

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

RENATA SCHMITT NORONHA

**CONDICIONANTES DO REGIONALISMO NO SUDESTE ASIÁTICO: RELAÇÕES
POLÍTICAS E INFRAESTRUTURA MARÍTIMA**

Porto Alegre

2015

RENATA SCHMITT NORONHA

**CONDICIONANTES DO REGIONALISMO NO SUDESTE ASIÁTICO: RELAÇÕES
POLÍTICAS E INFRAESTRUTURA MARÍTIMA**

Trabalho de conclusão submetido ao Curso de Graduação em Relações Internacionais da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título Bacharel em Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Milan

Porto Alegre

2015

CIP - Catalogação na Publicação

Schmitt Noronha, Renata
CONDICIONANTES DO REGIONALISMO NO SUDESTE
ASIÁTICO: RELAÇÕES POLÍTICAS E INFRAESTRUTURA
MARÍTIMA / Renata Schmitt Noronha. -- 2015.
67 f.

Orientador: Marcelo Milan.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade
de Ciências Econômicas, Curso de Relações
Internacionais, Porto Alegre, BR-RS, 2015.

1. Integração Regional. 2. ASEAN. 3. Relações
Políticas. 4. Infraestrutura Marítima. I. Milan,
Marcelo, orient. II. Título.

RENATA SCHMITT NORONHA

**CONDICIONANTES DO REGIONALISMO NO SUDESTE ASIÁTICO: RELAÇÕES
POLÍTICAS E INFRAESTRUTURA MARÍTIMA**

Trabalho de conclusão submetido ao Curso de Graduação em Relações Internacionais da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título Bacharel em Relações Internacionais.

Aprovada em: Porto Alegre, 1º de dezembro de 2015.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Marcelo Milan – Orientador
UFRGS

Prof. Dr. José Miguel Quedi Martins
UFRGS

Prof. Dr. Paulo Gilberto Fagundes Visentini
UFRGS

A todas e todos que se dedicam a estudar o que é distante

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, é necessário agradecer ao Governo Federal, que me proporcionou toda minha formação superior em uma universidade de excelência sem nenhum custo. Agradeço à Universidade Federal do Rio Grande do Sul por ter um ensino tão qualificado e o melhor curso de Relações Internacionais do país. Agradeço aos funcionários da Faculdade de Ciências Econômicas, que não mediram esforços para auxiliar os alunos durante todos esses anos, especialmente à Fabiane.

Gostaria de agradecer a todos os professores por todo o conhecimento compartilhado e por fornecer essa educação de tão alta qualidade. Agradeço ao meu orientador, o Professor Marcelo Milan, por aceitar o convite para este desafio, por estar sempre disposto a auxiliar e por tornar a economia mais interessante para os alunos de RI. Agradeço também ao Professor José Miguel Quedi Martins, por ter nos acolhido e nos demonstrado que as Relações Internacionais vão muito mais além do que imaginávamos, além de ter sido o incentivo para que começasse a estudar o Sudeste Asiático, e à Professora Jacqueline Hernandez Haffner, por todo o esforço demonstrado este ano em apoio aos alunos e formandos.

Agradeço fortemente a todos e todas que conheci nestes 5 anos de graduação e que me fizeram ver a vida com outros olhos. Agradeço aos colegas nos projetos de extensão, aos asianistas e ao Grupo das Manas. Agradeço a toda a turma 8, não poderiam existir colegas melhores que vocês, que estiveram do meu lado por todo esse tempo e que tenho certeza que terão um futuro brilhante. Agradeço, especialmente, à minha segunda família, a diretoria, minhas melhores amigas e amigos, Marília Closs, Giovana Zucatto, Ana Paula Calich, Bruna Jaeger, Julia Tocchetto, João Arthur Reis, Willian Roberto, Henrique Acosta, Guilherme Simionato, Mirko Pose, João Gabriel Burmann e Giordano Ronconi, por estarem comigo desde o início e por me apoiarem sempre.

Agradeço aos amigos e amigas de sempre, que desde o colégio estiveram comigo e podem comemorar essa nova conquista do meu lado. Apesar de não estarmos mais juntos todos os dias, vocês são essenciais para minha vida. Agradeço também a todos que conheci no intercâmbio, aprendi muito e sou muito grata pela companhia nessa aventura. Não poderia deixar de agradecer ao Bernardo Sidou, a pessoa que hoje me traz toda a tranquilidade do mundo e que me acompanhou nessa fase com muito amor e compreensão.

Agradeço muito a minha família, meus pais e meu irmão. Meu irmão por estar sempre do meu lado me aconselhando e por ter tido tantas conversas sobre Relações Internacionais. Meus pais por terem se esforçado tanto para me proporcionar tudo que tenho e para me transmitir toda a educação e os valores que hoje me definem. Agradeço por todo o apoio em tudo que fiz nesses quase 22 anos de vida.

Gostaria de agradecer à banca examinadora, os professores José Miguel Quedí Martins e Paulo Gilberto Fagundes Visentini, pelos comentários muito produtivos e pelas sugestões dadas para a melhoria do trabalho. Qualquer erro remanescente é de minha responsabilidade.

Por fim, agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para meu interesse pelo continente asiático, sem vocês esta pesquisa não teria surgido.

“Uma visão, uma identidade, uma comunidade”

(Mote da ASEAN)

RESUMO

Com o surgimento de inúmeros processos de integração regional nos últimos tempos, o regionalismo se tornou também muito importante para os países asiáticos, especialmente no Sudeste Asiático, com a criação da ASEAN e seu desenvolvimento como uma das mais eficientes organizações regionais atuais. O presente trabalho procura analisar este processo de integração considerando dois condicionantes principais: as relações políticas, internas e externas, e a infraestrutura marítima. A dinâmica política da região demonstra a importância da união destes países em busca de seu crescimento econômico e melhoria social. A presença constante de países como Estados Unidos, China, Japão e Índia nas questões regionais também influencia os rumos da integração. Além disso, para que a integração se consolide, é necessária uma integração física, impulsionada pelo investimento em conectividade, especialmente a marítima, em uma região tão marcada pelos mares que a banham.

Palavras-chave: Integração Regional, ASEAN, Relações Políticas, Infraestrutura Marítima.

ABSTRACT

With the rise of various processes of regional integration in the past years, regionalism has become very important for the Asian countries, especially in Southeast Asia, with the creation of ASEAN and its development as one of the most efficient current regional organizations. The present work intends to analyze this process of integration, considering two main conditions: the internal and external political relations and maritime infrastructure. The political dynamics of the region shows the importance of the union of these countries in search of their economic growth and social improvement. The constant presence of countries such as the United States, China, Japan and India in the regional matters also influences the directions of the integration. Besides, to consolidate the integration, physical integration is necessary, driven by investment in connectivity, mainly maritime, in a region marked by the seas.

Keywords: Regional Integration, ASEAN, Political Relations, Maritime Infrastructure.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Linha do Tempo de Fry.....	24
Figura 2 – Mapa dos Portos do Sudeste Asiático e das Rotas Marítimas.....	48
Figura 3 – Fluxograma da Relação entre Infraestrutura e Integração Regional.....	55
Figura 4 – Corredor Marítimo Econômico da ASEAN.....	58

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Participação no Comércio da ASEAN.....	33
Tabela 2 – Participação no Comércio entre Malásia, Cingapura, Indonésia e Tailândia.....	34

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO REGIONAL DO SUDESTE ASIÁTICO: DA INDEPENDÊNCIA À ASEAN.....	17
2.1 Antecedentes da Integração: Intervenção Externa e Regionalismo.....	17
2.2 A Criação da ASEAN e a Evolução da Integração.....	22
2.3 O Modelo ASEAN.....	29
3 ASEAN: RELAÇÕES INTRA E EXTRA BLOCO.....	32
3.1 As Relações Internas da ASEAN.....	32
3.1.1 Comércio.....	33
3.1.2 Diplomacia.....	35
3.2 As Relações com países extra regionais.....	38
3.2.1 Estados Unidos.....	39
3.2.2 China.....	41
3.2.3 Japão.....	43
3.2.4 Índia.....	45
4 A INFRAESTRUTURA MARÍTIMA E SUA RELEVÂNCIA PARA A ASEAN.....	47
4.1 A Importância da Infraestrutura Marítima para a ASEAN.....	47
4.2 O Panorama da infraestrutura marítima atual e os projetos de conectividade.....	55
4.2.1 Sub-regiões da Área de Crescimento do Leste Asiático e do Triângulo de Crescimento.....	57
4.2.2 Sub-região do Grande Mekong.....	59
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	62
REFERÊNCIAS.....	65
APÊNDICE A –Mapa do Sudeste Asiático.....	70

1 INTRODUÇÃO

Os processos de integração regional vêm se tornando muito importantes para a atual ordem mundial. Nos últimos anos, é possível ver inúmeras organizações regionais sendo criadas, com diversos objetivos e modelos. Para algumas regiões, importa a atuação conjunta nas questões internacionais, de maneira a garantir mais força nas negociações. Para outras, o principal objetivo é o desenvolvimento econômico em conjunto. Independente dos objetivos, estes processos são buscados pelos próprios países e garantem que a região permaneça integrada física, política, social e economicamente.

Neste trabalho trataremos do processo de integração regional dos países da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN). Geograficamente, ela engloba a área do sul da China até a Austrália e do Oceano Pacífico até a Índia (ilustrada no Apêndice A). Politicamente, ela representa o grupo de países que forma a ASEAN, que não inclui o Timor Leste. No presente trabalho, o sudeste asiático é visto do ponto de vista político, ou seja, considera apenas os dez países que fazem parte da Associação – Brunei Darussalam, Camboja, Cingapura, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Tailândia e Vietnã - e que se envolvem no processo de integração.

Em 8 de agosto de 1967, os Ministros das Relações Exteriores de cinco países do sudeste asiático criaram a ASEAN. Esta organização tinha o objetivo de unir politicamente as nações da região e, ao longo dos anos, conseguiu agregar praticamente todos os outros países. Com a entrada de novos países e as mudanças no cenário mundial, como o fim da Guerra Fria, a integração foi se tornando cada vez mais importante para a região, especialmente como uma forma de projeção internacional mais eficiente. Por causa desse crescimento na importância da associação, a ASEAN vem estabelecendo objetivos ambiciosos de integração entre os países – em busca da criação da Comunidade da ASEAN -, os quais evidenciam a importância de fatores como a infraestrutura, por exemplo, para o desenvolvimento da região.

Uma característica importante da associação é que se trata de uma região com muita diversidade. Há diversidade de religiões, de povos, de línguas, de modelos políticos e de níveis de desenvolvimento econômico. Uma das questões essenciais para este trabalho é a diferença entre o grau de desenvolvimento das economias dentro da organização, já que um dos maiores objetivos da ASEAN é diminuir esse *gap* de desenvolvimento entre países como Cingapura e Laos. A

entrada dos países do CMLV (Camboja, Myanmar, Laos e Vietnã) no grupo fez com que a associação passasse a se preocupar com o desenvolvimento econômico dessas regiões, que pode ser impulsionado por uma maior integração.

O objetivo central deste trabalho é analisar os condicionantes do regionalismo no Sudeste Asiático, desde as relações políticas internas e externas, às iniciativas de conectividade marítima na região. As relações políticas determinam os interesses dos países, tanto membros quanto extra regionais, na ASEAN, o que influencia no rumo a ser tomado para a integração. A escolha do segundo fator como condicionante para o processo de integração se origina do fato de que a área em que a ASEAN se localiza é predominantemente marítima. Grande parte dos países da associação é insular, o que dificulta a integração física entre eles, exigindo mais projetos para a melhoria da infraestrutura marítima.

Além do objetivo central, o trabalho possui alguns objetivos específicos que auxiliam na elaboração de respostas à principal questão aqui tratada. A análise do histórico do processo de integração é um deles, que permite o entendimento de como funciona a associação e quais seus objetivos iniciais e atuais. Ademais, a compreensão da dinâmica política da região atualmente, envolvendo as relações internas da ASEAN e com países de fora da associação, é essencial para uma análise mais completa do processo de integração e de suas dificuldades. Por fim, identificar a importância dos projetos de infraestrutura marítima nestes países para a criação da Comunidade da ASEAN e, conseqüentemente, de uma associação mais integrada e desenvolvida, garante um diferencial para este processo de integração. Focando em iniciativas da ASEAN, do Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) e da Cooperação Econômica da Ásia-Pacífico (APEC) é possível reconhecer a crescente importância da infraestrutura para a integração e como as relações externas podem influenciar neste sentido.

Desta forma, a principal questão a ser respondida com esse trabalho é, então: como as relações políticas internas e externas e a infraestrutura marítima podem influenciar a integração regional no Sudeste Asiático? Para respondê-la é necessário analisar aspectos mais específicos da região, como o histórico do processo de integração e o caminho seguido pelos países para o momento atual de busca por mais união, bem como as características específicas dessa associação de nações. Também é importante que se analisem as relações comerciais e diplomáticas internas dos membros da organização e destes com países externos, como Estados Unidos, China, Índia e Japão. A presença destes países nos assuntos tratados regionalmente, como as disputas no Mar do

Sul da China, é muito importante para entender os possíveis caminhos que a ASEAN traçará. Por fim, é essencial identificar os projetos existentes nas áreas de conectividade marítima e como eles podem influenciar a aproximação entre os países e a própria integração da região.

A presente monografia visa a tratar dois universos das relações entre os países: o econômico e o político. O universo político está representado no primeiro condicionante, das relações políticas internas e externas. O universo econômico está representado no segundo condicionante, da infraestrutura marítima, essencial para o crescimento econômico dos países da região. O universo da segurança não é tratado especificamente neste trabalho por não fazer parte dos objetivos específicos, mas está presente em algumas questões discutidas no terceiro capítulo.

O tema da integração regional é discutido no âmbito das relações internacionais, principalmente pelo aumento de esforços de criação de blocos regionais nos últimos tempos. Este trabalho procura se inserir nos estudos sobre o Sudeste Asiático e, especialmente, na área de infraestrutura, que são muito pouco relacionados. É raro encontrar trabalhos que tratem da infraestrutura como um elemento das relações internacionais e de integração entre os países. Também, é interessante analisar outras regiões para que possamos relacionar suas atuações (erros e acertos) com as da própria América Latina, de maneira a buscar outros caminhos e ensinamentos em processos existentes em outras partes do mundo. No entanto, é importante atentar para o fato de que as regiões são muito distintas e que nem sempre é possível relacionar os acontecimentos, especialmente no caso do Sudeste Asiático, que sempre foi uma região única em suas características. Isso também ocorre nas especificidades de seu processo de integração.

O método escolhido para esse projeto foi o indutivo, por reconhecer a dificuldade de serem feitos testes empíricos tratando de processos de integração e projetos de infraestrutura. Buscando na produção científica já existente sobre o tema, foi realizada uma revisão bibliográfica, especialmente de documentos da Associação das Nações do Sudeste Asiático, do Banco Asiático de Desenvolvimento e da Cooperação Econômica da Ásia Pacífico sobre as relações políticas, conectividade marítima e infraestrutura na região. Também foram analisados autores que tratam do regionalismo do Sudeste Asiático e seu histórico.

Para melhor responder à questão motivadora, o trabalho foi organizado, para além desta introdução, de forma a explicar o contexto político da região antes de chegar nas especificidades da infraestrutura. O primeiro capítulo trata do processo de integração na região do Sudeste Asiático, focando na criação da ASEAN e em suas características particulares. O segundo

capítulo explica as relações políticas na região, como os países membros se relacionam entre si e como países externos à organização são importantes para a ASEAN. O terceiro capítulo, então, analisa os projetos de infraestrutura e conectividade marítima levados pelos países do Sudeste Asiático e como estes projetos afetam o processo de integração da ASEAN. Por fim, são apresentadas as considerações finais sobre o assunto.

2 O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO REGIONAL DO SUDESTE ASIÁTICO: DA INDEPENDÊNCIA À ASEAN

Para compreender o regionalismo no Sudeste Asiático, precisamos entender como surgiu esta associação, para que serve e como ela funciona. Dessa forma, neste capítulo, procura-se analisar o histórico do processo da integração regional da ASEAN, já que isso é de extrema importância para a compreensão de como funciona o regionalismo na região. Primeiramente, tratamos das origens do processo e como as independências foram essenciais para iniciar uma fase de autonomia internacional. Após, expomos a evolução das negociações para a Criação da ASEAN e como a organização progrediu ao longo dos anos. Por fim, analisamos o Modelo ASEAN, que caracteriza o tipo de regionalismo criado por estes países e define a dinâmica política entre eles.

2.1 Antecedentes da Integração: Intervenção Externa e Regionalismo

O processo de integração regional do Sudeste Asiático teve suas origens em algumas tentativas de união anteriores à própria ASEAN. As noções de autonomia e independência que surgiram ao longo da Segunda Guerra Mundial, os processos de independência e a Guerra Fria delinearão os princípios essenciais da ASEAN e definiram as características específicas desse processo de integração, que difere fortemente dos processos em outras regiões.

O histórico da região mostra que os países sempre estiveram sob influência externa. Primeiramente, foi o período colonial, nos séculos XVIII e XIX, que marcou a dominação dos europeus sobre as populações asiáticas, especialmente por parte da Inglaterra, França, Espanha e Holanda. No início do século XX, ocorreu uma nova onda de colonialismo, que seguiu até a Segunda Guerra Mundial, quando a região se tornou muito importante estrategicamente para suas metrópoles e também para os rivais asiáticos. Nessa época, o Japão já havia iniciado um período de rápido desenvolvimento, que vinha dando forças ao militarismo, através do aprimoramento das indústrias bélicas nacionais. Além disso, os desejos de expansão japonesa e as novas necessidades econômicas começaram a gerar um comportamento imperialista por parte do Japão no Sudeste Asiático. Aliado a isso, existia ainda a preocupação da França e Holanda com a guerra na Europa, a expansão da Alemanha e a fraqueza econômica em que se encontravam os europeus,

inclusive antes do início do combate. Tudo isso levou à invasão japonesa do Sudeste Asiático, em 1941, que começou a modificar o ambiente na região e se concretiza como uma nova força externa no controle das nações (TARLING, 1992).

Com isso, iniciou-se uma fase de muitas negociações entre as nações ocidentais e o Japão numa tentativa de conter o avanço do país na região. Além dos europeus, os Estados Unidos também tentavam bloquear os japoneses economicamente e evitar que eles controlassem todo o Sudeste Asiático. Até então, mantinham uma posição menos ameaçadora, devido aos bloqueios, mas com a entrada do General Tojo – antigo Ministro de Guerra – no poder, o Japão decidiu agir. Foi assim que eles atacaram Pearl Harbor, Malásia, Filipinas e Hong Kong, aniquilando as forças norte-americanas e britânicas e consolidando a supremacia japonesa na região, como afirma McGregor (2008). Assim, os países do Sudeste Asiático passam do domínio europeu para o domínio nipônico, em meio à guerra e tendo seus territórios devastados.

Essa dominação japonesa representava um grande incentivo para as comunidades asiáticas, pois pregava a independência da Ásia e a criação de uma “Ásia para os asiáticos”, como demonstra Tarling (1992). O Japão era visto como libertador para os povos, quando na verdade era apenas uma forma diferente de dominação. Os povos foram obrigados a venerar o imperador, a aprender o idioma e a se submeter ao exército japonês. Essa dominação durou pouco tempo, pois com o final da guerra e a vitória dos ocidentais, a região foi novamente dominada pelas antigas colônias e dividida entre os vencedores.

Para os europeus, essas colônias na Ásia significavam fontes de recursos naturais e de posições estratégicas importantes. A França e a Holanda precisavam da Indochina e da Indonésia para impulsionar novamente suas economias. A Inglaterra dava importância à posição estratégica de Cingapura, situada no Estreito de Malacca, ponto por onde grande parte do comércio mundial circula. Já os Estados Unidos, apesar do discurso anti-imperialista, acabaram controlando diversas ilhas do Pacífico, também pelas suas posições estratégicas. Dessa maneira, o Sudeste Asiático passou mais uma vez ao poder externo dos ocidentais em uma nova fase de colonialismo (TARLING, 1992).

Todos esses períodos de dominação geraram um sentimento nacionalista nos povos da região, e fizeram com que esse domínio acabasse sendo muito breve. As Filipinas conseguiram a independência muito cedo, já que os Estados Unidos buscavam uma maneira gradual de passar o controle para o governo local. Já outros países, como a Indonésia, passaram por fases mais

turbulentas até conseguirem a independência. Os Estados criados herdaram as características institucionais dos períodos coloniais e as dificuldades de desenvolvimento geradas pela atuação dos europeus na região. O fechamento de portos e o controle do comércio pelas metrópoles prejudicou as economias locais e impediu que os governantes investissem de forma a fomentar o progresso. Ademais, é importante notar que as divisões feitas pelos europeus na região não caracterizavam as divisões dos povos e muitos países acabaram tendo dificuldades em unificar politicamente uma área com tantas diversidades (MCGREGOR, 2008). Esse é também o caso da ASEAN, que possui muitos países diversos, com diferentes valores e identidades, e busca unir esses povos através do processo de integração.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, veio o início da Guerra Fria, que se caracterizaria por mais um momento de influência externa na região. A tentativa dos dois blocos opostos de obter zonas de influência ao redor do mundo mostrava que novamente a região estaria sendo disputada por potências externas. Os Estados Unidos procuravam influenciar através de instituições e acordos de defesa, e a União Soviética auxiliava os regimes comunistas, além de incentivar partidos comunistas na região (WEATHERBEE, 2005). No entanto, como apresentado a seguir, diversos fatores contribuíram para diminuir essas influências externas e para criar princípios internos dos países da região contra os interesses dessas potências.

A ideia do Sudeste Asiático como uma região unida através da cooperação política surgiu durante a Guerra Fria, com a tentativa de criar uma organização como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Para Buzan e Waever (2003), é assim que surge o Complexo Regional de Segurança do Sudeste Asiático. A Organização do Tratado do Sudeste Asiático (OTSA) foi criada em 1954 e incluía os países aliados do ocidente e que atuavam contra a expansão do comunismo. Era formada por Austrália, França, Nova Zelândia, Paquistão, Filipinas, Tailândia, Reino Unido e Estados Unidos, que agia como o principal líder do grupo. Essa organização deveria ter um caráter mais de defesa, baseada em uma cooperação entre as forças armadas dos países envolvidos. No entanto, foi difícil alcançar um consenso em relação a intervenções em conflitos como os do Laos, Camboja e Vietnã, e a organização acabou se desmantelando em 1977 (FRY, 2008; TARLING, 1992).

Outro acontecimento importante para a região e que influenciou muito diretamente os ideais da ASEAN, foi a Conferência de Bandung em 1955. Esse evento ficou mais conhecido pelo surgimento da ideia de um Movimento dos Não-Alinhados, representando a vontade destes

países da África e Ásia de não serem influenciados demais por algum dos lados da Guerra Fria. Os países da futura ASEAN que participaram foram Tailândia, Filipinas, Indonésia, Myanmar, Camboja, Laos e Vietnã. A participação na conferência, porém, não definia que os países não teriam laços mais próximos com Estados Unidos ou União Soviética, apenas reforçava o desejo de soberania recém adquirido. Foi uma grande manifestação de independência desses países, especialmente no âmbito das relações internacionais. Alguns países, como a China, não participaram do grupo de não-alinhados formado posteriormente, mas tiveram grande participação em Bandung, principalmente por enfatizarem as grandes diferenças entre os países desenvolvidos e os de Terceiro-Mundo - representados nessa conferência (TARLING, 1992; WEATHERBEE, 2005).

Assim, é possível identificar a importância das relações externas para os países do Sudeste Asiático, já que os povos passaram por grandes períodos de influência e dominação que ficaram fortemente marcados em sua memória. Até hoje, os aspectos externos possuem um papel definidor na dinâmica da região e, especialmente, no próprio desenvolvimento destes países, o que é discutido no segundo capítulo. Qualquer análise sobre a integração regional da ASEAN deve levar em conta as questões internacionais, para garantir um estudo completo e acurado da região.

Com esses acontecimentos, os países puderam iniciar esforços para formar uma organização idealizada na própria região e não arquitetada por potências externas. Como afirma Severino (2008), foram duas as iniciativas de organizações regionais levadas a cabo no Sudeste Asiático anteriores à ASEAN: a MAPHILINDO e a Associação do Sudeste Asiático (ASA). Para o autor, ambas tinham propósitos limitados e não tinham bases ou escopo sólidos para seguirem existindo. Duraram poucos anos e foram importantes no sentido em que muitos aspectos particulares e que surgiram com essas organizações foram aproveitados para a criação de normas e condutas da ASEAN.

A ASA, formada por Tailândia, Filipinas e Malásia, foi criada em 1961 com a ideia geral de conter a expansão do comunismo na região. O objetivo era trabalhar em conjunto para fortalecer o desenvolvimento nos países, que só seria atingido com cooperação, e não com disputas. Além disso, um dos objetivos era conter o poder da Indonésia, que ameaçava a estabilidade da região com suas reivindicações territoriais. O principal idealizador da ASA foi o Primeiro-Ministro da Malásia, Tunku Abdul Rahman Putra Al-Haj, que buscava uma organização

para a segurança do Sudeste Asiático. No entanto, logo após a criação da organização, em 1962, as Filipinas reivindicaram formalmente a área de Sabah, que se tornaria parte da Federação da Malásia, e uma série de tensões se iniciaram entre os dois países. Isso acarretou uma interrupção das ações da ASA e fez com que a Tailândia trabalhasse para harmonizar as relações. Essa organização, apesar de não ter muitas realizações no âmbito da cooperação, teve um grande papel em mostrar a capacidade da Tailândia de mediar as disputas com sua diplomacia. Além disso, foi importante no sentido em que foi uma organização regional para cooperação originada na própria região, sem interferência externa. A ASEAN viria para substituir a ASA diretamente e criar uma organização mais inclusiva na região (FRY, 2008; TARLING, 1992).

A MAPHILINDO, composta por Malásia, Filipinas e Indonésia, foi formada em 1963, com o principal objetivo de unir os povos malaios da região, anteriormente divididos pelas potências coloniais. Para Severino (2008), a organização visava discutir as reivindicações de territórios entre os três países e harmonizar as diferenças ideológicas. Além de ter tido sucesso em unir países com graves conflitos territoriais, para Fry (2008), o significado principal da MAPHILINDO foi incluir a Indonésia nas tentativas de cooperação da região, o que impulsionou seu futuro papel na criação da ASEAN. Já para Weatherbee (2005), a organização era uma estratégia das Filipinas e Indonésia de adiar a criação da Federação Malaia, pois, após a criação da mesma, a MAPHILINDO foi extinta. Essa foi a primeira organização que incluía os princípios de não se submeter aos interesses das potências e de consulta, ou *musyawarah* – expressão em malaio utilizada na ASEAN- e consenso, ou *mufakat* (GOH, 2003; FRY, 2008).

Além dessas duas organizações que precederam os ideais da ASEAN, uma das origens das negociações foi a disputa entre Malásia e Indonésia, chamada pelos indonésios de *konfrontasi*. O presidente da Indonésia à época, Sukarno, acreditava que a Malásia pós-independência agiria apenas como um agente para a Inglaterra e que a criação da Federação da Malásia – que incluía Cingapura e os territórios em Borneu – representaria um novo imperialismo na região. Assim, o país iniciou um movimento contra a Malásia, praticamente uma guerra não-declarada, como afirma Weatherbee (2005), com bombas terroristas e militares infiltrados. Contudo, diversas tensões políticas fizeram com que Sukarno fosse derrubado do poder por um golpe de Estado e substituído por Suharto. Essa modificação foi essencial para a possibilidade de criação da ASEAN.

2.2 A Criação da ASEAN e a Evolução da Integração

Foram nas negociações internacionais ao fim do regime de *konfrontasi* da Indonésia que a ideia de uma organização regional pela cooperação política surgiu. O sucesso da Tailândia em utilizar a diplomacia para resolver as tensões entre Indonésia, Malásia e Filipinas nas duas organizações anteriores mostrou a vontade do país em manter a estabilidade na região. Assim, o país apresentou em 1966 um plano para uma Associação do Sudeste Asiático para Cooperação Regional, que lançou a ideia do que seria a ASEAN em um futuro próximo (WEATHERBEE, 2005).

Em oito de agosto de 1967, os líderes dos cinco países – Indonésia, Malásia, Tailândia, Filipinas e Cingapura (agora já independente da Federação da Malásia) – se reuniram em Bangkok e estabeleceram a ASEAN. Como define McGregor (2008, p.79, tradução nossa),

“A ASEAN forneceu um fórum onde eles poderiam compartilhar seus interesses sobre influências comunistas internas e externas; expectativas de ajuda econômica dos Estados Unidos, Inglaterra e Japão; e esperança de expandir e revitalizar a cooperação regional pós-*Konfrontasi* [...]. Mesmo que a ASEAN tenha sido formada inicialmente em oposição ao comunismo, ela cresceu, desde então, para incorporar todas as nações do Sudeste Asiático, com exceção do Timor Leste que possui status de observador, e é agora a instituição política mais importante no Sudeste Asiático, contribuindo com maneiras regionais de perseguir o desenvolvimento político”¹.

Para Weatherbee (2005), cada país tinha seu interesse específico na ASEAN. Para as Filipinas a associação serviria para mostrar uma identidade regional da qual fazia parte e, principalmente, deixar de ser vista como um braço dos Estados Unidos na região. Para a Tailândia seria uma maneira de balancear sua aliança com os Estados Unidos, que vinha desde a OTSA, com o acordo de defesa realizado entre os dois países. A ASEAN forneceria o reconhecimento que Cingapura desejava para sua independência da Malásia, para quem a ASEAN serviria para contrabalancear os laços com a Inglaterra. E por fim, para a Indonésia, seria a chance de consolidar sua liderança regional de uma maneira mais política e sem ameaças à estabilidade da região.

¹ Do original: “ASEAN provided a forum where they could share their interests about internal and external communist influences; expectations of economic aid from the US, Britain and Japan; and hopes of expanding and revitalising regional cooperation post-*Konfrontasi* [...]. While ASEAN initially formed in opposition to communism it has since grown to incorporate all Southeast Asian nations, except Timor-Leste which has observer status, and is now the most important political institution in Southeast Asia, contributing regional ways of pursuing political development”.

Segundo Tarling (1992), a Declaração de Bangkok definia colaboração em assuntos de interesses comuns e ficaria aberta para a entrada de novos membros, que aderissem aos princípios da ASEAN (descritos abaixo). O autor também afirma que os cinco países eram anticomunistas, unidos pela ameaça de ação do Vietnã do Norte e de expansão do comunismo chinês para o resto da região. Preferiam tratar de assuntos como liberalização econômica, coordenação de transportes e comunicações.

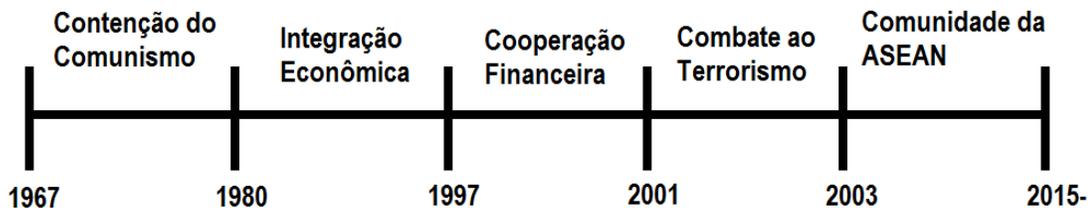
A Declaração de Bangkok era um documento pequeno para o tamanho de sua importância. Possuía apenas sete princípios que estabeleciam os objetivos e propósitos da organização: 1) desenvolvimento econômico, social e cultural; 2) paz regional e estabilidade; 3) colaboração econômica, social, cultural, técnica, científica e administrativa; 4) assistência mútua em treinamento e pesquisa; 5) colaboração em agricultura, indústria, comércio, transporte e comunicações; 6) promoção dos estudos do Sudeste Asiático; e 7) cooperação com organizações regionais e internacionais. O documento também não apresentava nenhuma exigência à entrada de novos países, deixando a organização aberta para toda a região (ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS, 1967).

Visentini (2012) compartilha a visão de Tarling (1992) de que um dos fatores de união dos países foi o anticomunismo e a ameaça do Vietnã do Norte e da China. Para o autor, a cooperação tomou um rumo político que se tornou um pacto de não-agressão, buscando fugir dos problemas herdados da descolonização, marcada por conflitos e tensões. Era uma busca por legitimidade política impulsionada pela visão de que a estabilidade na região deveria partir dos próprios países e só seria atingida com cooperação. Os países passariam a buscar o desenvolvimento econômico através de acordos de livre-comércio e busca por investimento externo direto e se tornariam um grupo com viés mais econômico.

A organização passou por uma evolução ao longo dos anos nas questões tratadas pelos países, de acordo com Fry (2008). Até os anos oitenta, a ASEAN teve foco no caráter de contenção do comunismo. Foi criada a Zona de Paz, Liberdade e Neutralidade, que definia que os países da região deveriam ser livres da interferência externa e de conflitos regionais, ideia herdada dos períodos de dominação que a região experimentou. Já de 1980 até 1997, os países focaram em questões econômicas, buscando efetivar seu desenvolvimento, impulsionados pelo

grande crescimento japonês². Foi nessa fase que a Área de Livre Comércio da ASEAN foi criada, refletindo o comprometimento em aumentar a cooperação econômica dentro da associação. Em 1997, ocorreu a crise asiática, que teve um efeito muito grande nas economias da ASEAN e gerou a necessidade de cooperação financeira. Assim, surgiu o fórum da ASEAN+3, uma cooperação dos países da região com China, Coreia do Sul e Japão para questões financeiras. A quarta fase aconteceu após os acontecimentos do onze de setembro de 2001, com os ataques terroristas. Por possuir uma grande população muçulmana, a ASEAN concordou em intensificar o combate ao terrorismo na região, já que essa era a nova forma de ameaça à segurança. Por fim, teria a última e atual fase da associação, focada na criação da Comunidade da ASEAN, com preocupações como direitos humanos e conectividade, essencial para esta análise. As diferentes fases são ilustradas na Figura 1 abaixo:

Figura 1 – Linha do Tempo de Fry



Fonte: Elaboração baseada em Fry (2008).

Segundo Tarling (1992) e Wesley (2003), a organização demorou a se tornar o que é hoje. A entrada dos novos membros foi lenta e as disputas existentes ainda dificultavam a relação entre os países. Weatherbee (2005) mostra detalhadamente a evolução da entrada dos novos membros. Brunei só entrou em 1984, quando conseguiu sua independência. A entrada do Vietnã, em 1995, marcou o fim da luta contra o comunismo dentro da ASEAN. A entrada teria sido objeto de negociação no fim da Terceira Guerra da Indochina³ e uma maneira de incluir o país no cenário internacional. Laos obteve status de observador em 1992, Camboja em 1994 e Myanmar em 1996. Os três países se tornariam membros oficiais em 1997. A entrada desses novos membros criou uma grande diversidade de economias dentro da associação, inclusive criando uma divisão

² Essa fase pode ser relacionada com o movimento de Revoada dos Gansos, definido por Akamatsu (1962), em que alguns países do Sudeste Asiático começam a se desenvolver economicamente e seguir o caminho japonês. Akamatsu afirma que o movimento seria como o dos gansos, que tomariam um sentido de V invertido, tendo o Japão em seu vértice como o primeiro pássaro a voar. Esses países da região que iniciam um período de altas taxas de crescimento ficaram conhecidos como Tigres Asiáticos.

³ Guerra travada entre a China e o Vietnã em 1979, após a invasão vietnamita ao Camboja.

interna entre a ASEAN-6 e o CLMV (Camboja, Laos, Myanmar e Vietnã – os quatro países que ingressaram na década de 90). Desde então a ideia da criação da Comunidade da ASEAN busca diminuir o hiato de desenvolvimento entre esses dois grupos, para tornar a organização mais desenvolvida como um todo (VISENTINI, 2012).

Em 1976, os países da ASEAN - ainda os cinco membros originais – realizaram a primeira cúpula da ASEAN, que ficou conhecida como a Cúpula de Bali. Nesta reunião, dois documentos importantes foram assinados, que estabeleceram a conduta dos países dali em diante. O primeiro foi a Declaração de Concórdia da ASEAN, ou Acordo de Bali, documento que harmonizou as visões e estabeleceu metas para o estabelecimento da associação. Os países deveriam consolidar a Zona de Paz, Liberdade e Neutralidade e se comprometer com os objetivos de desenvolvimento definidos. Também concordaram com as diferentes bases que a cooperação deveria ter e organizaram reuniões anuais dos países para discutir os assuntos referentes às diferentes formas de colaboração (ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS, 1976). Para Weatherbee (2005), esse documento seria considerado o marco político da associação.

O segundo documento assinado em Bali foi o Tratado de Amizade e Cooperação (TAC), que estabeleceu as normas de relação interestatal para a associação. Ele estabelecia seis princípios básicos que todas as nações deveriam seguir: 1) respeito pela independência, soberania, igualdade, integridade territorial e identidade nacional de todas as nações; 2) liberdade de intervenção externa; 3) não-interferência em assuntos internos de outras nações; 4) resolução pacífica de disputas; 5) renúncia ao uso da força; e 6) cooperação efetiva entre todas nações (SEVERINO, 2008). Severino (2008, p.16, tradução nossa) afirma que:

“O Tratado também prevê um Conselho Superior com nível ministerial que ‘tomaria conhecimento da existência de disputas ou situações que poderiam ameaçar a paz e harmonia regional’ caso as partes diretamente envolvidas não estejam aptas a resolver a disputa através de negociações. Se necessário, o Conselho Superior ‘recomendaria medidas apropriadas para a prevenção de uma deterioração da disputa ou situação’. Assim, contrário ao que muitos acreditam, o Conselho Superior não é um mecanismo de solução de controvérsias no sentido de ter autoridade para tomar decisões obrigatórias. Mesmo este papel limitado do Conselho Superior ainda não foi ativado, já que os países da ASEAN preferem submeter suas disputas legais à Corte Internacional de Justiça em Haia ou ao Tribunal Internacional para a Lei do Mar em Hamburgo. De fato, a ASEAN aparentemente não esperava que o Conselho Superior fosse usado logo após seu estabelecimento, pois os Ministros das Relações Exteriores da ASEAN não adotaram suas regras de procedimento até julho de 2001. No entanto, a própria existência e disponibilidade do Conselho Superior, assim como a vontade dos países da ASEAN de

submeter suas disputas legais à arbitragem internacional, demonstra o comprometimento da ASEAN com a resolução pacífica das disputas”⁴.

De acordo com Weatherbee (2005), a assinatura do TAC se tornou a única exigência para a entrada na ASEAN, mas não significava uma garantia. O documento representaria o quadro legal de normas que definem o Modelo ASEAN (*Asean Way*) e contaria com este Conselho Superior explicado acima. Ademais, diversos países de fora da ASEAN assinaram o tratado, sendo o primeiro Papua Nova Guiné. A partir de então, todos os parceiros de diálogo da ASEAN – países externos que participam de diálogos políticos com a associação – assinaram, sendo a China a primeira em 2003. Os Estados Unidos só aderiram em 2010, após muita pressão. Hoje o tratado conta com mais de vinte e sete signatários.

Após o fim da Terceira Guerra da Indochina e da Guerra Fria, a ASEAN passou por uma fase de reinvenção, segundo Weatherbee (2005), em que precisava estabelecer novos objetivos. Foi na Cúpula de Cingapura, em 1992, que a ASEAN definiu os objetivos econômicos da organização. A integração econômica entre os países deveria ser intensificada, tendo como base o Acordo de Livre Comércio da ASEAN. Os órgãos econômicos da associação, como as Reuniões Ministeriais para Economia e Finanças, ganharam muita importância. No entanto, não existia uma cooperação estreita com os órgãos internos dos países, especialmente em questões administrativas, o que dificultava a integração (COMMON, 2011). A Área de Livre Comércio foi idealizada por Cingapura e Tailândia, que sempre defenderam a liberalização comercial na região (VISENTINI, 2012). Ela tinha dois objetivos claros: a promoção de investimentos externos diretos e o aumento do investimento e do comércio entre os países da região. A criação da área diminuiria os custos para os investidores externos, pois evitava que as empresas precisassem investir em vários países ao mesmo tempo, e aumentava a possibilidade de inserção nas cadeias

⁴ Do original: “*The treaty also provides for a ministerial-level High Council that would “take cognizance of the existence of disputes or situations likely to disturb regional peace and harmony” should the parties directly concerned be unable to resolve a dispute through negotiations. If necessary, the High Council would “recommend appropriate measures for the prevention of a deterioration of the dispute or the situation”. Thus, contrary to the belief of many, the High Council is not a dispute-settlement mechanism in the sense of having the authority to issue binding decisions. Even this limited role of the High Council has not been activated, with ASEAN countries preferring to submit their legal disputes to the International Court of Justice in The Hague or to the International Tribunal for the Law of the Sea in Hamburg. Indeed, ASEAN apparently did not expect the High Council to be used soon after its establishment, as the ASEAN foreign ministers did not adopt its rules of procedure until July 2001. However, the very existence and availability of the High Council, as well as ASEAN countries’ willingness to submit their legal disputes to international adjudication, underscore ASEAN’s commitment to the peaceful settlement of disputes*”.

globais de valor (MCGREGOR, 2008). Além disso, McGregor (2008, p.66, tradução nossa) afirma que,

“Dentro da região, existiram algumas colaborações inovadoras de baixa escala entre países, que buscavam crescer com base nas vantagens competitivas de cada país parceiro. A mais famosa dessas [colaborações] é o Triângulo de Crescimento Indonésia-Malásia-Cingapura, que atrai mão-de-obra e localização barata da Indonésia, mão-de-obra qualificada e localização da Malásia e experiência financeira e técnica de Cingapura”⁵.

Com a crise de 1997, os países da ASEAN puderam ver como a organização não oferecia nenhuma segurança financeira para os choques econômicos. Eles não conseguiram encontrar uma solução para a crise multilateralmente, então cada país acabou agindo sozinho em busca de negociações bilaterais e agências internacionais para pedir auxílio. Foi uma fase em que a ASEAN não conseguiu agir e manteve-se estagnada. A associação perdeu prestígio internacionalmente por não encontrar uma solução coletiva, e sua relevância começou a ser questionada. Por isso, a ASEAN passou novamente por uma fase de reinvenção com uma nova Cúpula de Bali.

Em 2003, ocorreu a Segunda Cúpula de Bali, em que foi assinada a Segunda Declaração de Concórdia da ASEAN. Nesse documento, os países se comprometiam a dedicar esforços em busca de objetivos políticos, econômicos e sociais. O principal objetivo era o de criar uma Comunidade da ASEAN até o ano de 2020, mais tarde definida para 2015. Ela se basearia em três pilares: econômico, político-securitário e sociocultural, incluindo questões como a criação de um mercado unificado, intensificação de programas locais e proteções à democracia e direitos humanos. Segundo Weatherbee (2005), seria mais difícil a criação do pilar sociocultural, especialmente pelas diferenças existentes na região. Além disso, o pilar político-securitário apresenta dificuldades relacionadas às disputas territoriais entre os países e o princípio da não-interferência nos assuntos internos, que impede que a associação tenha controle sobre as normas nacionais dos membros.

Outra inovação da organização nos anos 2000 foi a Carta da ASEAN. Após sofrer grandes críticas pela falta de normatividade existente na associação, os ministros começaram a discutir durante as reuniões anuais possíveis formas para uma Carta. As negociações duraram quatro anos

⁵ Do original: “*Within the region some innovative smaller scale inter-country collaborations have been attempted that seek to build on the competitive advantageous of each partner country. The most famous of these is the Indonesia–Malaysia–Singapore Growth Triangle that draws cheap labour and land from Indonesia, skilled labour and land from Malaysia, and finance and technical expertise from Singapore*”.

e só em 2008 foi aceita como lei. A Carta estabelece toda a estrutura da organização e os princípios seguidos pelos países. Além disso, define que os membros podem escolher as normas e valores a que irão aderir, uma questão muito criticada por não exigir normas específicas (WEATHERBEE, 2005).

Por fim, um dos avanços da organização relacionado à integração infraestrutural diz respeito ao Plano Mestre para Conectividade da ASEAN, de 2010. Em busca desse conceito de Comunidade da ASEAN, os membros concluíram que seria necessário intensificar a integração física entre os países para facilitar o comércio, transporte e comunicação e impulsionar o desenvolvimento de regiões mais isoladas. Por isso, foi criado este Plano Mestre, que foca em todos os futuros planos para investimentos em infraestrutura na região, tratando de questões de infraestrutura física, institucional e social (ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS, 2010), fatores de extrema importância para o processo de integração na região e para a criação da Comunidade da ASEAN, tratados no terceiro capítulo deste trabalho.

Assim, segundo Severino (2008), a ASEAN foi criada para evitar disputas entre os países e manter a estabilidade da região. Além disso, deveria servir como uma maneira de projeção internacional do Sudeste Asiático como região independente e para impedir que se tornasse uma arena para as disputas das potências externas. Essa presença de países extrabloco, tratada no segundo capítulo, está presente desde os tempos do colonialismo e influencia de forma muito direta a região da ASEAN. A integração regional seria uma forma de impulsionar o desenvolvimento econômico, social e cultural e de seguir os interesses comuns dos Estados.

Em resumo, a ASEAN se caracteriza como um grupo de Estados que trabalha em diversos fatores em busca dos interesses comuns dos membros, desde questões econômicas, a questões políticas. A associação segue buscando o crescimento econômico e o desenvolvimento social de sua população e espera conseguir atingir este objetivo através da criação da Comunidade da ASEAN, que pretende unir os países em aspectos econômicos, políticos, securitários, físicos, sociais e culturais. Como descrito por Mukherjee (2013, p.745, tradução nossa),

“O objetivo da ASEAN, como o da Organização do Tratado do Sul da Ásia (SAARC), no sul da Ásia, é promover a paz regional através da aceleração do crescimento econômico e desenvolvimento, e também promover o progresso social e desenvolvimento cultural”⁶.

⁶ Do original: “*The aim of the ASEAN, like that of the South Asia Treaty Organisation (SAARC) in South Asia, is to promote regional peace through the acceleration of economic growth and development, and also to promote social progress and cultural development*”.

Além disso, seu funcionamento, descrito na sessão seguinte, garante que as decisões possam ser tomadas em conjunto e se reflitam na estabilidade da região.

2.3 O Modelo ASEAN

Uma das questões mais importantes quando se trata da ASEAN é como ela funciona de uma maneira diferente das outras organizações regionais. Ela apresenta especificidades e características próprias que refletem a diversidade dos países da região e a forma com que as relações são conduzidas entre eles. Essas propriedades são muito importantes para o entendimento do processo de integração de modo geral e de sua dinâmica atual.

Todas essas negociações pelas quais os países passaram até o momento presente da ASEAN foram movidas em moldes informais e cordiais, como afirma Fry (2008). Segundo o autor, a negociação para a criação da ASEAN em Bangkok seguiu a forma de “diplomacia de camisa esporte”, pois os ministros também aproveitavam para jogar golfe e comer comida tailandesa. Essa maneira amigável de negociar garantiu o bom humor e a boa vontade na hora de tomar decisões e acabou originando o conhecido Modelo ASEAN.

Para Jones e Smith (2006), o principal aspecto do Modelo ASEAN é o sucesso em evitar conflitos. Já para Goh (2003), ele seria um método de resolução. O conjunto de normas definido pelos países permite que eles consigam lidar com as divergências sem grandes disputas. A ênfase no diálogo e na diplomacia para as discussões é essencial para que os países não entrem em combates mais fortes. A renúncia ao uso da força, princípio exigido para fazer parte da organização, já evitou muitos conflitos no Mar do Sul da China e vem delimitando as relações internas da ASEAN nos últimos tempos (MAJUMDAR, 2015).

Segundo Beukel (2008), o Modelo ASEAN é formado por quatro normas básicas que definem o comportamento dos países em relação à região. A primeira norma é da igualdade de soberania e consenso, que considera que todos os países são iguais e têm seu voto considerado da mesma maneira. A segunda norma é da não-interferência em assuntos internos de outros países, herdada da Conferência de Bandung e estabelece que o sistema político de outros países não deve interferir nas relações dentro da ASEAN e que os outros países devem respeitar a escolha de seus iguais. O terceiro princípio é da informalidade e diplomacia quieta, que define um institucionalismo fraco, com pouca burocracia e muito flexível. Por fim, o quarto princípio é da

defesa através da cooperação, que mostra que nenhum dos países pretende criar uma defesa coletiva contra inimigos, mas manter a cooperação em todas as áreas.

A ASEAN é considerada um regionalismo fraco, devido às grandes diversidades existentes entre os países da região. Não existe uma unidade regional, os países escolheram trabalhar com questões em que atinjam consenso e ignorar as que não conseguem chegar a uma conclusão conjunta. A autoridade dos governos não é transferida para a associação - como ocorre com a União Europeia, por exemplo -, todos mantêm a soberania de suas decisões e a liberdade de não concordar. A expressão “concordam em discordar” explica as relações na ASEAN. Um dos motivos para o grau de integração da ASEAN não ter evoluído muito é exatamente a independência que os países possuem (WEATHERBEE, 2005).

Além disso, uma das características que podem ser incluídas no Modelo ASEAN é o desenvolvimentismo. Um dos objetivos da criação da ASEAN era impulsionar o desenvolvimento econômico dos países, já que a associação foi um grande consenso entre as elites locais, que concluíram que esse seria o único caminho para superar a expansão do comunismo na região. Dessa maneira, os governos sempre focaram em ações voltadas ao crescimento econômico, especialmente através do acordo de livre comércio regional e de investimento para melhorias no comércio interno da região (KIVIMÄKI, 2012).

A ASEAN teve um claro sucesso na resolução de conflitos. Após a criação da associação, houve uma queda de 60% na média de conflitos na região, como define Kivimäki (2012, p.7, tradução nossa),

“A evidência empírica parece sugerir que a habilidade das normas da ASEAN em conter as tentações dos membros em intervir militarmente em conflitos domésticos de outros membros é muito real e que essa habilidade é de fato associada ao declínio da violência nos conflitos”⁷.

No entanto, para alguns autores (KIVIMÄKI, 2012; BEUKEL, 2008; MUKHERJEE, 2013), a ASEAN age mais evitando conflitos do que os resolvendo. O único órgão de resolução de conflitos criado pela associação nunca foi utilizado. Além disso, a falta de normatividade para regular as ações dos países e exigir que eles cumpram os compromissos é também origem de críticas, motivo pelo qual a ASEAN passou a organizar a Carta da ASEAN.

⁷Do original: “*Empirical evidence seems to suggest that the ability of ASEAN norms to contain the members’ temptations to intervene militarily in the domestic conflicts of fellow members is very real and that this ability is indeed associated with the decline in conflict violence.*”

Apesar das críticas, é inegável que a ASEAN apresentou sucesso em manter a estabilidade política na região e, inclusive, inspirou outras organizações asiáticas a seguir o modelo do *ASEAN Way* nas suas relações (KIVIMÄKI, 2012). Como demonstrado por Fry (2008), os princípios de *musyawarah* (consulta) e *mufakat* (consenso) são essenciais para a associação, pois enfatizam a harmonia, solidariedade e a renúncia ao conflito direto. A ASEAN se baseia no respeito mútuo entre os membros e de responsabilidade para com as populações.

3 ASEAN: RELAÇÕES INTRA E EXTRA BLOCO

Considerando a evolução da Comunidade da ASEAN e do próprio processo de integração da associação, é importante analisar um pouco mais as relações entre os países da região antes de sua dinâmica em relação a países externos. As relações comerciais entre os membros da ASEAN devem ser consideradas, já que um dos maiores objetivos do desenvolvimento de mais infraestrutura marítima é impulsionar o comércio. Além disso, questões como disputas territoriais podem influenciar fortemente na integração que vinha se aprimorando nos últimos anos. Por esse motivo, as disputas no Mar do Sul da China são essenciais para o entendimento do funcionamento da região e de como a conectividade marítima, elemento-chave para o aprofundamento da integração, é influenciada por essas instabilidades.

Levando em conta a dinâmica da região e os fatores históricos já mencionados, precisamos analisar as relações internacionais da ASEAN. A presença de atores externos influencia os rumos do processo de integração, além do fato de que os investimentos de fora realizados em projetos de infraestrutura demonstram a proximidade e dependência desses países do exterior. Países como Estados Unidos, China, Japão e Índia estão presentes tanto nas negociações relacionadas às disputas no Mar do Sul da China, quanto através de investimentos na região. Essa presença garante a influência desses Estados e seus interesses nas decisões dos membros da associação.

O objetivo principal deste capítulo é analisar as relações políticas internas e externas da ASEAN e como elas interferem no andamento do processo de integração regional do Sudeste Asiático. Primeiramente, tratamos das relações internas entre os países membros, tanto as relações comerciais, quanto as diplomáticas – envolvendo os conflitos entre os Estados existentes na região. Após, são analisadas as relações externas com os países que possuem diálogo político com a associação e, especificamente, com quatro países (Estados Unidos, China, Japão e Índia) que estão mais presentes nas questões regionais.

3.1 As Relações Internas da ASEAN

Primeiramente, são tratadas as relações comerciais entre os países da ASEAN e a importância dessas informações para a integração regional. Após, tratam-se das relações

diplomáticas entre os países, envolvendo as disputas no Mar do Sul da China e as soluções conjuntas dos países para essas divergências.

3.1.1 Comércio

As relações econômicas entre os países do Sudeste Asiático cresceram muito com a criação da ASEAN. Aproximadamente 20% do comércio da ASEAN é interno à associação (como verificado na Tabela 1 abaixo). Com a Comunidade Econômica, os países concordaram em coordenar esforços para eliminar tarifas e barreiras não-tarifárias, além de incentivar o investimento entre os países da associação. Assim, é importante buscar áreas de menor intensidade de comércio que possam ser os pontos focais dos projetos de infraestrutura e conectividade na região (PWC, 2012).

Tabela 1 – Participação no Comércio da ASEAN⁸

Comércio	Exportações	Importações	Participação no Comércio Total
ASEAN-ASEAN	25,5%	22,5%	24,1%
ASEAN-CHINA	11,6%	17,5%	14,5%
ASEAN-JAPÃO	9,3%	8,8%	9,1%
ASEAN-EUA	9,5%	7,3%	8,4%
ASEAN-ÍNDIA	3,4%	2%	2,7%

Fonte: (ASEAN MERCHANDISE TRADE STATISTICS DATABASE, 2015)

Muitos países da associação possuem grandes reservas de petróleo, como Vietnã, Camboja, Laos, Myanmar e Brunei Darussalam, o que acaba explicando a grande quantidade de exportações desse produto por parte desses países. Porém, é interessante analisar que as importações também são em grande parte de petróleo, já que os países não possuem a tecnologia para a refinação. Esse não é o caso das Filipinas, Malásia, Indonésia, Cingapura e Tailândia, que também possuem grandes reservas de petróleo e conseguem refinar nacionalmente seus recursos

⁸ Aqui foram incluídos apenas os países tratados neste trabalho, não se trata da ordem dos maiores parceiros comerciais da associação.

naturais. Isso indica mais uma vez a diferença de desenvolvimento tecnológico e industrial entre os países da ASEAN (INTERNATIONAL TRADE CENTER, 2014).

Podemos identificar que o maior fluxo de comércio existente dentro do bloco é entre Tailândia, Malásia, Cingapura e Indonésia, um dos maiores parceiros comerciais dos países da associação (como indicado na Tabela 2 abaixo). Dessa forma, a conectividade é essencial para facilitar o comércio entre esses países. Myanmar e Laos são dois países que não possuem grandes laços comerciais com os parceiros da ASEAN, especialmente por possuírem uma economia não tão desenvolvida e mais fechada. Um dos objetivos dos projetos de infraestrutura é integrar essas regiões mais excluídas dos fluxos comerciais regionais e globais.

Tabela 2 – Participação no comércio entre Malásia, Cingapura, Indonésia e Tailândia

País	País	Exportações	Importações
Indonésia	Cingapura	9,5%	14,1%
	Malásia	5,5%	6,1%
	Tailândia	3,3%	5,5%
Malásia	Cingapura	14,2%	12,5%
	Tailândia	5,3%	5,8%
	Indonésia	4,1%	4,1%
Cingapura	Malásia	12%	10,7%
	Tailândia	3,7%	2,4%
	Indonésia	9,4%	5,1%
Tailândia	Malásia	5,6%	5,6%
	Cingapura	4,6%	3,5%
	Indonésia	4,2%	3,2%

Fonte: (INTERNATIONAL TRADE CENTER, 2014)

No caso das Filipinas, as relações comerciais são mais fortes com países de fora da ASEAN, como Japão e Estados Unidos. Com o Japão, o país possui um Acordo de Livre-Comércio, que aumenta as relações comerciais. Já, para os Estados Unidos, as Filipinas são o maior aliado na região e a porta de entrada para as mercadorias estadunidenses (INTERNATIONAL TRADE CENTER, 2014). No geral, as relações comerciais entre os países

da ASEAN são muito dinâmicas e todos os países possuem laços entre si. Também, deve-se considerar que os países insulares têm maiores fluxos de comércio com outros países insulares. Em uma região em que existem muitas ilhas isoladas do continente, a importância da infraestrutura marítima para esta região se mostra imperativa, como demonstrado pela Asia Foundation (2010, p.1, tradução nossa) em uma análise sobre modos de conectar a região,

“Existem mais de 31000 economias-ilha no Sudeste Asiático insular. Milhares de ilhas pequenas, dispersas e isoladas encontram barreiras enormes, como custos muito altos de transporte e acesso precário a mercados locais e regionais, o que pode dificultar o comércio e o turismo”⁹.

3.1.2 Diplomacia e localização estratégica

Além das relações comerciais, é importante analisar as relações políticas entre os países da ASEAN. A associação é conhecida por seu papel em manter boas relações entre os membros através do diálogo e consenso. As reuniões da ASEAN apresentam, geralmente, um clima tranquilo entre os países, que procuram sempre manter uma boa diplomacia na discussão dos assuntos importantes (FRY, 2008). No entanto, um dos assuntos é causa exclusiva de maiores tensões e contraposições dentro da organização: as disputas territoriais no Mar do Sul da China.

As disputas na região do Sudeste Asiático são originadas dos tempos coloniais, quando as potências europeias buscavam expandir seus territórios. Estes eram divididos entre os ocidentais de acordo com seus interesses, sem considerar as divisões das populações e etnias locais. Dessa forma, muitos territórios foram divididos e passaram a ser parte de outra colônia. Além disso, por ser uma região composta majoritariamente por ilhas, o domínio dessas pequenas ilhas era sempre disputado. Com as independências, diversas áreas começaram a ser reivindicadas por povos que acreditavam serem os donos originais (MCGREGOR, 2008).

Ademais, durante a Segunda Guerra Mundial, o Sudeste Asiático ganhou importância estratégica para as potências da época. As pequenas ilhas eram essenciais para o controle das rotas de comércio da região – chamadas de Linhas de Comunicação Marítima -, consideradas as mais movimentadas do mundo. Com o início da Guerra Fria e a presença de países comunistas na Ásia continental, os Estados Unidos consideravam muito importante manter influência na região (KANTER; RIBEIRO; FEDDERSEN, 2012). Controlando essas rotas marítimas, aquele que

⁹ Do original: “There are more than 31,000 island economies in archipelagic Southeast Asia. Thousands of small, scattered, and isolated islands face enormous barriers, such as high transport costs and poor access to local and regional markets, that hamper both trade and tourism”.

possui o domínio pode impedir a passagem de navios pelo Estreito de Malacca (um dos mais movimentados do mundo), cortando suprimentos.

Com o tempo, também foram sendo descobertas diversas reservas de petróleo e gás natural *off-shore*, ou seja, áreas no fundo do mar que possuíam recursos naturais capazes de gerar grande renda ao país que os possuísse. Assim, o controle de algumas pequenas ilhas pode aumentar a Zona Econômica Exclusiva de um país, permitindo que ele tenha mais território para explorar e mais recursos naturais a sua disposição. Por esses motivos, muitos países da ASEAN iniciaram disputas por pequenas regiões de importância estratégica para seus interesses nacionais (KANTER; RIBEIRO; FEDDERSEN, 2012).

O Mar do Sul da China é a região mais disputada pelos membros da ASEAN. Os três conjuntos de ilhas, Scarborough, Paracel e Spratly, possuem grande importância estratégica e reivindicações de diversos países. Por serem áreas muito próximas da China, o país é um dos mais atuantes na região e possui uma das maiores reivindicações. O recife de Scarborough é disputado por Filipinas e China, as ilhas Paracel são disputadas pela China e Vietnã, e as Spratly por China, Vietnã, Malásia, Brunei, Taiwan e Filipinas. Enquanto a China e o Vietnã reivindicam os territórios por inteiro, os outros países desejam o domínio de apenas algumas pequenas ilhas para aumentar suas Zonas Econômicas Exclusivas. Os países buscam estabelecer o controle sobre as pequenas ilhas desses arquipélagos através da ocupação delas e pela presença constante de barcos para proteção da região (TOCCHETTO *et al.*, 2014).

A ação da ASEAN nesse sentido, atualmente, é a de tentar trabalhar em conjunto para impedir que as ações chinesas ameacem a estabilidade da região. Historicamente, países como Malásia, Indonésia e Filipinas possuíam muitas disputas territoriais e estavam sempre envolvidos em tensões. Contudo, com o surgimento da ASEAN, essas disputas foram amenizadas e qualquer outro conflito foi sempre, preferencialmente, resolvido através da diplomacia, baseado no Modelo ASEAN de consulta e consenso (FRY, 2008). Os países da ASEAN concordaram em renunciar ao uso da força, porém a associação ainda não possui normatividade necessária para estabelecer punições aos que não cumprirem o acordado.

Um exemplo de boa solução de disputas foi logo no início da ASEAN, com a definição da fronteira marítima entre Malásia e Indonésia. Ambos buscavam amenizar as tensões após os episódios do *konfrontasi* e conseguiram organizar um acordo que definia as fronteiras no estreito de Malacca. Essas discussões seguem até hoje, incluindo outras demandas dos países por Zonas

Econômicas Exclusivas (HAMZAH *et al.*, 2015). Outro exemplo é a disputa por algumas ilhas entre Malásia e Cingapura, que foi levada à Corte Internacional de Justiça. A solução foi conceder a soberania da ilha de Pedra Branca para Cingapura, e a da ilha de Middle Rocks para a Malásia (CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, 2015).

Em relação às ocupações no Mar do Sul da China, as Filipinas já catalogaram 43 territórios, o Vietnã ocupou 21 ilhas e recifes, as Filipinas possuem 9 locais registrados e a Malásia tem 5 locais ocupados. Porém, a China vem agindo de forma assertiva quando se trata de suas reivindicações e já gerou fortes tensões com países como Filipinas e Vietnã. Esse comportamento chinês deveria unir os países da ASEAN em busca de uma solução conjunta para as instabilidades no Mar do Sul da China. No entanto, a associação não reagiu de forma unida e cada país teve que lidar com as disputas de maneira unilateral. Isso coloca em questão a ideia da harmonia e solidariedade da Comunidade Político-Securitária da ASEAN e de como os países teriam sua segurança conectada a de seus iguais (WEATHERBEE, 2005).

Uma das tentativas da ASEAN em lidar com as disputas do Mar do Sul da China é a criação de um Código de Conduta com a China. Essa iniciativa multilateral foi fruto da vontade da Malásia e Indonésia de resolver essas questões através de fóruns multilaterais. A elaboração do código não ameaçaria as relações da ASEAN com a China e manteria a estabilidade da região. Porém, o documento acabou sendo mais político do que obrigatório, e as disputas se mantiveram como antes (KANTER; RIBEIRO; FEDDERSEN, 2012). Assim, a saída foi garantir que pelo menos os países da ASEAN mantivessem as diretrizes da Declaração da ASEAN sobre o Mar do Sul da China, e as discussões relativas ao Código de Conduta continuariam até algum desfecho. O que a ASEAN conseguiu, pelo menos, foi uma Declaração de Conduta em conjunto com a China, que define que os países deveriam seguir as leis da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

O problema para a ASEAN se apresentou quando, em 2012, os países se reuniram para discutir as questões da Declaração de Conduta e a possibilidade de um Código de Conduta. A China já estava exercendo influência sobre alguns países, como Camboja, que não aceitava que disputas bilaterais envolvessem a ASEAN. Como todas as decisões devem ser consenso dentro da associação, ficava claro que o Camboja era a voz chinesa dentro da organização, assim como o veto. Ele poderia vetar qualquer decisão que não fosse dos interesses chineses. Dessa forma, a

ASEAN passa por um momento de crise e de questionamento sobre a eficiência dessa forma de decisão (WEATHERBEE, 2005).

Essas disputas territoriais, por mais que algumas reivindicações de membros da ASEAN se sobreponham, não geram disputas graves entre eles, já que muitas vezes elas são resolvidas através da diplomacia. Porém, a presença chinesa e a influência que ela exerce sobre alguns países pode prejudicar o processo de integração regional em andamento, desestabilizando as relações e impedindo consenso em questões que a ASEAN deveria encontrar uma solução conjunta.

3.2 As Relações com Países Extra Regionais

A ASEAN possui relações como bloco regional com diversos países. Esse processo de aproximação com países extra regionais levou a criação dos parceiros de diálogo da ASEAN, com quem a associação mantém diálogos políticos e parcerias. Hoje, a ASEAN tem 10 parceiros de diálogo: Austrália, Canadá, União Europeia, Japão, Nova Zelândia, Estados Unidos, Coreia do Sul, China, Índia e Rússia. A ASEAN e seus parceiros – também chamados de ASEAN+10 – acabaram se tornando um fórum para discussão de problemas, como assistência para projetos, concessões tarifárias e fortalecimento de relações políticas e da economia da ASEAN. Os princípios adotados pela ASEAN para as relações com os parceiros são os do Tratado de Amizade e Cooperação (HAMZAH, 1989).

Outro grupo de ação da ASEAN é o ASEAN+3, formado pelos países da associação com China, Coreia do Sul e Japão. A principal razão da formação desse bloco foi a crise de 1997 e a falta de uma solução da ASEAN. Dessa forma, esses países passaram a organizar uma cooperação na área financeira, que pudesse evitar novas crises e criasse soluções para crises futuras. Essa iniciativa também foi uma forma de aproximar o Sudeste Asiático do Nordeste Asiático e começar a discutir a ideia de um Leste Asiático unido.

A partir disso, a Malásia (que já havia iniciado esforços para a criação de uma Comunidade do Leste Asiático) incentivou a criação da Cúpula do Leste Asiático. Nessa nova iniciativa - que incluiria também China, Coreia do Sul e Japão -, os países da ASEAN teriam a chance de ser representados separadamente, não como a ASEAN, como ocorre no ASEAN+3. Existia a ameaça de que a China acabaria controlando a organização e países como a Indonésia e

Japão exigiram que mais países fossem convidados a participar. Assim, Austrália, Índia e Nova Zelândia foram incluídos na primeira reunião da Cúpula. Rússia e Estados Unidos somente se tornaram membros em 2010. Para a ASEAN, a Cúpula do Leste Asiático é uma oportunidade de afirmar sua importância na organização das relações na região (WEATHERBEE, 2005).

Além dessas organizações que incluem a ASEAN, a associação também possui diversos Acordos de Livre-Comércio e Parcerias Econômicas com países de fora da região, em busca da melhora do comércio e da participação dos países do bloco nas cadeias produtivas. A ASEAN faz parte de acordos com Austrália e Nova Zelândia, China e Hong Kong, Índia, Japão e Coreia do Sul. Esses acordos demonstram a dinâmica do comércio na região (como pode ser visto na Tabela 1 no início do capítulo) e como esses países são importantes para o bloco, a ponto de terem parcerias específicas (ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2015).

Assim, podemos ver que, ao longo dos anos, a ASEAN veio se aproximando de diversos países como um bloco. Algumas dessas relações foram importantes para intensificar o processo de integração e desenvolvimento da região. No entanto, algumas também podem representar influências importantes nos comportamentos dos países e na maneira como os mesmos podem vir a conduzir o andamento da integração regional. A presença de países como Estados Unidos, China, Japão e Índia através de investimentos, acordos de defesa e, inclusive, utilização de portos e bases aéreas, influencia fortemente o rumo da integração e da própria ASEAN.

3.2.1 Estados Unidos

A presença dos Estados Unidos na região existe desde a época do colonialismo ocidental. Com a Guerra Fria, a importância da região cresceu, fazendo com que o país fosse mais presente e mantivesse o controle sobre algumas ilhas pequenas do Pacífico por questões logísticas e estratégicas. A proximidade com a Rússia e a China - os grandes países comunistas - exigia uma zona de influência norte-americana na região, como forma de contrabalancear o expansionismo soviético. Assim, além de ter o controle de algumas áreas do Sudeste Asiático, os Estados Unidos começaram a criar parcerias de defesa e estreitar relações com alguns países da ASEAN (MCGREGOR, 2008).

Com o crescimento da China, a maior potência mundial passou a dar mais importância para a região. Em 2011, o presidente Obama realizou um discurso em Darwin, na Austrália,

anunciando que enviaria soldados para uma nova base no país. Esse foi o marco que iniciou o retorno dos Estados Unidos para o Pacífico, tanto com objetivos de conter a expansão chinesa, como para retomar sua influência na região (MARTINS *et al.*, 2014). Dessa maneira, o país vem se reaproximando de alguns membros da ASEAN para estabelecer novamente sua zona de influência e impedir que a região se desestabilize.

Para os Estados Unidos, a escalada de uma tensão envolvendo as Filipinas em relação às disputas territoriais no Mar do Sul da China pode representar uma necessidade de ação por parte do governo estadunidense. O país possui um tratado de defesa mútua com as Filipinas e, considerando que qualquer disputa possa levar a um conflito armado, os Estados Unidos têm o dever de agir. De certa forma, isso protege as Filipinas de seus rivais, pois ter um país como esse como aliado representa capacidade – no sentido em que os Estados Unidos apoiariam com suas forças armadas qualquer incidente que envolvesse as Filipinas. Por isso, o andamento das disputas no Mar do Sul da China é de suma importância para a política externa norte-americana. Ademais, a defesa do livre comércio em uma das rotas mais importantes do mundo, por onde grande parte do comércio estadunidense transita, é uma das razões pelo grande interesse na região. Manter a estabilidade na região é de extrema seriedade para a economia norte-americana (DOLVEN; KAN; MANYIN, 2013).

Além disso, a assertividade chinesa na região vem aumentando o interesse estadunidense nos acontecimentos. A construção de ilhas artificiais no Mar do Sul da China por parte dos chineses gerou algumas tensões entre os dois países, já que existiam dúvidas quanto ao objetivo das construções. O país faz frequentes patrulhas aéreas na região para monitoramento e uma das fontes de tensões com a China nos últimos tempos foi uma dessas patrulhas. Uma equipe de imprensa da CNN foi colocada em um dos aviões do exército que faz esses monitoramentos e divulgou imagens da construção das ilhas. Isso gerou grande insatisfação por parte do governo chinês. Os estadunidenses especularam se essas ilhas poderiam ser utilizadas pelas Forças Armadas como local de lançamento de mísseis, de modo a atingir zonas mais afastadas da China Continental. Essa estratégia difere da dos Estados Unidos, que busca construir bases militares em solo estrangeiro para aumentar a projeção de suas forças navais (TOCCHETTO *et al.*, 2014; KANTER; RIBEIRO; FEDDERSEN, 2012).

Após os eventos de 9 de setembro de 2001 e o início da “guerra ao terror” por parte do governo norte-americano, o Sudeste Asiático também acabou se tornando uma região em que se

pudesse combater os terroristas. A grande população muçulmana nos países insulares incentivou mais ainda a presença estadunidense na região. Além disso, o atentado em Bali, na Indonésia, em outubro de 2002, com o uso de uma bomba que matou 200 pessoas, apenas confirmou a suspeita de que a região poderia se tornar um novo foco de ação dos terroristas e encorajou a aproximação dos Estados Unidos com os países da ASEAN. Inclusive, devido às pressões internacionais, a própria ASEAN começou a tomar iniciativas no combate ao terrorismo na região (VAUGHN *et al.*, 2009).

Os Estados Unidos procuram incentivar as soluções multilaterais para as disputas, especialmente através das normas estabelecidas na Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar. Além disso, apoiam fortemente os esforços da ASEAN em buscar a formação de um Código de Conduta em conjunto com a China, pois poderia diminuir a influência dos chineses na região e evitar qualquer instabilidade nas Linhas de Comunicação Marítimas. A busca por aliados diferentes no Sudeste Asiático também é importante para garantir que seus interesses sejam levados em conta nas decisões da região e que a China não siga aumentando sua influência no Mar do Sul. Para a ASEAN, por exemplo, os Estados Unidos são importantes no sentido em que agem como uma força para balancear a expansão chinesa (REIS *et al.*, 2015; GOH, 2005).

3.2.2 China

O acelerado crescimento econômico da China acabou gerando ambições de expansão marítima, algo comum na região se considerarmos que o desenvolvimento japonês também levou a uma fase expansionista. Assim, a China ainda é a maior preocupação dos países da ASEAN no Mar do Sul da China. O país vem apresentando um comportamento muito agressivo em relação às reivindicações, além de estar construindo ilhas artificiais. As diversas disputas existentes com os países da ASEAN, como Filipinas e Vietnã, por exemplo, já levaram a crescentes tensões na região (CHENG; PALADINI, 2014). Além dessas disputas, a construção dessas ilhas acaba gerando suspeitas nos Estados Unidos, como já mencionado. Mais especificamente, a China considerou a divulgação das informações pela imprensa norte-americana uma afronta aos interesses chineses.

A China se nega a utilizar tribunais internacionais para a resolução das disputas, como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e não aceita diversas possíveis normas

que a ASEAN tenta estabelecer na criação do Código de Conduta. O país cada vez mais precisa de recursos naturais para manter sua demanda por energia e o domínio sobre essas pequenas ilhas repletas de reservas de petróleo e gás natural seria essencial para garantir o seu desenvolvimento. Uma das poucas soluções possíveis para os países que disputam essas áreas com a China seria realizar Acordos de Desenvolvimento Conjunto, que garantem a divisão dos benefícios naturais (o principal objetivo de quem quer ter o controle do local) e evitam mais disputas por soberania (WEATHERBEE, 2005).

Apesar das tentativas da ASEAN de criar um Código de Conduta em conjunto com a China, o país segue gerando tensões em algumas áreas disputadas. Em 2011, o Vietnã havia começado a colocar em circulação navios para exploração de petróleo no Mar do Sul da China, ação que foi vista com desconfiança pelos chineses. Assim, o exército chinês realizou ataques a esses navios, desencadeando diversas revoltas anti-China no Vietnã, que, inclusive, fizeram com que algumas fábricas chinesas no país fossem fechadas (KANTER; RIBEIRO; FEDDERSEN, 2012).

“A situação nas ilhas realmente deflagrou em 2011, com um ataque por barcos de patrulha chineses a navios de exploração de petróleo do Vietnã, indicando que a base lógica para a exploração econômica dos recursos está sendo abandonada no meio de esforços mais intensos para reafirmação da soberania. Estes foram sublinhados por exercícios militares chineses na área. A situação se tornou tensa quando, após a apreensão de pescadores chineses por forças filipinas perto do recife Scarborough em 2012, a China usou retaliações econômicas, como banir a pesca em certas áreas do Mar do Sul da China, limitando importações de certos bens filipinos e limitando o número de cidadãos chineses autorizados a ir para as Filipinas. As forças navais chinesas também mantiveram a presença no recife, criando barreiras para bloquear o acesso de navios filipinos à área”¹⁰ (KANTER; RIBEIRO; FEDDERSEN, 2012, p.37, tradução nossa).

A partir dessa disputa, as Filipinas decidiram iniciar um procedimento arbitrário para julgar, através da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, as reivindicações chinesas no Mar do Sul da China, já que o tratado possui um mecanismo de resolução de disputas. No entanto, a China respondeu o pedido com um documento que negava a existência de jurisdição de um organismo internacional para julgar um caso na região. Mesmo assim, as

¹⁰ Do original: “*The situation over the islands truly flared in 2011, with an attack by Chinese patrol boats on Vietnamese oil exploration ships, indicating that the rationale for economic exploration of resources is being abandoned amid more intense efforts for reaffirming sovereignty. These were underlined by Chinese military drills in the area. The situation has become tense as, after Filipino forces apprehended Chinese fishermen around the Scarborough Shoal in 2012, China has used economic retaliations such as banning fishing in certain areas of the South China Seas, limiting the imports of certain goods from the Philippines, and limiting the number of Chinese citizens allowed to go to the Philippines. The Chinese Naval forces have also maintained a presence in the Shoal, erecting barriers to block access by Filipino vessels in the area*”.

Filipinas esperam ter o apoio de Brunei e Vietnã, e especialmente da ASEAN, em relação à demarcação dos territórios chineses que não respeitaria a convenção. Porém, a ASEAN ainda prefere não estabelecer uma posição concreta sobre as reivindicações chinesas ou defender qualquer reivindicação de um membro (BASIRON; PERMA; MALEK, 2014).

A ASEAN, apesar das ações chinesas no Mar do Sul, procura manter boas relações com essa grande economia, já que o país é de grande importância para todos os membros da associação. Além disso, durante a luta dos Estados Unidos contra o terrorismo e a ascensão chinesa, os países da região encontraram outro possível aliado para garantir seus interesses no cenário internacional. Buscam aproximações com outros países como forma de não depender apenas da China e de garantir que sua influência não se estenda mais (GOH, 2005).

O principal objetivo da China na região é assegurar o transporte de energia, já que a maioria de suas importações de energia transita pelo Mar do Sul da China. O projeto que mais representa essa vontade de garantir a segurança das Linhas de Comunicação Marítima é o novo projeto de Rota da Seda Marítima que o presidente chinês vem defendendo. Em outubro de 2013, em uma viagem ao Sudeste Asiático, Xi Jinping propôs que a China trabalhasse em conjunto com os países da região para a construção dessa nova rota, que tem seu nome influenciado pela antiga rota de mercadorias que ia da Europa para a Ásia. A ideia é retomar o prestígio marítimo e comercial que a China já possuiu. Para concretizar esse projeto, a China procura investir na região, através de projetos de infraestrutura em países com os quais mantém boas relações, o que fortalece a presença chinesa no Sudeste Asiático e aprimora a conectividade marítima desses países (LEN, 2015).

3.2.3 Japão

As relações dos países da ASEAN com o Japão possuem antecedentes que influenciam nos sentimentos mútuos atuais. Em especial, a dominação japonesa de muitos anos, na época em que o país buscava a expansão de seus territórios para suprir suas necessidades de matéria-prima essenciais para essa fase de modernização, como discutido no capítulo anterior. Esse período foi muito traumático para os Estados dominados, pois muitas atrocidades foram cometidas, contrariando as promessas de libertação nacional que o exército japonês realizou. Dessa forma, existe um grande ressentimento para com o Japão por parte dos países do Sudeste Asiático, por

representar apenas mais uma dominação, que tomou um caráter mais violento que o dos europeus (HOOK *et al.*, 2005).

No caso do Japão, a rivalidade com a China incentiva muito a participação do país nas questões do Sudeste Asiático. Com a ascensão dos chineses, o Japão veio perdendo influência na região e tenta se reaproximar dos países através de investimentos, especialmente de infraestrutura, nas áreas menos desenvolvidas. A aliança nipo-estadunidense se sente ameaçada pela China e acaba procurando novos parceiros nos países da ASEAN. Além disso, o Japão sempre foi visto como um exemplo para o desenvolvimento dos países da região, já que foi o primeiro país do Leste Asiático a ter um grande crescimento na economia e impulsionar o desenvolvimento dos vizinhos (CASTRO, 2013).

A ASEAN possui uma parceria estratégica com o Japão para questões de segurança marítima, que mostram como as relações entre o país e o bloco são estreitas. Para o Japão, é de extrema importância que a segurança e livre passagem de navios nos estreitos do Mar do Sul da China, especialmente no Estreito de Malacca, seja garantida. A economia japonesa depende muito das rotas de comércio do Sudeste Asiático. Segundo Son (2013, p.219, tradução nossa),

“O principal interesse securitário marítimo do Japão é a segurança e liberdade de navegação. Alguns até argumentam que este é um assunto de vida ou morte para o Japão, já que a economia japonesa depende fortemente da passagem segura dos navios pelo Estreito de Malacca e o Mar do Sul da China. Pelo menos 80% das importações de petróleo bruto do Japão são transportadas através das rotas marítimas do Sudeste Asiático”¹¹

Além disso, por ser uma ilha, o país se preocupa muito com a construção de instituições que assegurem a livre circulação nas Linhas de Comunicação Marítima. Ademais, a ameaça da pirataria também é razão para a grande preocupação japonesa com as disputas no Mar do Sul da China. Em especial, o Japão acaba sendo um bom aliado para a ASEAN, no sentido em que defende a centralidade da associação na resolução dos problemas marítimos da região.

O Japão também é muito importante pelas questões financeiras da região. Sendo uma grande economia com interesses na ASEAN, o país busca parcerias de várias formas possíveis, especialmente através de investimentos. Um exemplo disto é a Agência de Cooperação Internacional do Japão, que realiza grande parte dos investimentos em infraestrutura marítima e

¹¹ Do original: “*Japan’s primary maritime security interest is the safety and freedom of navigation. Some even argue that this is a matter of life and death for Japan, given that Japan’s economy heavily depends on the safe passage of ships through the Malacca Strait and the South China Sea. At least 80 percent of Japan’s crude oil imports are transported via Southeast Asian sea routes*”.

conectividade no Sudeste Asiático, exposto no terceiro capítulo deste trabalho. É muito importante para os países da região um apoio tão forte como esta agência – e outras de outros países -, que permite o desenvolvimento da região e a consolidação do processo de integração (JAPAN, 2012).

Para Sudo (2002), o Japão é um grande parceiro na construção do novo regionalismo asiático. O país incentiva a atuação do Fórum Regional da ASEAN, principalmente pelo papel essencial da ASEAN no Sudeste Asiático. Além disso, é importante para a associação ter um parceiro mais desenvolvido, que possa dar visibilidade às suas ações e apoio político. De qualquer maneira, para o autor, a presença do Japão e da ASEAN é o elemento necessário para qualquer cooperação asiática.

3.2.4 Índia

Alguns países da ASEAN defendem uma maior participação da Índia nas questões da região, sobretudo em se tratando da maior assertividade chinesa. O país poderia agir para balancear a influência chinesa e equilibrar os parceiros da associação. Para Pinto (2007), a principal questão que envolve a Índia nos problemas do Mar do Sul da China e do Sudeste Asiático é a recente disputa por “*soft power*” com a China. Ambos os países vêm criando influência externa através da exportação de sua cultura e apoio a iniciativas locais. Um dos locais que esse duelo é mais identificado é nos investimentos em Myanmar, que pode ser considerado o elo entre os dois países e acaba tendo uma posição importante para o comércio de ambos.

Estes investimentos se traduzem em uma política que pode ser chamada de “diplomacia da conectividade”, que aproxima a China e a Índia dos países da ASEAN, aumentando sua influência na região e aprimorando as relações. Desta maneira, as economias do Sudeste Asiático se beneficiam muito destas políticas, procurando investimentos em infraestrutura e desenvolvendo as áreas mais isoladas da associação. A Índia cada vez mais investe na conectividade do Sul da Ásia com o Sudeste, em busca de um continente mais integrado e de maior garantia de segurança para as rotas comerciais da região. Segundo Mishra (2013, p.531, tradução nossa), a Declaração de Visão da ASEAN-Índia afirma que:

“Nós [ASEAN e Índia] concordamos em promover a cooperação marítima, inclusive através do engajamento no Fórum Marítimo da ASEAN e seu formato expandido, em tratar dos desafios comuns com problemas marítimos, incluindo a pirataria marítima,

procura e resgate no mar, meio-ambiente marítimo, segurança marítima, conectividade marítima, liberdade de navegação, pesca e outras áreas de cooperação”¹².

A Índia também está passando por uma fase de grande desenvolvimento, o que gera mais demanda por fontes de energia. Os recursos naturais disponíveis no Sudeste Asiático são muito atraentes e a boa relação com estes países acaba se tornando essencial (WEIMAR, 2013). Pela proximidade, a Índia vem estreitando relações com Myanmar, Indonésia e Tailândia, principalmente para questões de segurança marítima. A cooperação indiana também toma caráter mais securitário, o que possibilita a presença do exército indiano nos estreitos do Mar do Sul da China, importantes para a economia do país (KHURANA, 2009).

Para Khurana (2005), essa aproximação com os países da ASEAN faz parte da nova política de “olhar para o leste” da Índia, que procura aprimorar as relações políticas e econômicas com os vizinhos orientais. Além disso, é uma resposta ao projeto de desenvolvimento da Nova Rota da Seda chinesa, que também procura se expandir para o Oceano Índico. Para isso, Cingapura foi um grande aliado para incentivar o estreitamento das relações. A cooperação com a Índia acaba sendo facilitada pela convergência dos interesses com a ASEAN, sejam eles em relação à ameaça chinesa ou à segurança marítima da região.

¹² Do original: “We agree to promote maritime cooperation, including through engagement in the ASEAN Maritime Forum (AMF) and its expanded format, to address common challenges on maritime issues, including sea piracy, search and rescue at sea, maritime environment, maritime security, maritime connectivity, freedom of navigation, fisheries, and other areas of cooperation”.

4 A INFRAESTRUTURA MARÍTIMA E SUA RELEVÂNCIA PARA A ASEAN

Um dos aspectos muito importantes para a região do Sudeste Asiático é o desenvolvimento de infraestrutura marítima. Bhattacharyay (2009, p. 6, tradução nossa) define infraestrutura como as “instalações básicas e serviços necessários para o funcionamento de uma comunidade ou sociedade, como sistemas de transporte, comunicação, água e energia”¹³. Refere-se às estruturas técnicas que dão suporte a uma economia. Segundo o autor, a infraestrutura pode ser dividida em dois tipos: pesada e leve. A pesada envolve projetos de estruturas físicas que auxiliam nas áreas de transporte, energia, telecomunicações e necessidades básicas. A leve diz respeito a questões não-tangíveis, como políticas, regulamentações e quadros institucionais.

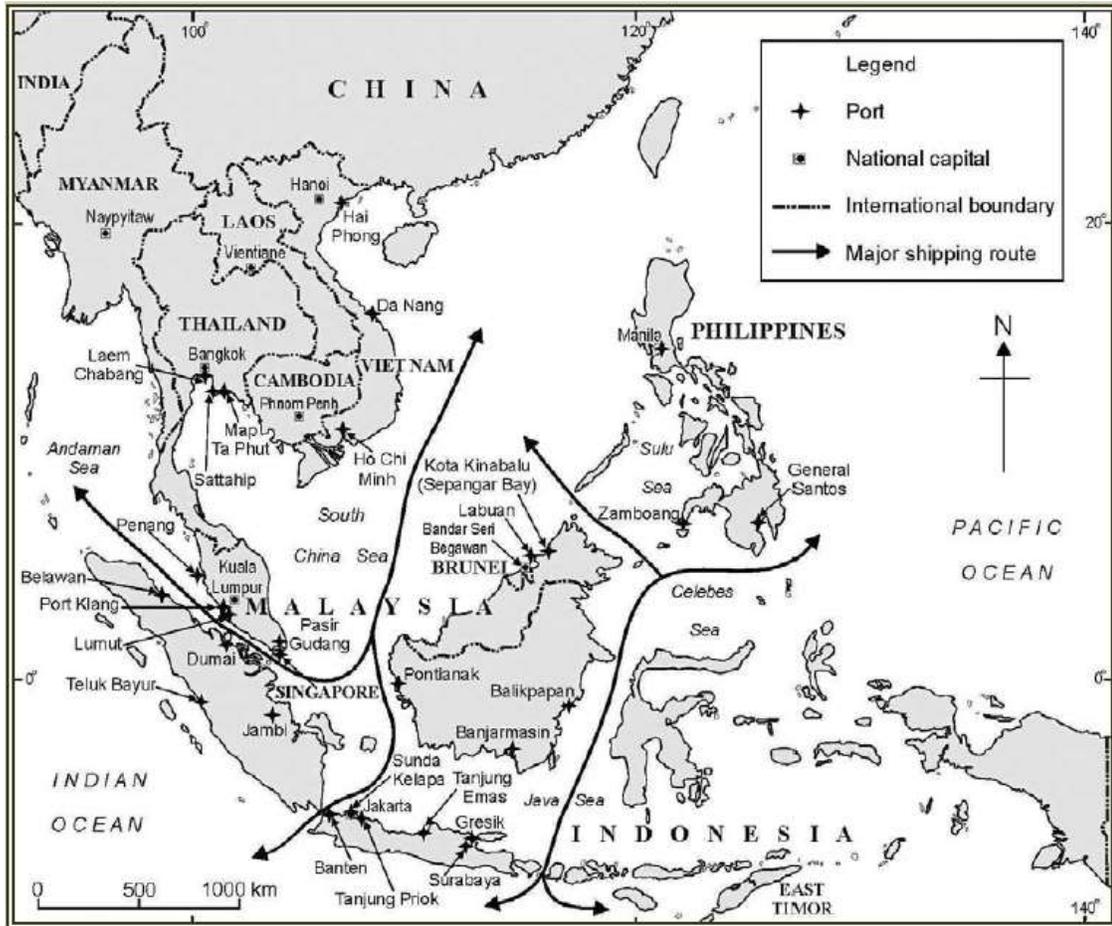
Para este trabalho, usamos o fator econômico da infraestrutura, considerando as estruturas que interligam a produção e o intercâmbio de bens e serviços. Mais especificamente, é tratada a infraestrutura marítima pesada – ou conectividade marítima -, que trata dos projetos que facilitam o comércio e transporte marítimo, como portos, corredores econômicos ou canais de ligação. Este capítulo busca analisar a relevância deste tipo de infraestrutura para a integração da ASEAN - tanto física, como econômica -, já que é visível a preocupação da organização com este fator de cooperação com a criação do Plano Mestre de Conectividade. Além disso, procura expor a situação atual da infraestrutura marítima da região, envolvendo questões de qualidade e custos. Por fim, são explicados os projetos que estão em fase de negociação e criação na região e que poderiam influenciar o nível de integração dos países do Sudeste Asiático.

4.1 A Importância da Infraestrutura Marítima para a ASEAN

A região em que se encontra a ASEAN é repleta de portos e rotas comerciais. Alguns portos possuem mais movimento e são considerados mais importantes para o comércio do Sudeste Asiático, principalmente pelo seu tamanho, capacidade e qualidade. Os maiores portos para container da região podem ser considerados Cingapura, Port Klang e Tanjung Pelepas - na Malásia - e Tanjung Priok – na Indonésia. Já os maiores portos petrolíferos são Balikpapan e Dumai – na Indonésia – e Port Dickson – na Malásia (BATEMAN; HO; CHAN, 2009), identificados na imagem abaixo:

¹³ Do original: “*basic facilities, services, and installations needed for the functioning of a community or society, such as transportation and communications systems, water and power*”.

Figura 2 - Mapa dos Portos do Sudeste Asiático e das Rotas Marítimas



Fonte: (BATEMAN; HO; CHAN, 2009)

Assim, a região do Sudeste Asiático é predominantemente marítima, além de possuir uma infraestrutura terrestre muito frágil. Isso aumenta a necessidade de boa qualidade na infraestrutura marítima, para garantir o bom funcionamento do comércio e a estabilidade nos mares. Um dos motivos para maiores investimentos na qualidade dos portos e rotas de transporte marítimo é a existência de diversas ameaças à ordem nas águas da ASEAN. A principal ameaça presente é a pirataria, que vem se intensificando nos anos mais recentes. Muitos dos ataques são nos próprios portos, o que exige maior preocupação com a segurança na saída dos navios. Algumas nações, como Cingapura, Malásia, Indonésia e Tailândia, se uniram na criação de patrulhas no Estreito de Malacca para combater a pirataria e garantir a segurança das cargas comerciais que transitam pelo estreito. O terrorismo marítimo, o tráfico – de drogas, pessoas e armas –, a pesca ilegal e a poluição marítima também são ameaças à estabilidade na região e

podem ser amenizadas com a existência de portos seguros, fiscalizados e sustentáveis (BATEMAN; HO; CHAN, 2009).

Dessa maneira, a importância do mar para os países da ASEAN é muito grande. Como explicado por Mahan (1890, p. 21, tradução nossa),

“A primeira e mais óbvia característica que o mar apresenta do ponto de vista político e social é de uma grande estrada; ou melhor, talvez, de uma ampla rota, na qual os homens podem passar em todas as direções, mas alguns caminhos muito usados mostram que razões de controle têm os levado a escolher certas linhas de transporte invés de outras. Essas linhas de transporte são chamadas de rotas comerciais; e as razões que as determinaram devem ser procuradas na história do mundo”¹⁴.

Além disso, o mar oferece um transporte de menor custo e que possibilita o transporte de quantidades maiores de bens.

Considerando a infraestrutura marítima, é importante identificar que ela funciona através de redes e nodais. De acordo com Ducruet e Zaidi (2012), o geógrafo francês Perpillou considerava que os portos formavam uma constelação, unindo partes da comunidade. A comunidade seria um conjunto de nódulos que se relacionam através de redes; e os canais pelos quais as redes se conectam são chamados de *hubs* (ou concentradores). No caso do transporte marítimo, os nódulos seriam portos e as redes se ligariam através das rotas marítimas (TALLEY, 2013). Um conceito essencial para a infraestrutura marítima é de sistemas de portos, já que é necessário considerar um nível de integração regional para sua existência. A coordenação entre os portos para facilitar o transporte e aprimorar a qualidade dos serviços é uma característica da criação de um sistema, que se define como a constelação acima citada (DUCRUET; ZAIDI, 2012).

Para a ASEAN, o desenvolvimento da infraestrutura é necessário para o cumprimento dos objetivos da associação. Para garantir a integração econômica e a criação da Comunidade Econômica da ASEAN, os países precisam estar coordenados nas questões comerciais e de transporte, como definido no Plano Mestre de Conectividade:

“A visão dos líderes da ASEAN de construir a Comunidade da ASEAN até 2015 pede uma ASEAN mais conectada, que contribuirá para uma ASEAN mais competitiva e resiliente, já que unirá povos, bens, serviços e capital. Uma melhora na conectividade da

¹⁴ Do original: “*The first and most obvious light in which the sea presents itself from the political and social point of view is that of a great highway; or better, perhaps, of a wide common, over which men may pass in all directions, but on which some well-worn paths show that controlling reasons have led them to choose certain lines of travel rather than others. These lines of travel are called trade routes; and the reasons which have determined them are to be sought in the history of the world.*”

ASEAN é essencial para atingir a Comunidade da ASEAN [...]”¹⁵ (ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS, 2010, p. 6, tradução nossa).

Assim, a infraestrutura tem um papel muito importante para o Sudeste Asiático. Além disso, em uma região onde grande parte do comércio é marítimo, a infraestrutura marítima acaba se tornando o ponto central das preocupações logísticas. Os projetos de conectividade marítima podem gerar mais investimento externo direto e melhorias no comércio. A competitividade dos países cresceria, ao mesmo tempo em que impulsionaria o crescimento econômico na região. Esse crescimento, por sua vez, poderia ter um caráter mais inclusivo, já que a infraestrutura tem um papel muito importante em integrar as regiões mais afastadas e mais pobres (BHATTACHARYAY, 2009).

Segundo Valentine, Benamara e Hoffman (2013), os embarques marítimos mundiais cresceram a uma taxa média de 3% ao ano entre 1970 e 2011, passando de 2,6 bilhões de toneladas em 1970 a 8,7 bilhões de toneladas em 2011. Se continuar com essa taxa de crescimento, espera-se que o comércio marítimo dobre até 2035. Esse aumento do comércio exige maior investimento em melhorias no transporte por parte dos países, visto que a demanda por mais qualidade tende a crescer com o aumento do comércio. Dessa forma,

“os governos podem promover a eficiência dos serviços internacionais de transporte melhorando a performance dos portos e das redes de transporte internas, assim como encorajando serviços de transporte domésticos e regionais mais eficientes e confiáveis”¹⁶ (TRACE; FRIELINK; HEW, 2009, p. 32, tradução nossa).

Outro aspecto definitivo para a importância da infraestrutura marítima para a região é o modelo de desenvolvimento econômico escolhido pelos países do Sudeste Asiático. Com um modelo voltado para a exportação, é essencial que o comércio marítimo funcione da maneira mais eficiente possível e que os portos e rotas contribuam para a qualidade do transporte das mercadorias. Como afirmam Tongzon e Lee (2015, p. 4, tradução nossa),

“Com uma estratégia de industrialização voltada à exportação, o transporte forneceu a esses países uma maneira eficiente de entrega de suas exportações para seus parceiros comerciais, particularmente para seus produtos primários e manufaturados, assim como

¹⁵ Do original: “*The vision of ASEAN Leaders to build an ASEAN Community by 2015 calls for a well-connected ASEAN that will contribute towards a more competitive and resilient ASEAN, as it will bring peoples, goods, services and capital closer together. An enhanced ASEAN Connectivity is essential to achieve the ASEAN Community [...]*”.

¹⁶ Do original: “*governments can promote the efficiency of international shipping services by improving the performance of ports and inland transport networks as well as by encouraging more efficient and reliable domestic and regional shipping services.*”

para suas importações essenciais para sua industrialização contínua e desenvolvimento econômico”¹⁷.

Adotando essa estratégia de desenvolvimento econômico, os países da ASEAN buscam a inserção nas cadeias mundiais de produção. Essas cadeias se caracterizam pela divisão da produção dos produtos em diversos países, sendo que cada país produz uma fase do produto. Essas cadeias de produção dependem muito do bom funcionamento dos sistemas de transporte. Os prazos de entrega entre dois países são muito curtos e qualquer atraso pode causar danos a toda a produção (ACHARYA, 2007). Os investimentos em infraestrutura e logística marítima são imperativos para a eficiência das cadeias de produção, levando a uma maior competitividade na região. De acordo com um relatório da Cooperação Econômica da Ásia-Pacífico, a infraestrutura é um dos gargalos de impedimento para as cadeias de produção, especificamente pela falta de ligação entre os países (ASIA-PACIFIC ECONOMIC COOPERATION, 2013).

Em relação às cadeias de produção, podemos considerar também as cadeias de energia. Grande parte dos países da ASEAN fazem parte dessas cadeias de energia, ou seja, das rotas por onde os suprimentos energéticos transitam. Já que praticamente todo o transporte do petróleo é feito por rotas marítimas, todo o petróleo que sai do Oriente Médio em direção ao Leste Asiático precisa passar pelas águas do Sudeste Asiático, especialmente pelo Estreito de Malacca. Por isso, os três Estados banhados pelo estreito – Indonésia, Malásia e Cingapura – são considerados essenciais para o abastecimento de energia da Ásia. Em 2006, por exemplo, é estimado que tenham transitado 26 navios com petróleo por dia pelo Estreito de Cingapura com destino à Ásia. Assim, como já mencionado no capítulo 2 deste trabalho, o bom funcionamento dos portos e rotas comerciais da região são de extrema importância para o abastecimento energético do Japão e da China, sendo uma das razões para estes países investirem tanto em projetos de infraestrutura marítima na ASEAN (CASEY; SUSSEX, 2014).

Para a China, por exemplo, a questão da energia é ainda mais importante, pois como bem definido por Len (2015, p. 3, tradução nossa):

“O consumo total de energia da China em 2013 foi composto principalmente por carvão (68%), seguido de petróleo (18%), energia hidrelétrica (7%) e gás natural (5%), e o

¹⁷ Do original: “*With an export driven industrialization strategy, shipping has provided these countries an efficient way of delivering their exports to their trading partners particularly for their primary and manufactured products as well as for their imports essential for their continued industrialization and economic development.*”

consumo de renováveis (2%) e energia nuclear (menos de 1%) permaneceu pequeno. A demanda por petróleo do país começou a superar sua oferta doméstica nos anos 90, e [a China] se tornou uma importadora de produtos de petróleo em 1993 e importadora de petróleo bruto em 1996. A China consumiu aproximadamente 10,7 milhões de barris por dia de petróleo em 2013, aumentando 380 mil barris por dia, ou quase 4% em relação a 2012. O crescimento do país em consumo de petróleo representou um terço do crescimento mundial de consumo de petróleo em 2013. A China superou os Estados Unidos como o maior importador líquido de petróleo bruto e outros líquidos do mundo em setembro de 2013 e importou um recorde de 7 milhões de barris de petróleo por dia em dezembro de 2014¹⁸.

Além do Japão e da China, a Índia também vem mostrando interesse em investimentos na área. Com o crescimento econômico acelerado destes últimos dois países, o Sudeste Asiático acabou se tornando uma ponte muito atrativa entre eles, já que possui um ambiente adequado para o comércio e mercados que podem se beneficiar do aumento de comércio entre os dois gigantes (ROLAND-HOLST, 2009). Esse grande papel da região - tanto na segurança energética, quanto comercial – gera novas políticas de aproximação com a ASEAN por parte destes países. O Japão, por exemplo, criou a Agência de Cooperação Internacional do Japão para organizar investimentos em outros países e estabelecer projetos conjuntos. A ASEAN possui uma parceria com essa agência e muitos dos projetos de infraestrutura na região são realizados com investimento japonês (JAPAN, 2012).

Já a China e a Índia seguem uma abordagem um pouco diferente. Esse modo de influência vem sendo chamado de “diplomacia da conectividade”, pois ambos países procuram focar em projetos de conectividade que vão ao encontro de seus interesses. Isso se caracteriza como uma forma de *soft power*, “definida por Joseph Nye como a habilidade de ter o que se quer através de atração invés da coerção”¹⁹ (BHATTACHARYYA; CHAKRABORTY, 2011, p. 2, tradução nossa). Essa forma de diplomacia garante boas relações sem grandes intervenções, além de aprimorar as condições nos próprios países receptores do investimento.

Objetivando assegurar o bom exercício do comércio e a segurança de suas provisões, esses países procuram realizar estes investimentos através de instituições como bancos

¹⁸ Do original: “China’s total energy consumption in 2013 consisted mainly of coal (68%), followed by oil (18%), hydropower (7%) and natural gas (5%), and the consumption of renewables (2%) and nuclear power (under 1%) remained small.² The country’s oil demand began to outstrip its domestic supply in the 1990s, and it became an importer of oil products from 1993 and an importer of crude oil from 1996. China consumed an estimated 10.7 million barrels per day (bbl/d) of oil in 2013, up 380 thousand bbl/d, or almost 4%, from 2012. The country’s growth in oil consumption accounted for one-third of the world’s oil consumption growth in 2013. China overtook the United States as the world’s largest net importer of crude oil and other liquids in September 2013 and imported a record 7 million bbl/d of oil in December 2014.”

¹⁹ Do original: “defined by Joseph Nye as the ability to get what you want through attraction rather than through coercion”.

internacionais ou fundos para financiamento. A China, com seu projeto de construção de uma Rota da Seda Marítima – analisada mais a frente neste capítulo -, estabeleceu duas instituições que poderiam financiar os projetos de infraestrutura na ASEAN. Primeiro, criou o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura, que apenas financiará projetos com esse propósito. Depois, criou o Fundo da Rota da Seda, que será responsável pelos projetos específicos para a Rota da Seda Marítima – no caso do Sudeste Asiático (KHURANA, 2015; LEN, 2015). Além destas iniciativas chinesas, existe o Banco de Desenvolvimento Asiático, responsável por muitos dos investimentos e estudos em relação ao crescimento econômico e desenvolvimento gerado pela conectividade (ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2009; ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2013; ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2014).

Destes projetos de infraestrutura marítima no Sudeste Asiático, a grande maioria envolve a construção, reconstrução ou expansão de portos, elementos historicamente essenciais para o comércio da região. Segundo Nam e Song (2011), as Nações Unidas definem três padrões evolutivos para o desenvolvimento de portos. Até 1960, os portos tinham o simples papel de unir os sistemas de transporte marítimos e terrestres, trabalhando com as cargas. Entre 1960 e 1980, os portos passaram a tratar das necessidades dos clientes, realizando atividades de empacotamento e marcação. Isso só foi possível com um trabalho conjunto do governo com os prestadores de serviços portuários, que cooperaram e conseguiram garantir que todos interesses fossem seguidos. Já a partir de 1980, os portos começaram a preferir eficiência em lugar da eficácia, ou seja, preferiam focar nos modos de realizar as atividades ao invés de apenas atingir resultados. Assim, incluíram distribuição e logística nas suas atividades, em busca de melhor atender os interesses dos clientes. Dessa maneira, é possível identificar a crescente importância dos portos para a economia dos países e o bom funcionamento dos fatores relacionados ao comércio.

Na Ásia, e especificamente no Sudeste Asiático, os portos adquirem um papel ainda mais relevante, considerando a quantidade de comércio e a grandeza das economias envolvidas. As rotas marítimas mais movimentadas se localizam neste continente e, como já mencionado, boa parte do comércio da região é marítimo. Por isso, os autores Lee e Flynn (2011) definem que existe uma nova doutrina asiática de desenvolvimento de portos, que difere das duas já existentes (europeia e anglo-saxã). Segundo Bennathan e Walters (1979, p. 3, tradução nossa),

“A Doutrina Europeia vê os portos como parte da infraestrutura social de uma região inteira. O valor do porto deve ser considerado não relativo às instalações, mas em termos do progresso da indústria e comércio no interior do país. Assim, a Doutrina Europeia afirma que é certamente necessário que o porto iguale, ou talvez ganhe lucro, em cima do investimento existente ou proposto; a justificativa é perseguida e normalmente encontrada bem fora do perímetro do porto. A visão Anglo-Saxã é que[...] o porto [...] deve se manter sozinho. Pelo menos, não deve incorrer em perdas e no máximo deve ganhar um lucro razoável. Então, a razão principal para propostas de investimento e políticas de tarifas é que eles ganhem dinheiro”²⁰.

Já a Doutrina Asiática difere dessas doutrinas ocidentais no que tange ao papel do governo no desenvolvimento de portos. Para essa doutrina, a infraestrutura e os ativos do porto devem se manter sob domínio do setor público, para evitar o risco de empresas abusarem dos monopólios. Além disso, os portos são fundamentais para a segurança nacional. Como já enfatizado anteriormente, os portos também são importantes para garantir o funcionamento dos projetos de desenvolvimento econômico dos países da região, que estabelecem uma economia voltada às exportações, e, por isso, dependente da eficiência do comércio marítimo (LEE; FLYNN, 2011).

Considerando a conectividade, Cingapura é o principal *hub* da região. Em relação aos outros portos, ainda não existe consenso entre os especialistas se possuem o status de *hub*. Nam e Song (2011, p. 15, tradução nossa) afirmam que:

“Um *hub* logístico marítimo é (i) um ponto nodal de trânsito ou transbordo de carga que assegura movimentos de carga porta-à-porta sem falhas, (ii) o principal centro de distribuição funcionando como armazenamento e triagem temporário e (iii) um lugar que cria e facilita serviços de valor agregado em escala regional e/ou internacional”²¹.

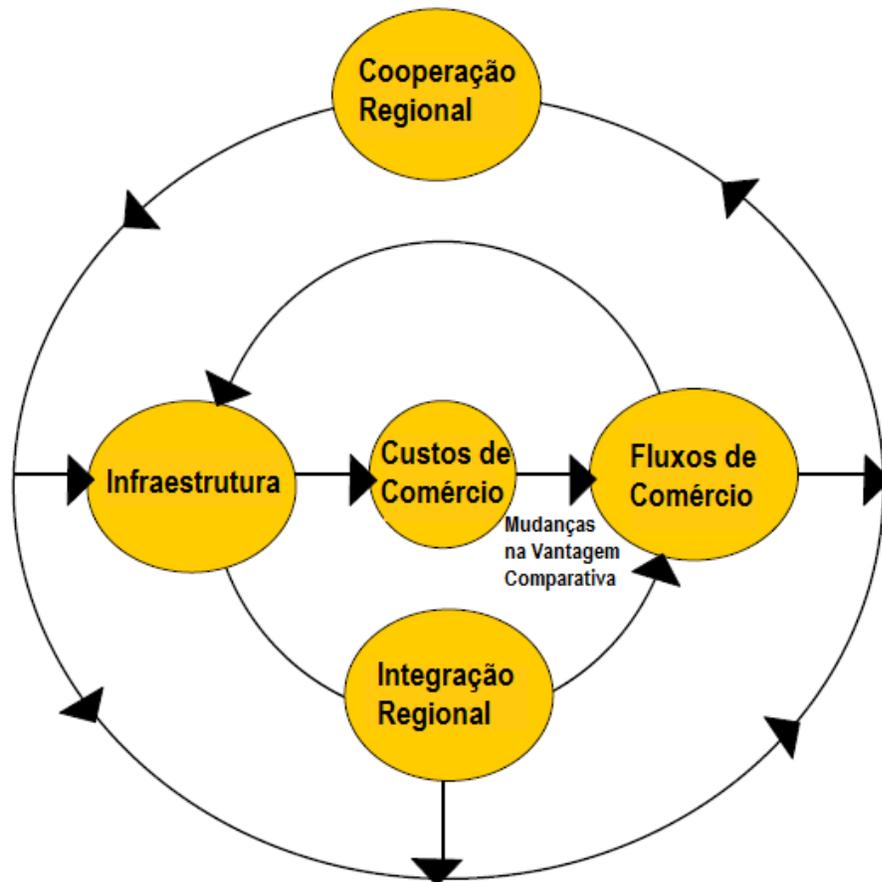
Dessa forma, Cingapura pode ser considerado o *hub* da região. Para Ducruet e Zaidi (2012), esse porto seria uma ponte entre a Europa e a Ásia, definindo a grande importância do mesmo para a economia global. Ademais, a posição estratégica de Cingapura garante que se mantenha esse status de *hub* e siga sendo responsável pela quase totalidade do comércio que ali transita.

²⁰ Do original: “The European doctrine views the port as part of the social infrastructure of a whole region. The value of a port should be assessed not in the accounts of the facilities but in terms of the progress of industry and trade in the hinterland. Thus, the European doctrine holds that it is certainly necessary that the port break even, or perhaps earn a profit, either on existing or proposed investment; justification is pursued and usually found well outside the perimeter of the port. The Anglo-Saxon view is that, . . ., the port, . . ., should stand on its own bottom. At least it should not incur a loss and at best should earn a reasonable profit. So the main rationale for investment proposals and tariff policy is that they make money”.

²¹ Do original: “A maritime logistics hub is (i) a nodal point of cargo transit or transshipment assuring flawless door-to-door cargo movements, (ii) a principal distribution centre functioning as a temporary storage and sorting and (iii) a place creating and facilitating value-added services on the regional and/or international scale.”

Assim, fica clara a importância da infraestrutura, e, especialmente, da infraestrutura marítima para a região da ASEAN. Com uma qualidade maior em seus portos e rotas comerciais, o bloco pode se beneficiar da redução dos custos de comércio, aumentando os fluxos e a integração dos países. Com maior cooperação nessas questões, a conectividade melhora, atraindo mais investimento e trazendo desenvolvimento econômico para o Sudeste Asiático. Essa relação está ilustrada na imagem abaixo:

Figura 3 - Fluxograma da Relação entre Infraestrutura e Integração Regional



Fonte: (BROOKS, 2008)

4.2 O Panorama da infraestrutura marítima atual e os projetos de conectividade

A infraestrutura marítima na ASEAN atualmente reflete as diferenças existentes entre os países mais desenvolvidos e os menos desenvolvidos na organização. Países como Cingapura e Brunei Darussalam já possuem portos com qualidade e baixos custos; e outros, como Indonésia e

Filipinas, ainda precisam de muito investimento para garantir um bom comércio marítimo. Uma questão importante é o fato de que alguns locais não possuem a profundidade necessária para a criação de um porto de águas profundas e, por isso, preferem não investir nisso. Além disso, grande parte do investimento em infraestrutura marítima acaba se restringindo aos portos com maior movimento, deixando os menores com pouca capacidade de se aprimorar (TRACE; FRIELINK; HEW, 2009).

Outro aspecto do panorama atual das instalações na região são os custos. Shepherd e Wilson (2008), utilizando o índice *Doing Business* do Banco Mundial, definiram os custos do comércio nos países da ASEAN. O custo médio para importar na região é de 900 dólares por container, sendo que o mais baixo é em Cingapura (333 dólares) e o mais alto é em Laos (1690 dólares). Nesse sentido, é possível identificar três grupos dentro da organização em se tratando de custos de importação. Cingapura e Malásia seriam o primeiro grupo, que possui custos muito baixos de importação; Camboja, Indonésia, Tailândia e Vietnã ainda estão em torno da média; e Filipinas e Laos possuem os maiores custos. Os dados relativos à exportação acabam seguindo a mesma dinâmica que os de importação. Em relação ao tempo de entrega, Cingapura novamente é o mais rápido. Considerando as tarifas, os países da ASEAN ainda são menos protegidos que o resto do mundo. Os que possuem a média de tarifas mais baixa são Indonésia, Malásia, Filipinas e Cingapura. Estes dados se refletem na qualidade da infraestrutura portuária dos países, sendo que Cingapura possui um *hub* e Malásia e Indonésia vem melhorando suas posições nos rankings mundiais de portos (SHEPHERD; WILSON, 2008).

Atualmente, a ASEAN vem focando suas iniciativas de desenvolvimento de conectividade, em conjunto com o Banco Asiático de Desenvolvimento, através da divisão em sub-regiões. Essas sub-regiões são chamadas de “regiões de crescimento”, pois serão conectadas e poderão crescer em conjunto. A primeira envolve a região do Grande Mekong, englobando Vietnã, Laos, Camboja e Myanmar. A segunda é a Área de Crescimento do Leste Asiático, formada por Brunei Darussalam, Indonésia, Malásia e Filipinas. Por fim, a terceira é o Triângulo de Crescimento²² da Indonésia, Malásia e Tailândia (ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2014). A seguir, para analisar os projetos de infraestrutura marítima na região, são usadas essas sub-regiões, com o objetivo de organizar geograficamente esses investimentos em conectividade.

²² Iniciativa formada pelos três países para desenvolver a região através de uma área de crescimento econômico.

4.2.1 Sub-regiões da Área de Crescimento do Leste Asiático e do Triângulo de Crescimento

Muitos dos projetos existentes na ASEAN envolvem corredores marítimos econômicos. Segundo Trace, Frielink e Hew (2009, p. 10, tradução nossa),

“O desenvolvimento de corredores marítimos econômicos pode tratar o problema de baixa conectividade em rotas regionais ‘estreitas’. O conceito de desenvolvimento do corredor depende de uma evolução de corredores de transporte para corredores de comércio e para corredores onde muitas dimensões de desenvolvimento econômico dão consideração. Em um ambiente marítimo, esses corredores podem integrar economias insulares muito afastadas com múltiplos benefícios econômicos, sociais e até ambientais. Em nações insulares, como a Indonésia e as Filipinas, corredores marítimos econômicos podem ser domésticos, mas provavelmente terão mais impacto quando cruzarem fronteiras”²³.

Um dos principais projetos em desenvolvimento na região é o Corredor Marítimo Econômico da ASEAN, organizado pela Agência de Cooperação Internacional do Japão. Seu objetivo é aprimorar as rotas marítimas entre os países da região, facilitando o comércio. Isso é realizado através de investimento em portos para melhorar a conectividade dos países insulares. Ele inclui Brunei Darussalam, Filipinas, Indonésia, Cingapura e Malásia (JAPAN, 2012). A imagem abaixo ilustra o corredor marítimo:

Figura 4 - Corredor Marítimo Econômico da ASEAN

²³ Do original: “*The development of maritime economic corridors (MECs) can address the issue of poor connectivity on “thin” regional routes. The corridor development concept hinges on an evolution from transport corridors, to trade corridors, to corridors where many dimensions of economic development are taken into account. In a maritime setting, such corridors can integrate highly scattered island economies with multiple economic, social and even environmental benefits. In archipelagic nations such as Indonesia and the Philippines, MECs can be domestic but most likely will have a bigger impact when crossing borders*”.



Fonte: (JAPAN, 2012)

Assim como o Japão, a China também tem grandes projetos na região, como já mencionado no segundo capítulo. O principal objetivo é construir uma Rota da Seda Marítima²⁴, que ligaria a Ásia à Europa e Oriente Médio. Esse projeto iniciou-se com uma visita do presidente chinês Xi Jinping em outubro de 2013 ao Sudeste Asiático, em que propôs a criação dessa rota, especialmente para melhorar as relações com a ASEAN e aumentar a confiança política. Essa iniciativa busca revitalizar o status de prestígio marítimo que a China possuía antigamente, através de investimentos em portos na região. Pode-se considerar também que é uma maneira de balancear a presença estadunidense nos países da ASEAN e de melhorar sua imagem após as disputas no Mar do Sul da China (LEN, 2015).

Considerando esse projeto da Rota da Seda Marítima e da necessidade crescente de energia da China, o país vem tentando estabelecer opções alternativas ao Estreito de Malacca. Uma das possibilidades é a construção de um canal que cruze o istmo de Kra no sul da Tailândia. Seria como criar um Canal do Panamá chinês e mudaria significativamente a situação energética na região, já que garantiria uma opção além de Malacca para a passagem dos navios (ZHANG, 2008). Na Tailândia, também, um dos projetos do Banco Asiático de Desenvolvimento é de construir um porto de águas profundas em Pakbara, igualmente no sul do país (INDONESIA, 2011).

²⁴ Historicamente, a Rota da Seda Marítima se refere à antiga rota comercial entre a China e o resto do mundo, por onde eram transportados temperos, entre outras *commodities*, e a própria seda.

Outro projeto de conectividade na região, que já está incluído no Plano Mestre de Conectividade, é o de transportes *Roll-on Roll-off* (Ro-Ro – rolagem para dentro e para fora). Este modo de transporte surgiu com uma inovação nas Filipinas, que, por serem um país com inúmeras ilhas, criaram esta maneira de conectá-las e facilitar o transporte de uma ilha à outra. Ele difere do modo tradicional de transporte, pois inclui navios que carregam caminhões, o que elimina a necessidade de trocar a carga para um navio e de volta para um caminhão a cada ilha. Com o sistema Ro-Ro, os caminhões podem entrar nos navios quando precisam passar pela água e sair deles quando chegam em terra firme. Isso diminui muito mais o tempo de transporte e a eficiência de entrega de carga. A ASEAN já adotou essa estratégia como um dos principais pontos de conectividade marítima para se trabalhar (THE ASIA FOUNDATION, 2010).

Também considerando esse sistema Ro-Ro, um dos projetos piloto para a conectividade na região do Triângulo de Crescimento é uma rede de Ro-Ro entre a Indonésia e a Malásia. Essa rede ligaria a cidade de Dumai à cidade de Malaka, usando navios com este modelo. Ademais, essa rede poderia ser ampliada e utilizada para o transporte em toda a ASEAN, seguindo os modelos de vias náuticas, iniciado pelas Filipinas com seu sistema de Ro-Ro. Além disso, é possível criar redes de *ferrys*, como na Indonésia, para unir as sub-regiões. Essas diferentes redes podem gerar comércio entre os países e conectar os povos, integrando a região mais fortemente (INDONESIA, 2011).

Em relação aos projetos de portos na Indonésia, o porto de Malahayati, em Aceh, é um dos que está em estudo para ser ampliado. Hoje, o porto é apenas comercial, para containers, mas com a expansão pode vir a se tornar um dos *hubs* internacionais da região. É a entrada principal da Indonésia para bens de necessidade local, como açúcar, cimento, material de construção e fertilizantes. Já as exportações são baseadas em produtos agrícolas da economia nacional, como cacau e café. Além disso, ele possui uma profundidade adequada para fazer um porto de águas profundas que suporte navios maiores e com mais mercadoria. A maior necessidade de investimento para torná-lo um grande porto é em infraestrutura de *software*, que tornaria os serviços portuários mais eficientes (INDONESIA, 2011).

4.2.2 Sub-região do Grande Mekong

Assim como nas outras sub-regiões, a do Grande Mekong também possui projetos para corredores marítimos econômicos. Porém, estes corredores incluem países de fora da ASEAN, como Índia e China, que buscam se integrar e garantir o abastecimento de energia de seus países. Um dos projetos de corredor ligaria a Índia através de seus portos a locais no Myanmar, Camboja, Tailândia e Vietnã, atingindo o Mekong na cidade de Ho Chi Minh. Isso também serviria como uma maneira de conectar os países dessa sub-região entre si (ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2013). A Índia também está envolvida em um outro projeto de corredor, ligando Bangladesh, Índia, China e Myanmar. Esse projeto é também um fruto da iniciativa da Rota da Seda Marítima, da China, e desenvolveria os portos do Myanmar em busca de maior eficiência no comércio (KHURANA, 2015).

Myanmar possui diversos projetos para desenvolvimento de portos, tanto por parte da Índia, como da China. O país é considerado o elo entre esses dois países e vem se tornando cada vez mais importante para a dinâmica energética da região. O porto de Sittwe, por exemplo, vai ser ampliado e será utilizado para abastecer o oleoduto que será construído da cidade até a China, como uma maneira de garantir a passagem segura do petróleo. Essa é outra alternativa ao Estreito de Malacca, que eliminaria tempo de viagem por navios até chegar à China (ZHANG, 2008). Além do porto de Sittwe, o porto de Dawei, mais ao sul de Myanmar, também será transformado em um porto de águas profundas (BHATTACHARYYA; CHAKRABORTY, 2011). A China também busca a criação de um *hub* em Kyaukphyu, em Myanmar, para garantir a conexão desse porto com o país. Uma rodovia também será construída para complementar o projeto. Ademais, uma linha de *ferrys* da Indonésia poderia conectar o porto ao resto da ASEAN, garantindo uma maior conectividade marítima entre os países (INDONESIA, 2011).

Com investimento japonês, por meio da Agência de Cooperação Internacional do Japão, muitos portos serão aprimorados e construídos na região. O Camboja conta com a participação financeira japonesa para desenvolver o porto de Sihanoukville, que trará a possibilidade para o país de se conectar com o resto da ASEAN, já que ainda se mantém como um dos menos desenvolvidos. Já o Vietnã terá o porto de Cai Mep-Thi Vai aprimorado para receber navios maiores e servir como porta de entrada para um dos corredores econômicos da região da Indochina (JAPAN, 2012).

Também parte do investimento japonês é o porto de Da Nang, que se consolida como a porta de entrada do outro corredor econômico previsto para a região. O problema, no entanto, é

que ao conectar a Tailândia ao Vietnã, os lados da direção dos caminhões se modificam e os países ainda encontram dificuldades em realizar o comércio através deste corredor. Ademais, ele foi desenvolvido com o intuito de substituir o porto de Cingapura de alguma forma, o que não ocorreu, pois ele não se compara ao tamanho de Cingapura. Além de Da Nang, foi construído o porto de Tan Cang Cai Mep. Este porto criou uma grande área de crescimento em sua volta e melhorou a competitividade dos bens vietnamitas, por garantir que eles não precisem passar por outro país que tenha portos com mais profundidade. Ele foi o primeiro de águas profundas no país e está atingindo níveis altos de desenvolvimento, podendo competir com outros grandes portos da região (INDONESIA, 2011).

Com esse grande número de projetos de infraestrutura marítima na região do Sudeste Asiático, podemos ver como os Estados estão comprometidos com as diretrizes do Plano Mestre de Conectividade e com os objetivos da Comunidade Econômica da ASEAN. Dessa forma, a conectividade marítima pode ser considerada essencial para a integração física e econômica da organização, especialmente com o auxílio de investimento externo de países com crescente presença na região. Além disso, é importante para equilibrar os níveis de desenvolvimento entre os países e garantir um crescimento conjunto de todos os membros.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho analisou os condicionantes da integração regional do Sudeste Asiático, considerando os fatores políticos – tanto internos, quanto externos – e de infraestrutura marítima. A ASEAN é uma organização reconhecida atualmente e que é muitas vezes classificada como uma das iniciativas de integração que de fato teve sucesso. Com a criação da ASEAN, os índices de conflito armado realmente diminuíram e a região conseguiu atingir a estabilidade através da diplomacia.

É importante considerar os meios utilizados para esse processo, que contou com a união das forças desses dez países em busca de objetivos em comum. O principal motivo para a criação da organização foi abandonado e, hoje, o importante é aprimorar a integração. O Modelo ASEAN é único entre todos os processos de integração e garante o bom funcionamento da associação através da consulta e do consenso. Qualquer decisão tomada deve ser aceita por todos os membros e o que não gerar concordância passa a não ser discutido. Isso gera, inclusive, diversas críticas, já que não discutir os assuntos carregados de divergências pode ser apenas uma maneira de adiar conflitos, ao invés de solucioná-los. No entanto, a estabilidade segue intacta e pode ser que esse modelo seja o mais adequado para a cultura de seus membros.

Além disso, o surgimento da ASEAN marca um momento de independência dos países do Sudeste Asiático, que passaram grande parte de sua história sendo dominados por outros povos e sem qualquer tipo de autonomia. Por ser um processo surgido dentro da própria região, é marcante por representar as vontades dos membros, sem influências externas, como algumas tentativas anteriores. Marca também uma fase de união entre os países menos desenvolvidos em busca de maior desenvolvimento conjunto e de projeção internacional como um grupo, o que os fortalece. Isso pode ser relacionado com o processo de integração na América do Sul, por exemplo, que pode tornar os países mais fortes através da união de políticas. Não que devam seguir o Modelo ASEAN, pois cada região possui suas especificidades e nem sempre as questões de uma são aplicáveis à outra. Porém, é interessante analisar as iniciativas existentes dentro das organizações regionais, para que possamos utilizar as que sejam de nosso interesse.

Nas fases subsequentes à sua criação, a ASEAN buscou intensificar seu processo de integração de várias maneiras. Com a construção de uma Zona de Livre Comércio da ASEAN, foi possível unir economicamente as nações e garantir maior desenvolvimento econômico em

algumas regiões. O comércio, como já mencionado, cresceu rapidamente entre os países, integrando áreas mais isoladas e assegurando o crescimento econômico, que era um dos pilares da associação. Atualmente, ainda vemos o comércio interno da ASEAN crescendo fortemente e uma vontade institucional de melhorar as rotas comerciais e a eficiência deste comércio.

No entanto, o Sudeste Asiático ainda enfrenta momentos de conflitos quando se consideram as disputas territoriais na região. Por seu passado histórico, boa parte das fronteiras não estão devidamente estabelecidas, especialmente as marítimas, o que gera diversas divergências entre os países e ameaça a estabilidade da ASEAN. É importante que a associação consiga lidar com essas questões, principalmente as que envolvem regiões com muitos recursos naturais e que podem ser relevantes para o desenvolvimento dos países, pois apenas assim a ASEAN poderá provar sua real significância.

Por ser uma região extremamente importante para o comércio mundial e um elo de ligação entre a Europa e Oriente Médio com o Leste da Ásia, as rotas comerciais, ou Linhas de Comunicação Marítimas, como apresentado anteriormente, devem ser preservadas e aprimoradas. A maior parte do comércio mundial transita pelas águas do Sudeste Asiático, garantindo a essas nações uma grande vantagem econômica e estratégica. Todo o comércio da China, Japão, Índia e Estados Unidos passa pela região, fazendo com que esses países estejam sempre presentes e procurando influenciar os rumos dos acontecimentos regionais, inclusive da integração da ASEAN.

A presença dos Estados Unidos na região ainda é muito militarizada. O país prefere controlar a liberdade de navegação nos estreitos do Mar do Sul da China com a presença de navios militares ou de exercícios conjuntos com aliados da região, como Filipinas e Japão. Com sua recente política de retomar a presença no Pacífico, os EUA servem como uma alternativa às relações com a China ou Índia para os membros da associação. Diferentemente dos Estados Unidos, os outros três asiáticos procuram trabalhar com os países da região de maneira a garantir que seus interesses sejam atingidos. A necessidade energética e a ameaça de algum possível bloqueio de seus suprimentos fazem com que eles mantenham sua presença através de investimentos na ASEAN. Agências de cooperação especializadas, bancos ou fundos para investimento são maneiras de estabelecer sua presença na região.

A China, a Índia e o Japão são aliados importantes quando se considera os projetos de infraestrutura marítima, por exemplo. Por ser uma região muito insular, é muito complicada a

conexão entre os países e sub-regiões, dificultando o transporte de mercadorias e a circulação de pessoas. Dessa forma, a ASEAN criou o Plano Mestre de Conectividade, para assegurar a criação da Comunidade da ASEAN, o principal objetivo da associação para este ano. Esse plano estabelece inúmeros projetos de infraestrutura, especialmente a marítima, por reconhecer a importância da mesma para uma região com tantos estreitos e mares. Grande parte desses projetos é realizado com investimento externo da China, Índia e Japão, como apresentado no terceiro capítulo, o que corrobora as iniciativas de diplomacia de conectividade destes países.

A infraestrutura marítima é essencial para o Sudeste Asiático, e por esse motivo é considerada um dos condicionantes desse processo de integração regional. A maneira escolhida pelos países de realizar seu desenvolvimento econômico, através de uma economia voltada às exportações, exige eficiência e baixo custo no comércio e transporte. Por ser uma região insular, o comércio mais significativo é o marítimo, demandando portos e redes de conectividade marítima com alta qualidade. Através desses investimentos e projetos, os países podem garantir que a região estará conectada e, conseqüentemente, unida. Além disso, os países poderão crescer conjuntamente e se projetar como uma associação desenvolvida e uma comunidade.

Assim, fica clara a importância das relações políticas entre os países para a criação da ASEAN e do Modelo ASEAN. A associação realmente representa a vontade mútua dos países de assegurar a estabilidade na região, tanto historicamente quanto hodiernamente. Contudo, é imperativo que eles trabalhem em conjunto para solucionar todas as divergências existentes, e não apenas tratar de assuntos que gerem consenso. Ademais, as relações externas acabam tendo muita influência no processo de integração do Sudeste Asiático, sendo pela presença militar ou financeira. Além de serem necessárias para alguns países, também são relevantes para o processo de integração física dos países, como analisado no caso da infraestrutura marítima. Para garantir o desenvolvimento econômico através das exportações e a conexão entre todas as partes da ASEAN, os países precisam seguir os projetos de conectividade marítima do Plano Mestre, pois apenas assim o projeto de Comunidade da ASEAN poderá ser concluído com sucesso.

REFERÊNCIAS

- ACHARYA, A. Maritime terrorist threat in Southeast Asia. In: GUAN, K. C.; SKOGAN, J. K. **Maritime Security in Southeast Asia**. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2007. p. 78-93.
- AKAMATSU, K. A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries. **The Developing Economies**, Agosto 1962. 3-25.
- ASEAN MERCHANDISE TRADE STATISTICS DATABASE. **Top Ten ASEAN Trade Partner Country/regions, 2014**. ASEAN. [S.l.]. 2015.
- ASIAN DEVELOPMENT BANK. **Infrastructure for a Seamless Asia**. Tokyo. 2009.
- _____. **Connecting South and Southeast Asia**. Tokyo. 2013.
- _____. **Building Capacity for Enhanced Connectivity in Southeast Asia**. 2014.
- _____. Free Trade Agreements. **Asia Regional Integration Center**, 2015. Disponível em: <<https://aric.adb.org/fta-group>>. Acesso em: 24 Setembro 2015.
- ASIA-PACIFIC ECONOMIC COOPERATION. **The 2013 Interim Assessment for Supply Chain Connectivity Framework Action Plan**. APEC. Cingapura. 2013.
- ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS. **Declaração de Bangkok**. Bangkok: [s.n.]. 1967.
- _____. **The Declaration of ASEAN Concord**. Bali: [s.n.]. 1976.
- _____. **Masterplan on ASEAN Connectivity**. Jakarta: [s.n.]. 2010.
- BASIRON, N.; PERMA, S.; MALEK, M. Philippines arbitral proceedings against China. **Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs**, Abril 2014. 37-40.
- BATEMAN, S.; HO, J.; CHAN, J. **Good Order at Sea in Southeast Asia**. S. Rajaratnam School of International Studies. [S.l.]. 2009.
- BENNATHAN, E.; WALTERS, A. A. **Port pricing and investment policy for developing countries**. Londres: Oxford University Press, 1979.
- BEUKEL, E. **ASEAN and ARF in East Asia's Security Architecture: the role of norms and powers**. Danish Institute for International Studies. Copenhagen. 2008.
- BHATTACHARYAY, B. N. **Infrastructure development for ASEAN Economic Integration**. Asian Development Bank Institute. Tóquio. 2009.

- BHATTACHARYYA, A.; CHAKRABORTY, D. India's Cross-border Infrastructure Initiatives in South and Southeast Asia. **The International Spectator: Italian Journal of International Affairs**, 2011. 109-125.
- BROOKS, D. H. **Linking Asia's Trade, Logistics, and Infrastructure**. Asian Development Bank. Tóquio. 2008.
- BUZAN, B.; WAEVER, O. **Regions and Powers: The Structure of International Security**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- CASEY, A.; SUSSEX, M. Energy Transit States and Maritime Security in the Malacca Strait: the case of Singapore. **Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs**, Abril 2014. 25-36.
- CASTRO, R. C. D. China and Japan in Maritime Southeast Asia: extending their geo-strategic rivalry by competing for friends. **Philippine Political Science Journal**, Manila, 2013. 150-169.
- CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. The world factbook. **CIA**, 2015. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/my.html>>. Acesso em: 24 Setembro 2015.
- CHENG, J.; PALADINI, S. China's Ocean Development Strategy and its Handling of Territorial Conflicts in the South China Sea. **Philippine Political Science Journal**, 2014. 185-202.
- COMMON, R. K. Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). In: _____ **Encyclopedia of Public Administration and Public Policy**. Nova York: Taylor and Francis, 2011. p. 114-117.
- DOLVEN, B.; KAN, S.; MANYIN, M. **Maritime Territorial Disputes in East Asia: Issues for Congress**. [S.l.]. 2013.
- DUCRUET, C.; ZAIDI, F. Maritime Constellations: a complex network approach to shipping and ports. **Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research**, 2012. 151-168.
- FRY, G. W. **The Association of Southeast Asian Nations**. New York: Chelsea House Publishers, 2008.
- GOH, E. **Meeting the China Challenge: The US in Southeast Asian Regional Security Strategies**. Washington: East-West Center Washington, 2005.
- GOH, G. The "ASEAN Way": Non-Intervention and ASEAN's Role in Conflict Management. **Stanford Journal of East Asian Affairs**, 2003. 113-118.
- HAMZAH, B. A. **ASEAN Relations with Dialogue Partners**. Malásia: Pelanduk, 1989.
- HAMZAH, B. A. et al. The maritime boundaries of Malaysia and Indonesia in the Malacca strait: An Appraisal. **Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs**, Julho 2015. 207-266.

HOOK, G. D. et al. **Japan's International Relations: Politics, economics and security**. Londres: Routledge, 2005.

INDONESIA. **ASEAN Connectivity in Indonesian Context: A Preliminary Study of Geopolitics of Hydropower and Maritime Transport**. Ministry of Foreign Affairs of Indonesia. Jakarta. 2011.

INTERNATIONAL TRADE CENTER. Trade Map: Trade Statistics for International Business Development. **International Trade Center**, 2014. Disponível em: <<http://www.trademap.org/Index.aspx>>. Acesso em: 23 Setembro 2015.

JAPAN. **JICA's Regional Cooperation in ASEAN**. Japan International Cooperation Agency. Tóquio. 2012.

JONES, D. M.; SMITH, M. L. R. **ASEAN and East Asian International Relations: Regional Delusion**. Cheltenham: Edward Elgar , 2006.

KANTER, M.; RIBEIRO, E.; FEDDERSEN, G. Maritime Sovereignty in East Asia. In: MACHADO, I.; CRUZ, C.; SILVEIRA, I. **UFRGSMUN - Exploring new possibilities: treasuring the past**. Porto Alegre: Instituto Sul-Americano de Política e Estratégia (ISAPE), 2012. p. 263-282.

KHURANA, G. S. Cooperation among Maritime Security Forces: Imperatives for India and Southeast Asia. **Strategic Analysis**, Abril-Junho 2005. 295-316.

_____. China-India Maritime Rivalry. **Indian Defense Review**, Outubro-Dezembro 2009.

_____. China, India and "Maritime Silk Road": seeking a confluence. **Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India**, 2015. 19-29.

KIVIMÄKI, T. Southeast Asia and Conflict Prevention. Is ASEAN running out of steam? **The Pacific Review**, Setembro 2012. 403-427.

LEE, P. T.-W.; FLYNN, M. Charting a New Paradigm of Container Hub Port Development Policy: the asian doctrine. **Transport Reviews: A transnational transdisciplinary journal**, Outubro 2011. 791-806.

LEN, C. China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access. **Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India**, Junho 2015. 1-18.

MAHAN, A. T. **The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)**. 2013. ed. [S.l.]: Digireads.com, 1890.

MAJUMDAR, M. The ASEAN Way of Conflict Management in the South China Sea. **Strategic Analysis**, 2015. 73-87.

MARTINS, J. M. Q. et al. Nova Conjuntura da Ásia: da Comunidade do Leste Asiático à Competição Estratégica. **Revista Conjuntura Austral**, 2014.

MCGREGOR, A. **Southeast Asia Development**. New York: Routledge, 2008.

MISHRA, R. India's Maritime Diplomacy in Southeast Asia: An Assessment of the INS Sudarshini Expedition. **Strategic Analysis**, Outubro 2013. 526-533.

MUKHERJEE, K. Prospects and Challenges of ASEAN. **Strategic Analysis**, 2013. 742-757.

NAM, H.-S.; SONG, D.-W. Defining maritime logistic hub and its implication for container port. **Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research**, Junho 2011. 269-292.

PINTO, P. A. P. China e Índia - a disputa por "Soft Power". **Meridiano 47**, Dezembro 2007. 9-11.

PWC. **South East Asia: Investment Opportunities Tax & Other Incentives**. Tailândia. 2012.

REIS, J. A. et al. Cúpula do Leste Asiático: Disputas Territoriais na Ásia-Pacífico. **Guia de Estudos 2015 UFRGSMUNDI: Transpondo Barreiras, Unindo Regiões**, Porto Alegre, Agosto 2015. 101-122.

ROLAND-HOLST, D. Infrastructure as a Catalyst for Regional Integration, Growth, and Economic Convergence: Scenario Analysis for Asia. In: ZHAI, F. **From Growth to Convergence: Asia's Next Two Decades**. [S.l.]: Palgrave Macmillan, 2009. Cap. 4, p. 85-122.

SEVERINO, R. C. **ASEAN**. Cingapura. 2008.

SHEPHERD, B.; WILSON, J. S. **Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities**. World Bank. [S.l.]. 2008.

SON, N. H. ASEAN-Japan Strategic Partnership in Southeast Asia: Maritime Security and Cooperation. In: SUKMA, R.; SOEYA, Y. **Beyond 2015: ASEAN-Japan Strategic Partnership for Democracy, Peace and Prosperity in Southeast Asia**. Tokyo: Japan Center for International Exchange, 2013. p. 214-227.

SUDO, S. **The International Relations of Japan and Southeast Asia: forging a new regionalism**. Londres: Routledge, 2002.

TALLEY, W. K. Maritime Transportation research: topics and methodologies. **Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research**, 2013. 709-725.

TARLING, N. **The Cambridge History of Southeast Asia: The nineteenth and twentieth centuries**. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

THE ASIA FOUNDATION. **Roll-on Roll-Off Transport: Connecting Maritime Southeast Asia**. [S.l.]. 2010.

TOCCHETTO, J. et al. Maritime Connectivity in the Asia Pacific Region. **UFRGSMUN**, 2014. 13-80.

TONGZON, J. L.; LEE, S.-Y. The Challenges of Economic Integration: the case of shipping in Asean countries. **The Pacific Review**, 2015. 483-504.

TRACE, K.; FRIELINK, B.; HEW, D. **Maritime Connectivity in Archipelagic Southeast Asia: An Overview**. Asian Development Bank. [S.l.]. 2009.

VALENTINE, V.; BENAMARA, H.; HOFFMAN, J. Maritime Transport and Internacional seaborne trade. **Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research**, 2013. 226-242.

VAUGHN, B. et al. **Terrorism in Southeast Asia**. Congressional Research Service. [S.l.]. 2009.

VISENTINI, P. F. **As Relações Diplomáticas da Ásia: Articulações regionais e afirmação mundial (uma perspectiva brasileira)**. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.

WEATHERBEE, D. E. **International Relations in Southeast Asia: the struggle for autonomy**. United States: Rowman & Littlefield, 2005.

WEIMAR, N. Sino-Indian power preponderance in maritime Asia: a (re)source of conflict in the Indian Ocean and South China Sea. **Global Change, Peace & Security**, 2013. 5-26.

WESLEY, M. **The Regional Organizations of the Asia-Pacific: Exploring institutional change**. [S.l.]: Palgrave Macmillan, 2003.

ZHANG, X. China Energy Corridors in Southeast Asia. **China Brief**, 2008.

APÊNDICE A – MAPA DO SUDESTE ASIÁTICO



Fonte: (MCGREGOR, 2008)