



**DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

**MESTRADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

**UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA**

**“LUÍS DE CAMÕES”**

**A ROTA DO MAR DO NORTE COMO ROTA COMERCIAL – UMA  
ALTERNATIVA À ROTA CANAL DO SUEZ – ESTREITO DE  
MALACA**

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Relações Internacionais

Autora: Carolina Soares Caeiro Carvalho

Orientador: Professor Doutor Filipe Vasconcelos Romão

Número da candidata: 20160319

**Novembro de 2023**

**Lisboa**

**Agradecimentos**

Antes de mais, quero começar por agradecer aos meus pais por sempre me motivarem e apoiarem incondicionalmente e por me possibilitarem a realização do mestrado.

Agradeço à minha família e amigos pelo incentivo e pelos momentos animados que me proporcionaram, também eles imprescindíveis na elaboração desta dissertação.

Um agradecimento especial ao meu orientador o Professor Doutor Filipe Vasconcelos Romão pela sua disponibilidade e pelo seu contributo imprescindível, que me permitiu ir mais longe.

À Universidade Autónoma de Lisboa pela formação académica que me permitiu cruzar caminho com excelentes professores que tanto me ensinaram, durante a licenciatura e o mestrado.

Obrigada a todos que de alguma forma contribuíram para a realização desta dissertação.

## **Resumo**

A fulcral rota comercial Canal do Suez – Estreito de Malaca, é atualmente caracterizada pela insegurança, devido à pirataria, tensões e engarrafamento em torno destes estreitos. Muitos atores poderão estar interessados em encontrar uma alternativa a esta rota, que seja mais segura, como é o caso da República Popular da China, que depende dos recursos naturais que passam pelo Estreito de Malaca.

Assim, surge a Rota do Mar do Norte como uma rota comercial alternativa, que não só é mais segura como também permite ligar os mercados europeus e asiáticos mais rapidamente, reduzindo em cerca de 20% o tempo de navegação, o que se traduz na redução dos custos.

Esta rota, localizada no Ártico, tem suscitado vários interesses, tanto por parte dos Estados da região, como também por Estados que não são da região, devido, também, à presença abundante de diversos recursos naturais. No entanto, esta rota está fortemente relacionada com as alterações climáticas e o degelo, que permitem diferentes condições à navegação, tendo em conta a fragilidade do ecossistema do Ártico.

Este estudo de caso pretende analisar as relações de poder no Ártico, à luz das Relações Internacionais e do conceito de poder, para que seja possível compreender qual será a eventual relevância da Rota do Mar do Norte na distribuição de poder, recorrendo às correntes liberal e neorrealista.

**Palavras-chave: Rota do Mar do Norte, Comércio Internacional, Relações de Poder, Alterações Climáticas**

## **Abstract**

The important Suez Canal – Strait of Malacca commercial route is currently characterized by insecurity, due to piracy, tensions and traffic jam around these straits. Many actors may be interested in finding an alternative to this route that is safer, as is the case of the People's Republic of China, which depends on the natural resources that pass through the Strait of Malacca.

Thus, the Northern Sea Route emerges as an alternative trade route, which is not only safer but also allows European and Asian markets to be connected more quickly, reducing shipping time by about 20%, which translates into cost reduction.

This route, located in the Arctic, has raised several interests, both by the states of the region, as well as by states that are not from the region, also due to the abundant presence of countless natural resources. However, this route is strongly related to climate change and thaw, which allow different conditions for navigation, taking into account the fragility of the Arctic ecosystem.

This case study aims to analyse the power relations in the Arctic, in the light of international relations and the concept of power, so that it is possible to understand what will be the possible relevance of the Northern Sea Route in the distribution of power, using the liberal and neorealist currents.

***Keywords: Northern Sea Route, International Trade, Power Relations, Climate Change***

## **Índice**

|                    |   |
|--------------------|---|
| Introdução.....    | 8 |
| Problemática ..... | 9 |

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Justificação .....                                                        | 9  |
| 2. Perguntas de Partida.....                                                 | 9  |
| 3. Hipóteses .....                                                           | 10 |
| 4. Objetivos gerais e específicos .....                                      | 10 |
| 5. Metodologia .....                                                         | 10 |
| Capítulo I - Caraterização do Estreito de Malaca no Contexto Comercial ..... | 12 |
| 1.1. Conceito de Poder e a Distribuição de Poder.....                        | 22 |
| Capítulo II - Caraterização da Região do Ártico .....                        | 32 |
| 2.1. O Ártico no Pensamento Geopolítico Clássico .....                       | 37 |
| 2.2. A Rota do Mar do Norte como Rota Comercial Alternativa .....            | 44 |
| 2.3. Principais Atores na Região e as suas Dinâmicas .....                   | 56 |
| Conclusão .....                                                              | 84 |
| Fontes.....                                                                  | 92 |
| Bibliografia .....                                                           | 93 |

## **Lista de Figuras**

|                                                                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1- O Canal do Suez .....                                                                                             | 13 |
| Figura 2- O Estreito de Malaca .....                                                                                        | 15 |
| Figura 3 - Mapa relativo aos incidentes de pirataria e roubo armado no Canal do Suez e no Estreito de Malaca, em 2022 ..... | 19 |

|                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 4 - Limites do Ártico.....                                                                       | 33 |
| Figura 5 - Os Recursos Naturais do Ártico .....                                                         | 36 |
| Figura 6 - A Área Pivot de Mackinder .....                                                              | 39 |
| Figura 7 - O Heartland de Mackinder (1919).....                                                         | 40 |
| Figura 8 - O Midland Ocean e o Heartland de Mackinder (1943) .....                                      | 41 |
| Figura 9 - A Área de Decisão de Seversky .....                                                          | 43 |
| Figura 10 – As Rotas do Ártico.....                                                                     | 45 |
| Figura 11 - A Rota do Mar do Norte.....                                                                 | 48 |
| Figura 12 - Tráfego marítimo em janeiro de 2019-2022 na Rota do Mar do Norte.....                       | 50 |
| Figura 13 - Percentagem de Navios por País que atravessaram a Rota do Mar do Norte em 2021 e 2022 ..... | 52 |
| Figura 14 - Países de Destino dos Navios em Trânsito, 2021 .....                                        | 53 |
| Figura 15 - A Rota da Seda Polar e a Iniciativa Um Cinturão, uma Rota.....                              | 62 |
| Figura 16 – Instalações militares no Ártico .....                                                       | 80 |

## **Lista de Tabelas**

|                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1 - O Hard e o Soft Power.....                                                                | 24 |
| Tabela 2 - Comparação das distâncias entre a Rota do Mar do Norte e a Rota do Canal do Suez .....    | 64 |
| Tabela 3 – Investimentos chineses no Ártico entre 2013 e 2019 (acima de mil milhões de dólares)..... | 66 |

## **Lista de Gráficos**

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gráfico 1 - Volume de carga na Rota do Mar do Norte entre 2011 e 2022 (em toneladas) .... | 51 |
| Gráfico 2- Número de viagens em trânsito pela Rota do Mar do Norte entre 2010 e 2022..... | 51 |

## **Lista de Siglas e Acrónimos**

BRICS- Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

NATO- *North Atlantic Treaty Organization*, Organização do Tratado do Atlântico Norte

OMC- Organização Mundial do Comércio

ONU- Organização das Nações Unidas

PIB- Produto Interno Bruto

ReCAAP- Acordo de Cooperação Regional para o Combate na Ásia à Pirataria e aos Assaltos à Mão Armada Contra Navios

ULCCs- *Ultra-Large Crude Carriers*

VLCCs- *Very Large Container Carriers*

WWF- World Wide Fund for Nature, Fundo Mundial para a Natureza

## **Introdução**

O tema que esta investigação, desenvolvida no âmbito da dissertação de mestrado, se propõe a tratar é o da influência que as novas rotas comerciais exercem sobre as relações de poder, aplicada à Rota do Mar do Norte. Pretendemos desenvolver o nosso trabalho em torno do modo como uma rota comercial alternativa pode, ou não, influenciar as relações de poder, no atual quadro geopolítico e geoeconómico. Para isso, centramo-nos temporalmente no período que vai da instituição da Federação Russa (1991), e que coincide com o fim da Guerra Fria e com um período de grande expansão do comércio internacional, ao início da crise pandémica, que levou à maior travagem da economia mundial desde a crise de 1929. Esta análise será feita à luz dos quadros teóricos das Relações Internacionais, levando em especial linha de conta as novas abordagens liberais em torno do poder.

Esta dissertação encontra-se dividida em dois capítulos, divididos em subcapítulos. Em primeiro lugar, será feita uma Introdução ao tema em questão. De seguida, serão apresentados os dois capítulos centrais. O primeiro capítulo intitula-se Caracterização do Estreito de Malaca no Contexto Comercial e o segundo Dinâmicas Geopolíticas no Ártico.

O primeiro capítulo começará por caracterizar o Canal do Suez e o Estreito de Malaca. Aqui serão destacadas a importâncias destes pontos para o comércio internacional, bem como da rota que os liga, a rota Canal do Suez – Estreito de Malaca. No entanto, serão também mencionadas as desvantagens desta rota e os motivos que poderão levar ao interesse por parte da Comunidade Internacional em procurar novas rotas comerciais alternativas.

Ainda no primeiro capítulo, será introduzida a questão do poder e da interdependência complexa, que irá ajudar a analisar o tema em questão, de modo a compreender as dinâmicas de poder entre os vários atores do Ártico.

No segundo capítulo, será feita uma caracterização histórica relativamente à importância do Ártico e aos seus valiosos e diversos recursos naturais.

De seguida, o Ártico será visto do ponto de vista do pensamento geopolítico clássico, o que permitirá compreender a relevância da região à época, para que se consiga compreender na atualidade, percebendo qual o impacto que tiveram no modo como a região é vista.

Será explicada a Rota do Mar do Norte, começando por compreendê-la na perspetiva histórico-evolutiva, para se poder no que consiste atualmente e qual a sua relevância para a região e para o comércio internacional.

Por último, serão apresentadas as dinâmicas dos principais atores da região, visando compreender a estratégia de cada um para o Ártico e para a Rota do Mar do Norte. Por fim, será feita a conclusão, na qual se irá responder às perguntas de partida e às hipóteses colocadas.

## **Problemática**

### **1. Justificação**

A escolha deste tema assenta em três aspetos. Em primeiro lugar, a mudança da centralidade do Atlântico para a região da Ásia-Pacífico, que conferiu maior relevância ao Estreito de Malaca, verificada nos últimos vinte anos. Esta poderá ser uma das causas para o desenvolvimento da navegabilidade da Rota do Mar do Norte e para o interesse que tem despertado em potências como a Federação Russa e a República Popular da China. Este facto confere relevância ao seu estudo no âmbito das Relações Internacionais, por permitir aferir a importância da rota na distribuição de poder.

O segundo aspeto prende-se com o crescente peso da República Popular da China e com a forma como esta exprime o seu poder através da iniciativa Um Cinturão, uma Rota. Convirá procurar entender se, de algum modo, os seus interesses podem ir ao encontro de uma eventual rota comercial através da Rota do Mar do Norte.

Finalmente, o terceiro motivo está relacionado com as alterações climáticas e o degelo na região do Ártico. O aquecimento global poderá permitir uma maior facilidade de navegação, mas esta também se poderá traduzir no agravamento da crise climática. Esta problemática tem estado nas agendas de várias organizações não governamentais e de organizações internacionais, como o Conselho do Ártico, bem como de diversos Estados que assinaram o Acordo de Paris em 2015.

### **2. Perguntas de Partida**

De modo a seguir um fio condutor, foi elaborada a seguinte pergunta de partida:

Qual a importância, em termos de poder político e económico, do desenvolvimento e controlo de rotas comerciais de navegação marítima alternativas a rotas estabelecidas e consolidadas?

São, também, colocadas três perguntas secundárias:

Qual será a importância da Rota do Mar do Norte na distribuição de poder?

Como irão reagir as organizações não governamentais e as organizações internacionais perante a possibilidade de que a utilização desta rota possa agravar a crise climática?

Perante o seu crescente interesse pelo Ártico, irão outras potências, como a República Popular da China, ponderar utilizar a Rota do Mar do Norte, passando, assim, a incorporá-la na iniciativa Um Cinturão, uma Rota?

### **3. Hipóteses**

Tendo em conta o que foi referido, colocam-se três hipóteses. A primeira hipótese assenta na insegurança das rotas comerciais que atravessam o Estreito de Malaca e na possibilidade de serem procuradas outras alternativas, na qual a Rota do Mar do Norte surja como rota comercial alternativa.

A segunda hipótese está relacionada com a utilização da Rota do Mar do Norte e na necessidade de os Estados-membros do Conselho do Ártico reagirem perante as alterações climáticas e o degelo no Ártico, o que acabará por surgir como uma prioridade nas suas agendas para a região. Este tema será uma das principais preocupações das organizações não governamentais e das organizações internacionais.

A terceira e última hipótese que se coloca relaciona-se com a possibilidade de a República Popular da China prover à Federação Russa os meios financeiros de que necessita nesta área, alterando o cenário geopolítico e geoeconómico da região do Ártico.

### **4. Objetivos gerais e específicos**

Tendo em conta o que é proposto nesta dissertação e indo ao encontro das perguntas de partida acima referidas, é necessário traçar-se objetivos gerais e específicos. Quanto ao objetivo geral, propomo-nos analisar, à luz das Relações Internacionais e do conceito de poder, a importância das rotas comerciais marítimas alternativas às rotas comerciais já estabelecidas, recorrendo à Rota do Mar do Norte como estudo de caso.

Já no que respeita aos objetivos específicos, pretendemos:

Compreender a eventual relevância da Rota do Mar do Norte na distribuição de poder à luz das correntes liberal e neorrealista no âmbito das Relações Internacionais.

Identificar de que modo as organizações não governamentais e as organizações internacionais poderão reagir, face a um eventual agravamento da crise climática, perante a utilização desta rota do Ártico.

Perceber se a República Popular da China irá considerar a utilização da Rota do Mar do Norte e a sua integração na iniciativa Um Cinturão, uma Rota complementando a rota que tem utilizado, pelo Estreito de Malaca, de forma a evitar os problemas securitários que este estreito confere às rotas comerciais que utiliza.

### **5. Metodologia**

Em termos de metodologia de pesquisa da dissertação, pretendemos utilizar os métodos dedutivo, hipotético-dedutivo e a análise comparativa. Relativamente ao procedimento, será utilizado o método de estudo de caso.

Quanto ao corpo teórico-conceptual, serão utilizadas as correntes liberal e neorrealista das Relações Internacionais.

As técnicas para a recolha e tratamento de informação utilizadas para a elaboração da dissertação serão a pesquisa bibliográfica e documental. A bibliografia e documentos utilizados na realização da dissertação estão sobretudo depositados nas Bibliotecas Municipais de Lisboa. O que não estiver disponível através deste meio, será encontrado em formato digital via internet, onde é possível recorrer a diversas revistas académicas, artigos científicos e repositórios, especialmente o da Universidade.

## Capítulo I - Caracterização do Estreito de Malaca no Contexto Comercial

Desde o fim da Guerra Fria, o comércio externo tem vindo a registar um notável crescimento, assumindo uma grande relevância no que diz respeito à distribuição do poder.

Atualmente, as rotas comerciais têm grande relevância geopolítica e geoeconómica e a sua segurança é algo que está no cerne da preocupação dos grandes atores, uma vez que mais de 80% do volume do comércio mundial é transportado por mar. (Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento, 2021, p. 111) A Rota do Canal do Suez – Estreito de Malaca é uma das principais rotas comerciais marítimas do mundo.

Tanto o Canal do Suez como o Estreito de Malaca são *chokepoints*, em português pontos de estrangulamento, ou seja, são passagens estreitas cujas localizações estratégicas são bastante importantes. (Guedes & Cruz, 2020a, p. 10). Neste caso tratam-se de passagens marítimas, muito importantes para as rotas de comércio mundial, através das quais os navios têm de passar para chegar a outra região.<sup>1</sup>

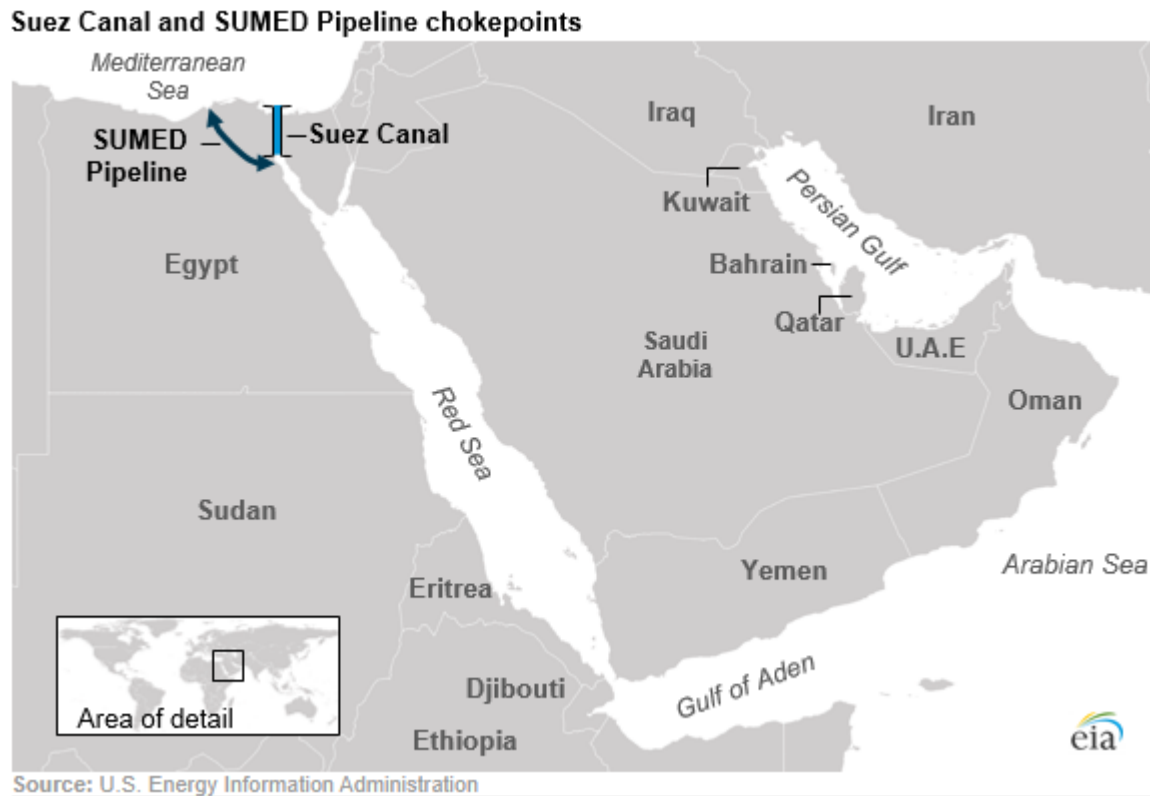
A nível militar, um ponto de estrangulamento é “uma passagem ou um canal estreito o suficiente para ser fechado por simples ação militar envolvendo artilharia, poder aéreo e ou naval.” (Joffé *apud* Guedes & Cruz, 2020a, p. 9)

Inaugurado em 1869, o Canal do Suez, cuja imagem é possível observar abaixo na Figura 1, trata-se de uma ligação artificial marítima que permite a ligação entre o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho, mais concretamente ligando as cidades egípcias de Port Said e Suez. Segundo a Autoridade do Canal do Suez, entidade responsável pela gestão do Canal, este estende-se por 193 quilómetros, contando com 24 metros de profundidade, contando apenas 205 a 225 metros de largura, em função das zonas. Tendo em conta estes fatores, o Canal não permite a passagem de navios petrolíferos de maiores dimensões (*Ultra-Large Crude Carriers* – ULCCs, traduzido para português são superpetroleiros ultra grandes), só autorizando a passagem de *Very Large Container Carriers* (VLCC), ou em português petroleiros muito grandes, quando não utilizam a capacidade máxima da sua carga, (Guedes & Cruz, 2020a, p. 10) o que acaba por colocar um entrave à navegação de navios de maiores dimensões.

---

<sup>1</sup> Os principais pontos de estrangulamento comerciais no Mundo são: o Estreito de Ormuz, o Estreito de Malaca, o Canal do Suez, o Estreito de Bab el-Mandeb, os Estreitos Dinamarqueses (três canais que ligam o Mar Báltico ao Mar do Norte), os Estreitos Turcos e o Canal do Panamá.

**Figura 1- O Canal do Suez**



Fonte: Dunn e Kempkey (2019)

É através desta ligação artificial que passa cerca de 12% do comércio mundial, cerca de 9% do petróleo consumido em todo o mundo (Guedes & Cruz, 2020a, p. 11) e cerca de 10% do gás natural liquefeito comercializado no mundo, tornando o Canal do Suez no segundo ponto de estrangulamento mais importante para o transporte do petróleo e do gás natural com destino para a Europa e América do Norte, a seguir ao Estreito de Ormuz. (Branco, 2017, p. 242-243) A nível do comércio alimentar, destaca-se a importância deste ponto de estrangulamento no transporte de milho, trigo, arroz e soja. (Fernandes *et al.*, 2020, p. 55)

“Se o tráfego marítimo no Canal do Suez sofrer interferências que impossibilitem a sua passagem, as rotas com destino ao norte da Europa via Estreito de Gibraltar, ver-se-ão severamente afetadas.” (Fernandes *et al.*, 2020, p. 55)

De facto, tal interferência acabou por se verificar a 23 de março de 2021, com o navio *Ever Given*, da empresa *Evergreen*, a ficar encalhado, deixando suspensa a passagem no Canal. Esta situação acabou por deixar cerca de 400 navios à espera durante seis dias para poderem fazer a travessia, sendo retomada navegação no dia 29 de março. (Russon, 2021)

Apesar de facilitar o comércio e tornar a navegação mais rápida, esta é uma desvantagem deste ponto de estrangulamento. Este incidente afetou não só o comércio e diversas indústrias, desde a automóvel à alimentar, como afetou também o próprio Canal do Suez, levando a Autoridade do Canal do Suez a reportar prejuízos na ordem dos 10.1 a 12.6 milhões de euros por dia. (Idem, Ibidem)

Verifica-se, ainda, uma instabilidade política na região, em particular do Egito o que leva à probabilidade de sucederem atentados terroristas no Canal. (Anzinger e The Geography of Transport Systems *apud* Filipe, 2017, p. 30)

À semelhança de Fernandes *et al.*, (2020, p. 55) vários especialistas demonstram que a única alternativa viável ao Canal do Suez seria pelo Cabo da Boa Esperança. No entanto, iria aumentar não só os custos do transporte e das mercadorias, mas também o tempo de viagem, tendo em conta que a Rota que liga Roterdão a Taiwan, passando por este ponto são 25.003 quilómetros, enquanto a mesma Rota mas passando pelo Canal do Suez são 18.520 quilómetros. (Vessels Value *apud* Russon, 2021)

Tal como o Canal do Suez, o Estreito de Malaca é também um ponto de estrangulamento de grande relevância para o comércio mundial e uma das principais e mais movimentadas linhas de comunicação marítimas<sup>2</sup> do Sudeste Asiático e do Mundo. (Zulkifli *et al.*, 2020, p. 10)

Localizado entre a parte peninsular da Malásia, a Ilha de Sumatra na Indonésia e Singapura, como é possível observar na Figura 2, este Estreito que se encontra nas águas territoriais da Indonésia e Malásia, conta com cerca de 800 quilómetros de extensão e apenas 65 quilómetros de largura (Britannica, 2019), afigurando-se, assim, como a principal e mais utilizada passagem em todo o mundo, ligando o Oceano Índico ao Mar do Sul da China, o que lhe confere uma localização estratégica de grande relevância.

---

<sup>2</sup> As linhas de comunicação marítimas são as principais rotas de navegação utilizadas para o comércio, logística e forças navais.

**Figura 2- O Estreito de Malaca**

Indian Ocean to Pacific Ocean maritime chokepoints



Fonte: Villar e Hamilton (2017)

Contudo, é pouco profundo, chegando a ter apenas 21,8 metros de profundidade em alguns locais, o que levou a Organização Marítima Internacional a recomendar o calado máximo para a passagem de navios de 19,8 metros. Sendo um estreito, naturalmente tem pouca largura, atingindo, no seu ponto mais estreito, cerca de 2,80 quilômetros o que acaba por aumentar a possibilidade de os navios colidirem ou encalharem ou, até, de derrames de óleo. (Ismail & Sani, 2010, p. 3)

Apesar das suas características, neste estreito passa cerca de 30% do comércio marítimo mundial (Filipe, 2017, p. 40) e passam aproximadamente 100.000 embarcações/ano. (Monteiro *et al.*, 2020, p. 15). Também é por aqui que se faz a ligação marítima de grande parte do comércio entre a Europa e a Ásia-Pacífico, permitindo que a Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca seja a via marítima que liga mais rapidamente estas regiões, o que demonstra a sua importância geopolítica e geoestratégica. Cumpre ainda salientar que grande parte dos recursos energéticos que têm como destino a República Popular da China passam por esta zona. (Filipe, 2017, p. 39-40)

Por estes motivos compreende-se que “quem controlar o Estreito de Malaca, controla o comércio Asiático, e assim, grande parte da economia asiática.” (Almeida *apud* Monteiro *et al.*, 2020, p. 15-16)

No que respeita ao comércio alimentar, o Estreito de Malaca tem um grande peso, sendo um dos dois pontos de estrangulamento do mundo com maior movimentação de grãos, sendo por onde passa mais de um quarto das exportações de soja e tem como destino a China e o Sudeste Asiático, para alimentação animal, valor que continua a crescer. Também é responsável pela passagem de um terço das importações de trigo e milho de Coreia do Sul, juntamente com o Canal do Suez e o Estreito de Bab el-Mandeb. (Bailey & Wellesley, 2017, p. 4-29)

Cerca de 20% do arroz comercializado a nível global passa pelo Estreito, sendo este também fundamental para o comércio global de fertilizantes. (Idem, p. 25) Passam por aqui 43% das importações de produtos agrícolas destinados à China. (Idem, p. 29) Para Estados litorais, o Estreito de Malaca fornece enormes quantidades de recursos marinhos e apoia a sua economia. (Monteiro *et al.*, 2020, p. 20)

Depois das mercadorias genéricas, o petróleo é o bem mais transportado. (Evers & Gerke, 2006, p. 5) Mais de 98% do petróleo que o Japão consome ao Médio Oriente e mais de 80% do petróleo importado pela China passa pelo Estreito de Malaca. (Monteiro *et al.*, 2020, p. 20-27)

Os principais atores que têm interesses político-económicos e militares no Estreito de Malaca são a China, os Estados Unidos da América, o Japão, a Índia e também os Estados litorais como Taiwan, Filipinas, Malásia, Brunei, Indonésia, Singapura, Tailândia, Camboja e Vietname. (Idem, p. 16)

Estes atores têm especial interesse em manter a segurança desta rota marítima. Contudo, devido à sua condição de ponto de estrangulamento, tanto o Canal do Suez como o Estreito de Malaca estão sujeitos a perturbações que podem levar as passagens a ficar interditadas. Por serem zonas estreitas e de trânsito elevado, podem ocorrer colisões entre navios ou um navio ficar encalhado, como mencionado acima, derrames de petróleo ou de outras substâncias nocivas para o meio ambiente, poluindo, assim, os recursos naturais que são importantes para a economia dos seus Estados litorais<sup>3</sup>. O facto de estas zonas estarem sujeitas a pirataria e ataques armados, aumenta os riscos para as tripulações dos navios podendo também levar à perda das mercadorias.

Todos estes fatores acabam por prejudicar a nível local as economias dos Estados litorais que beneficiam das receitas, quer através das taxas cobradas pela passagem dos navios,

---

<sup>3</sup>. Na Indonésia, o Estreito de Malaca contribui com a segunda maior produção de peixes, a seguir ao Mar de Java. (Evers & Gerke, 2006, p. 12)

como se verifica no Canal do Suez, quer pelo facto de os navios atracarem nos portos ao longo do Estreito de Malaca.

A nível global, em caso de bloqueio dos estreitos, os navios que os pretendem atravessar têm duas opções: ou aguardam a passagem por tempo indeterminado ou têm de alterar a rota, sendo que no caso do Canal do Suez a única opção seria via Cabo da Boa Esperança, e, no caso do Estreito de Malaca, as opções seriam os Estreitos de Lombok e Sunda, que têm menor tráfego. Porém, estas opções representam um aumento dos custos de transporte, uma vez que os navios fazem um trajeto mais longo e demorado, o que se repercute no preço final das mercadorias e dos combustíveis. (Administração de Informação sobre Energia dos Estados Unidos *apud* Monteiro *et al.*, 2020, p. 16)

Tanto o Estreito de Malaca como o Canal do Suez são zonas propensas a conflitos. No primeiro, além da pirataria, sequestros ou ataques armados, existe a questão das migrações, que gera tensões étnicas, disputas territoriais, separatismos e conflitos, como é o caso de Aceh na Indonésia, a área fronteiriça Singapura-Malásia e a área fronteiriça Malásia-Tailândia. (Tomé, 2010, p. 239) Quanto ao segundo, além da pirataria e dos sequestros, o Major-General Carlos Branco (2017, p. 243) alerta para a questão do terrorismo. A insegurança e a falta de controlo sobre esta rota podem originar o interesse por outras rotas mais seguras e com maior controlo.

Segundo o artigo 101º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, (1982, p. 60-61)

“constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) Qualquer ato ilícito de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

- i. um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos,
- ii. um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado;

b) Qualquer ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;

c) Qualquer ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).”

O artigo 100º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982, p. 60) demonstra que todos os Estados devem cooperar na repressão da pirataria, quer seja em alto mar ou fora da jurisdição de qualquer Estado.

No entanto, esta definição não inclui os estreitos uma vez que estes não são considerados alto mar. Por norma, a pirataria ocorre em alto mar, enquanto o roubo armado contra navios

ocorre em águas interiores, águas de arquipélagos e mares territoriais, que estão sob a jurisdição dos Estados costeiros. (Acordo de Cooperação Regional para o Combate na Ásia à Pirataria e aos Assaltos à Mão Armada Contra Navios, 2021, p. 7)

Como esta definição não inclui os estreitos, a Secretaria Marítima Internacional (*International Maritime Bureau*), uma divisão especializada nos crimes e más práticas da Câmara de Comércio Internacional (*International Chamber of Commerce*), definiu pirataria como “um ato de embarque ou tentativa de embarcar em qualquer navio com a intenção de cometer roubo ou qualquer outro crime com a intenção ou capacidade de usar a força na prossecução desse ato.” (Massey, 2008, p. 6)

Na Figura 3, o mapa indica os incidentes de pirataria e roubo armado na zona do Estreito de Malaca, no ano de 2022, que foram relatados à Secretaria Marítima Internacional. É possível afirmar, perante a legenda, que, na maior parte dos incidentes, os assaltantes acabaram por conseguir embarcar nos navios.<sup>4</sup> Quanto ao Canal do Suez, foi reportada à Secretaria Marítima Internacional apenas uma tentativa de ataque em 2022.

---

<sup>4</sup> A Secretaria Marítima Internacional informa que caso não lhes sejam fornecidas as coordenadas exatas dos incidentes, as posições estimadas são mostradas com base nas informações fornecidas.

**Figura 3 - Mapa relativo aos incidentes de pirataria e roubo armado no Canal do Suez e no Estreito de Malaca, em 2022**

#### IMB Piracy & Armed Robbery Map 2022

This live map shows all piracy and armed robbery incidents reported to IMB Piracy Reporting Centre during 2022. If exact coordinates are not provided, estimated positions are shown based on information provided. Zoom-in and click on the pointers to view more information of individual attacks. Pointers may be superimposed on each other.



Fonte: International Chamber of Commerce (2022)

Perante a ameaça da pirataria e de modo a fazer face à insegurança, os Estados litorais e os que têm interesses político-económicos e militares no Estreito de Malaca têm vindo a promover diversas iniciativas de combate à pirataria de modo a garantir a segurança das rotas. O Japão, consciente da importância que o Estreito de Malaca representa não só para a sua economia, sendo que 98% do petróleo que importa do Médio Oriente passa por este ponto de estrangulamento, (Umaña *apud* Guedes & Cruz, 2020b, p. 20) como também para a economia dos restantes Estados asiáticos, propôs o Acordo de Cooperação Regional para o Combate na Ásia à Pirataria e aos Assaltos à Mão Armada Contra Navios (ReCAAP) em 2001.

Esta iniciativa, entrou em vigor em 2006 e visa promover uma cooperação antipirataria, que conta atualmente com a participação de países asiáticos, como a República Popular da China, a Índia, o Japão, a Coreia do Sul, Singapura, Brunei, o Camboja, o Laos, Myanmar, as Filipinas, o Sri Lanka, a Tailândia, o Vietname, bem como países europeus (Alemanha, Reino Unido, Dinamarca, Holanda, Noruega) e ainda a Austrália e os Estados Unidos. É de salientar que a Malásia e a Indonésia, países litorais do Estreito de Malaca, não fazem parte do Acordo de Cooperação Regional para o Combate na Ásia à Pirataria e aos Assaltos à Mão Armada Contra Navios. (Massey, 2008, p. 42-43)

Apesar de não fazer parte do Acordo de Cooperação Regional para o Combate na Ásia à Pirataria e aos Assaltos à Mão Armada Contra Navios, a Malásia desenvolveu capacidades navais de forma a poder garantir a segurança nas suas águas territoriais, contando com uma importante agência no combate à pirataria, a Agência Marítima da Malásia, e com patrulhas para manter a segurança no Estreito. (Ismail & Sani, 2010, p. 102)

Quanto à Indonésia, apesar de ter vindo a tentar combater a pirataria, as suas Forças Armadas estão mal equipadas para esta missão e para garantir a segurança marítima. Devido à desconfiança que Singapura tem perante os outros Estados litorais, além de fazer parte do ReCAAP, procura desenvolver a cooperação com outros países, em especial com os Estados Unidos e o Japão, o que não é bem visto pela Malásia e por Singapura. Porém, Singapura acredita que a presença dos norte-americanos é uma mais-valia, tanto em termos comerciais como militares, fazendo um contrapeso na manutenção da paz e da estabilidade na Ásia-Pacífico. (Ismail & Sani, 2010, p. 103-105)

A nível bilateral, em 1992, foram constituídas as patrulhas coordenadas Indonésia-Singapura e a Equipa de Planeamento da Operação Marítima Indonésia-Malásia. Têm como objetivo executar patrulhas conjuntas contra a pirataria no Estreito de Malaca. Contudo, estas patrulhas têm as suas limitações pois cada Estado só atua dentro das respetivas águas territoriais. (Massey, 2008, p. 25-26)

Apesar de Singapura procurar cooperar com outros Estados, os três Estados litorais juntaram-se numa patrulha coordenada, conhecida por MALSINDO, em 2004. Esta é uma força-tarefa com a finalidade de salvaguardar e fornecer um policiamento eficaz ao longo do Estreito. No entanto, as marinhas só fazem a patrulha nas águas territoriais do seu Estado. (Zulkifli *et al.*, 2020, p. 16) Graças aos esforços das patrulhas marítimas dos Estados litorais, a tendência de incidentes no Estreito tem vindo a diminuir, desde 2005. (International Chamber of Commerce, s.d.)

Militarmente, o Estreito de Malaca é controlado pelos Estados Unidos da América, mas, a nível económico, estes não têm interesse direto no Estreito, apesar de o seu controlo e presença

ter resultado em certos benefícios para os norte-americanos e para Singapura, através da oferta de produtos portuários e permissão aos navios aliados, do Japão e Coreia do Sul, para transitarem sem limitações através do Canal. O interesse dos Estados Unidos no Estreito reside em diminuir as cooperações económicas da China e conter a sua modernização militar, (Zulkiflie & Lazin *apud* Monteiro *et al.*, 2017, p. 18-19) levando a que seja possível compreender que “os Estados Unidos usam o controlo sobre o Estreito de Malaca como uma ameaça permanente à China.” (Pautasso e Doria *apud* Monteiro *et al.*, 2020, p. 19)

Face à insegurança, mas também ao controlo militar por parte dos Estados Unidos no Estreito, a China tem um grande interesse em assegurar a segurança da rota. A China tem noção da sua dependência energética, uma vez que mais 80% do petróleo que importa do Médio Oriente passa pelo Estreito de Malaca (Monteiro *et al.*, 2020, p. 27) e este ponto de estrangulamento “apresenta-se como uma vulnerabilidade e responsabilidade do governo de Pequim, essencial para a sua estabilidade económica.” (Idem, p. 16-17)

Ao verificar que grande parte dos recursos energéticos e alimentares destinadas à China passam obrigatoriamente pelo Estreito de Malaca, em novembro de 2003, o presidente Hu Jintao utilizou, pela primeira vez, o conceito “Dilema de Malaca” para descrever esta situação. O anterior presidente chinês reconheceu, assim, a elevada dependência que o seu país tem perante este estreito, tanto ao nível da segurança económica como da segurança política, tem pouca influência sobre esta passagem e estando sujeito a riscos como a pirataria e roubos armados, (Shaofeng, 2010, p. 2). Assinale-se, a este respeito, que cerca de 80% das suas importações de petróleo passam por aqui. (Wuthnow, 2017, p. 19) Este estreito é, assim, vital para que a China possa continuar a crescer a nível económico e comercial. Porém, terá de desenvolver o seu poder naval, caso contrário a sua dependência do Estreito de Malaca transformar-se-á numa fraqueza estratégica. (Shaofeng, 2010, p. 2)

A China sabe que os Estados Unidos têm capacidade militar para bloquear as suas importações no Estreito de Malaca, tanto de petróleo como de mercadorias, (Branco, 2017, p. 236-237) e nesse sentido pretende desenvolver uma capacidade militar naval de águas profundas, como forma de garantir o seu abastecimento energético. (The Centre for Studies on Geopolitics and Foreign Affairs [CENEGRI] *apud* Monteiro *et al.*, 2020, p. 17)

Estes fatores levaram um jornal da Liga da Juventude Comunista chinesa a declarar uma frase bastante importante, que resume a posição da China quanto à sua dependência de Malaca: “Não é exagero dizer que quem controlar o Estreito de Malaca terá também um estrangulamento na rota energética da China.” (China Youth Daily *apud* Pineda, s.d., p. 2)

A China é uma potência económica e comercial que continua em crescimento e para isso tem de garantir a segurança das linhas de comunicação marítimas mas, tendo em conta os

fatores relacionados com a insegurança das rotas, a China já tem vindo a procurar outras alternativas, tais como oleodutos que liguem o país ao Médio Oriente e a África. (Shaofeng, 2010, p. 10-11) Isto poderá levar a China a ter interesse também em rotas marítimas mais seguras e onde tenha maior controlo, como será explorado mais à frente. A emergência da China como potência tem vindo a alterar os cenários geopolíticos e quanto mais cresce mais aumenta a necessidade de recursos que são transportados via Estreito de Malaca, intensificando o seu grau de dependência do Estreito, o que gera mais preocupações pela segurança desta rota. Caso consiga controlar o Estreito, a China vai reduzir a hegemonia dos Estados Unidos na região, (Ismail, 2010, p. 19-20) que controlam o Estreito a nível militar, alterando as dinâmicas de poder a nível comercial, económico e militar na região

Esta rota passa por dois pontos de estrangulamento, o que a torna duplamente afetada pelos problemas ligados à sua natureza sendo vias marítimas estreitas que podem facilmente ficar bloqueadas, existindo a agravante da insegurança. Apesar de ser uma rota histórica, os Estados podem ser levados a procurar novas rotas, mais curtas e seguras, como é o caso da Rota do Mar do Norte.

Neste subcapítulo foi feita uma descrição a nível comercial do Estreito de Malaca e do Canal do Suez, mencionando a importância de ambos os pontos de estrangulamento para o comércio internacional, por onde passa respetivamente 30% e 12% do comércio mundial. Foram referidos os problemas que apresentam, como a pirataria, os roubos, os riscos de colisão e de derrames de petróleo e a possibilidade de disrupção das rotas que podem traduzir-se no aumento dos preços do petróleo e dos bens de consumo. Mas, também foram referidas as iniciativas dos Estados no combate à pirataria, de forma a garantir a segurança das rotas. Deste modo, abordaram-se as dinâmicas geopolíticas e de poder da zona do Estreito de Malaca, o que vai ser explicado em seguida com maior detalhe. No subcapítulo seguinte serão explicados o conceito de poder e a distribuição de poder, entre os vários atores do sistema internacional relevantes para esta análise.

### **1.1. Conceito de Poder e a Distribuição de Poder**

No subcapítulo anterior, foi feita uma introdução ao tema, fazendo uma caracterização comercial do Canal do Suez e do Estreito de Malaca, na qual se referiu a importância de ambos para o comércio mundial, mas também foram expostos os problemas relacionados com a insegurança e possível instabilidade desta rota. Nesta parte será tratada a questão do conceito

de poder e da distribuição de poder entre os diversos atores do sistema internacional relevantes para esta análise.

Com o fim da Guerra Fria, o comércio externo tem registado um notável crescimento, assumindo, assim, uma grande relevância no que diz respeito ao modo como se distribui o poder. Atualmente, as rotas comerciais têm uma relevância geopolítica e geoeconómica. Existem rotas comerciais tradicionais e de grande peso tanto para o comércio e para a economia mundial como para a segurança dos Estados, sendo uma das principais a Rota do Canal do Suez – Estreito de Malaca. Os Estados são hoje potências multidimensionais. Após o fim da Guerra Fria, verificou-se a ascensão da China, que atualmente é uma das maiores potências comerciais e económicas do mundo, a par da União Europeia e dos Estados Unidos da América.

A Guerra Fria foi marcada pela lógica bipolar e pelo poder duro, também conhecido por *hard power* na sua expressão em inglês, mas com o seu fim esta deu lugar a uma lógica multipolar, na qual o poder é cada vez mais complexo e inclui diversos domínios tais como o económico, o político, o militar e o comercial, entre outros. Deste modo, o controlo dos espaços económicos tem vindo a revelar-se estratégico perante um contexto em que se verifica um aumento de uma competição entre Estados, que já não é exclusivamente militar.

Assim, é necessário compreender o conceito de poder. O professor Adriano Moreira (2003, p.72) descreveu o poder como “a capacidade de obrigar os outros a adotar certos comportamentos”. Já Raymond Aron (1986, p.99) declarou que “no campo das relações internacionais, poder é a capacidade que tem uma unidade política de impor a sua vontade às demais”.

Segundo Joseph Nye, (2004, p. 2) o poder é a capacidade de influenciar o comportamento de terceiros de modo a se obter os resultados desejados e tem como aspetos o poder duro e o poder brando. Apesar de existirem diversas perspetivas sobre o conceito de poder, todas as perspetivas mencionadas concordam que o poder é a capacidade que um ator tem para influenciar terceiros, com a finalidade de atingir determinados objetivos.

Analisando a visão de Nye, o poder duro, conhecido também como *hard power* consegue influenciar o comportamento de terceiros através da coerção ou de ameaças de âmbito militar e económico. No entanto, Joseph Nye demonstrou que o poder também se pode alcançar com recurso a outros instrumentos no domínio da persuasão, sendo este o poder brando, também referido como *soft power*, que influencia o comportamento de terceiros pela cooptação em vez de os coagir, como acontece no *hard power*. O *hard* e o *soft power* estão, deste modo, relacionados pois ambos são aspetos da capacidade de alcançar um objetivo, afetando o comportamento de outros. (Nye, 2004, p. 2-7)

A diferença entre estes dois aspetos assenta na natureza do poder e na tangibilidade dos recursos, ou seja, o *soft power* distingue-se do *hard power* pelo modo como obtém os resultados desejados sem ameaças nem subornos tangíveis. (Idem, 2004, p. 7)

A Tabela 1 abaixo apresentada, explica as diferenças entre *hard* e *soft power*, tanto a nível do espectro dos comportamentos como dos seus recursos mais prováveis. O espectro de comportamentos do *hard power* engloba comportamentos desde ordens, a coerção e persuasão, enquanto o espectro de comportamentos do *soft power* se baseia na configuração da agenda, na atratividade e na cooptação. Ao nível dos seus recursos mais prováveis, no *hard power* estão presentes a força, as sanções, os pagamentos e os subornos, enquanto o *soft power* engloba as instituições, os valores, a cultura e as políticas.

**Tabela 1 - O Hard e o Soft Power**

|                       | Hard                                               | Soft                                                    |
|-----------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Spectrum of Behaviors | <p>Command ← coercion inducement →</p>             | <p>agenda setting attraction → Co-opt</p>               |
| Most Likely Resources | <p>force<br/>sanctions<br/>payments<br/>bribes</p> | <p>institutions<br/>values<br/>culture<br/>policies</p> |

Power

Fonte: Nye, Joseph S. (2004, p. 8)

O *hard* e o *soft power*, por vezes, reforçam-se e, por vezes, prejudicam-se mutuamente, pelo que é necessário saber distinguir os diferentes contextos. Por isso, Nye introduziu o conceito de poder inteligente ou na sua designação original *smart power*, que consiste em aprender como melhor combinar o *hard* e o *soft power*, de modo a obter estratégias eficazes. O *smart power* é um conceito avaliativo e descritivo e tem uma dimensão normativa e as suas estratégias devem incluir componentes de informação e de comunicação. O *smart power* é algo que tanto os Estados como os atores não estatais podem ter. Nye explica que os Estados pequenos costumam desenvolver estratégias de *smart power*. (Nye, 2011, p. 20-23)

Nye sugere que tanto o poder militar, como o poder económico e o *soft power* são relevantes, sendo que o último irá aumentar nesta era da informação global e que os Estados que tiverem múltiplos canais de comunicação, uma cultura e ideias com normas globais e cuja credibilidade seja reforçada pelos seus valores e políticas nacionais e internacionais, irão ganhar *soft power*. O autor refere que os Estados Unidos terão, assim, oportunidades, uma vez que beneficiam destas condições. (Nye, 2004, p. 30-32)

Com o fim da Guerra Fria verificou-se uma multiplicação e um aumento da importância dos atores não estatais, tais como as organizações internacionais, regionais e não governamentais, as empresas multinacionais, as associações cívicas e ativistas transnacionais, os grupos terroristas, as redes de criminalidade organizada ou hackers. (Tomé, 2021, p. 110)

Esta era de informação permitiu que os atores não estatais tenham cada vez mais relevância e, consequentemente, mais *soft power*. Apesar de raramente possuírem muito poder, isto permite que consigam levar os governos e empresas a alterar as suas políticas. (Nye, 2004, p. 90)

As organizações intergovernamentais, como a Organização das Nações Unidas (ONU) ou a Organização Mundial do Comércio (OMC), relevantes para esta análise, também podem desenvolver *soft power*, pois foram criadas pelos Estados, mas cada uma tem os seus procedimentos e cultura. Deste modo, a ONU consegue alterar eventos políticos com o seu *soft power*. (Idem, p. 94-95) Estas organizações têm sido muito importantes no debate sobre as questões ambientais e as alterações climáticas, que será abordado no próximo capítulo.

Contudo, o professor Luís Tomé (2021, p. 110) afirma que “a ordem internacional é aquilo que os principais atores fazem dela e, portanto, as grandes potências continuam a ser os seus grandes artífices.”

Um Estado pode obter os resultados desejados na política mundial porque outros países querem seguir o seu exemplo ou os seus valores. Assim, é importante estabelecer a agenda de modo a atrair os restantes na política mundial em vez de os forçar a mudar, ameaçando com a força militar ou sanções económicas (Nye, 2004, p. 5)

Joseph Nye reconhece que nenhum Estado gosta de se sentir manipulado, nem mesmo pelo *soft power*. No entanto, o *hard power* pode ser, por vezes, mais atrativo por criar mitos de invencibilidade e sendo que uma economia forte possibilita os recursos para as sanções e os pagamentos. (Idem, p. 8) Ao longo da história, era comum os Estados mais fracos juntarem-se para equilibrar e limitar a ameaça de poder de um Estado mais forte, mas nem sempre foi assim. Os mais fracos acabavam por se juntar aos mais fortes quando viam a sua escolha limitada ou quando o poder militar do mais forte é acompanhado pelo *soft power*. (Idem, p. 25-26) Esta

ideia ainda se pode aplicar aos dias de hoje, pois as potências têm poder militar, mas também têm *soft power*, como é o caso dos Estados Unidos.

O *soft power* de um Estado assenta na sua cultura, nos seus valores políticos e nas suas políticas externas. Nye explica que, quando a cultura de um Estado inclui valores universais e as suas políticas promovem valores e interesses que outros partilham, aumenta a probabilidade de conseguir obter os resultados desejados. Assim, os Estados Unidos beneficiam de a sua cultura ser universal. Josef Joffe, antigo editor do jornal alemão *Die Zeit*, foi mais longe ao dizer que o *soft power* dos Estados Unidos era maior do que os seus ativos económicos e militares. (Idem, p. 11) Nye levanta, ainda, a questão segundo a qual muitos acreditam que a fraca conversão de poder dos Estados Unidos se deve a uma estrutura governamental ineficaz que remonta ao século XVIII, enquanto outros consideram que a sua conversão de poder é gerada fora deste âmbito, sendo, assim, gerada na sua economia aberta e sociedade civil. (Nye, 2011, p. 23) Contudo, o autor alerta que apesar da cultura por vezes produzir *soft power*, a efetividade de qualquer recurso de poder depende do seu contexto. (Idem, p.12)

Joseph Nye (2011, p. 23) refere o caso da República Popular da China, que decidiu investir em recursos de *soft power* de modo a fazer com que o seu *hard power* pareça menos ameaçador para os seus vizinhos e, assim, desenvolver uma estratégia inteligente. Neste sentido, a China, querendo garantir a segurança das rotas marítimas e utilizando a diplomacia como um dos recursos do *soft power*, tem vindo a promover as suas relações com os Estados litorais do Estreito de Malaca, em especial a Malásia. (Ismail, 2010, p. 19) Contudo, Nye esclarece que enquanto a economia chinesa continuar a crescer, o seu poder militar provavelmente irá aumentar, fazendo com que a China pareça mais perigosa para os seus vizinhos. (Nye, 2011, p.184)

Quanto à Federação Russa, Nye constata que o seu *soft power* tem pouca presença global. Nas palavras de um analista russo, Sergei Karaganov, a Rússia tem que usar o “*hard power*, incluindo força militar, porque vive num mundo muito mais perigoso e não tem ninguém para se esconder atrás e porque tem pouco *soft power* – isto é, atratividade social, cultural, política e económica”. (Idem, p. 170)

Além de ser necessário compreender o conceito de poder e como este se aplica aos Estados que são relevantes para esta investigação, é também necessário olhar para o neorrealismo e para o liberalismo. Para que a análise seja mais adequada, é importante combinar estas duas correntes das Relações Internacionais.

Para o neorrealismo, o sistema bipolar é mais estável e o sistema multipolar é mais instável. Os principais atores, segundo Kenneth Waltz, são os Estados, deixando de fora os atores não estatais. Visa um sistema internacional anárquico, o que leva a que exista competição

entre Estados em vez de cooperação, na qual a principal preocupação é a segurança militar. O neorrealismo não admite o poder hegemónico absoluto, um Estado só pode ascender a potência regional. (Keohane & Nye, 2012, p. 24-25)

Já o liberalismo defende a liberdade do comércio, a livre navegação dos mares, que são duas condições indispensáveis para o comércio mundial, uma certa limitação das soberanias dos Estados e na partilha de responsabilidades, através da criação conjunta de regras comuns, do primado da lei, do multilateralismo e ação coletiva, a segurança coletiva, reconhece legitimidade dos diversos atores internacionais, tanto Estatais como não-Estatais e defende os Direitos Humanos. (Tomé, 2021, p. 97) Enquanto o neorrealismo visa um sistema internacional marcado pela competição, o liberalismo abre espaço à cooperação.

Verifica-se que no neorrealismo os atores não estatais, como organizações intergovernamentais e organizações não governamentais, são deixados de fora, o que vai contra o fenómeno que se tem vindo a verificar desde o início da era da informação, em que cada vez mais os atores não estatais têm o seu próprio *soft power*, conseguindo alterar agendas. O liberalismo comercial consegue atenuar a anarquia do sistema presente no neorrealismo, permitindo que os Estados deem primazia ao comércio. Isto leva a que a competição entre Estados, do neorrealismo, seja substituída pela cooperação. (Nye & Beeson *apud* Tomé, 2021, p. 38)

Deste modo se compreende a importância de juntar ambas as abordagens, de forma a que permitam uma melhor compreensão do caso proposto nesta investigação, uma vez que vivemos num mundo em que tudo está conectado e no qual o comércio tem um papel fulcral na conexão entre Estados e nas suas trocas, tendo muitas rotas comerciais uma importância geopolítica e geoeconómica.

É possível verificar que tudo está ligado, havendo uma interdependência que conecta Estados e atores não-Estatais em todo o mundo. Keohane e Nye explicam a interdependência, que significa dependência mútua, ou seja, para existir interdependência tem de existir dependência. A interdependência na política mundial, refere-se a situações caracterizadas por efeitos recíprocos entre Estados ou entre atores em diferentes Estados. Estes efeitos resultam muitas vezes de transações internacionais, como fluxos de dinheiro, bens, pessoas e mensagens através de fronteiras internacionais, que aumentaram drasticamente desde a Segunda Guerra Mundial. (Keohane & Nye, 2012, p. 7-8)

O comércio é um dos aspetos que permite ligar continentes, por exemplo, os países asiáticos dependem de bens que vêm de outras regiões, como é o caso da China que está dependente de petróleo que vem dos países Médio Oriente e que passa pelo Estreito de Malaca, que representa 80% das suas importações de petróleo. (Monteiro *et al.*, 2020, p.27) Mas, tendo

em conta que para existir interdependência tem de existir dependência, estes países do Médio Oriente também estão dependentes que os outros lhes comprem o seu petróleo, o que permite compreender a ideia de dependência mútua.

Um tipo de interdependência é o globalismo, que envolve redes espacialmente extensivas de interdependência, mas que tem características específicas: o globalismo é referente a redes de conexões, ou seja, várias relações, não a ligações simples, para uma rede de relações ser considerada global, deve incluir distâncias multicontinentais, não apenas redes regionais. O globalismo e a interdependência são fenómenos multidimensionais. O globalismo é definido como militar, económico, social, cultural, biológico e sua forma mais antiga é ambiental, as alterações climáticas não conhecem fronteiras, sendo um problema de todos os Estados, mas esta ideia será mais detalhada no próximo capítulo. (KEOHANE e NYE, 2012, p. 225-226)

Contudo, em vez do liberalismo económico contribuir para o liberalismo político, a hiperglobalização<sup>5</sup> económica pareceu subverter a democracia, (Rodrik & Halper *apud* Tomé, 2021, p. 110) sendo que o sucesso económico se tornou num fator de “legitimação” de certas autocracias, como é o caso da República Popular da China. (Tomé, 2021, p. 110)

O professor Luís Tomé revela que a hiperglobalização retirou influência aos dois lados do Atlântico Norte e contribuiu para a centralidade da China e da Ásia-Pacífico na economia e no comércio mundiais. Acrescentou, ainda, que nem os Estados Unidos da América nem o Ocidente têm o poder, a centralidade e a coesão para determinar o curso da ordem mundial (Idem, p. 110-116) e demonstra que a Administração de Joe Biden reconhece uma alteração na distribuição de poder, sendo a República Popular da China o único Estado que poderá combinar o seu poder económico, diplomático, militar e tecnológico para enfrentar um desafio sustentado a um sistema internacional estável e aberto. (The White House *apud* Tomé, 2021, p. 116-117) Assim, os Estados Unidos poderão ter de abdicar de certos princípios da ordem liberal, levando o presidente Biden a admitir a reconstrução da ordem mundial com outros atores, nomeadamente a República Popular da China, num sistema que será marcado tanto pela cooperação como também pela competição, (Idem, p. 116-117) o que novamente demonstra a importância de combinar o neorrealismo e liberalismo e os poderes duro e brando.

Para que seja possível compreender a alteração na distribuição de poder no sistema internacional é necessário fazer um breve enquadramento histórico. Com o fim da Guerra Fria, os Estados Unidos da América surgem como a grande superpotência levando muitos autores, à data, a falarem num sistema unipolar. No entanto, o professor Luís Tomé utiliza a expressão

---

<sup>5</sup> A hiperglobalização consiste no aprofundamento da globalização, ou seja, numa maior integração do comércio mundial e dos mercados financeiros, marcando uma nova fase de integração comercial no século XXI, no qual o comércio mundial cresceu mais rapidamente do que o PIB mundial. (Economic Commission for Latin America and the Caribbean; Subramanian & Kessler *apud* Marcato, 2022, p. 355-356)

“uni-multipolaridade”, que se segue a esta unipolaridade, na qual os Estados Unidos são uma superpotência, mas não exercem uma unipolaridade efetiva, pois existem outras grandes potências. (Tomé, 2004, p. 29-32) Após a “uni-multipolaridade”, o professor Luís Tomé identifica que o sistema passou a ser “uni-bi-multipolar”, na qual, além dos Estados Unidos, existem polos de poder, globais e regionais. As outras grandes potências deste sistema são a Federação Russa, a União Europeia, o Japão, a Índia e com especial destaque para a República Popular da China. (Tomé, 2021, p. 111)

À luz desta análise salientam-se a Federação Russa e a República Popular da China, que apesar de defenderem um sistema multipolar, querem conter a supremacia dos Estados Unidos, dividir o Ocidente e acabar com as influências políticas liberais tanto nas organizações como na ordem mundial. Isto inclui as organizações internacionais, como a ONU e a OMC. Neste sentido, têm desenvolvido novas instituições e mecanismos de diálogo e cooperação a nível bilateral, trilateral e multilateral, sem os países ocidentais. Alguns dos principais exemplos destas instituições e mecanismos são a Organização de Cooperação de Xangai, que surgiu em 2001, o Triângulo Estratégico Rússia, Índia e China, estabelecido em 2003, o Diálogo trilateral China-Japão-Coreia do Sul, criado em 2008 e os BRICS fundado em 2006, acrónimo ao qual dão o nome os seus membros pela seguinte ordem: Brasil, a Rússia, a Índia, a China e a África do Sul que aderiu à organização em 2011. (Idem, p. 113-114)

Contudo, os Estados Unidos continuam a ter um grande destaque no sistema internacional e *soft power*, pois a sua cultura, valores e respeito pelos direitos humanos são semelhantes com os de outras democracias, ao contrário da República Popular da China e da Federação Russa. Segundo Nye, o *soft power* depende da credibilidade e quando os governos são vistos como manipuladores e a informação como propaganda, a credibilidade é destruída. (NYE, 2011, p. 83) A República Popular da China reconhece esta questão, o que levou a que a 15 outubro 2007, no 17º Congresso Nacional do Partido Comunista Chinês, o antigo Presidente Hu Jintao a afirmar que o partido deve “realçar a cultura como parte do *soft power* do nosso país... um fator de crescente importância na competição da força nacional global.” (Nye, 2011, p. 153) Neste sentido, a presença da República Popular da China em diversas organizações internacionais, como a ONU, e em organizações regionais, como as acima mencionadas<sup>6</sup>, tem contribuído para o aumento do seu *soft power*.

No seguimento do 17º Congresso Nacional do Partido Comunista Chinês, *soft power* ganhou um lugar de destaque na política externa chinesa. (Chen *et al.*, *apud* Duarte & Ferreira -Pereira, 2022, p. 597) Em 2013, surge a iniciativa Um Cinturão, uma Rota como uma

---

<sup>6</sup> Organização de Cooperação de Xangai, o Triângulo Estratégico Rússia, Índia e China, o Diálogo trilateral China-Japão-Coreia do Sul.

ferramenta do *soft power* para ajudar a República Popular da China a garantir a sobrevivência do seu regime político e o reforço da sua influência internacional. (Duarte & Ferreira -Pereira, 2022, p. 594)

A estratégia de *soft power* da China pretende que o seu *hard power* pareça menos ameaçador para os seus vizinhos e também "reduzir a eficácia das coligações regionais que tentam equilibrar-se contra a China". (Edney *apud* Duarte & Ferreira -Pereira, 2022, p. 600)

Keohane e Nye (2012, p. 7-8) acreditam que quando a interdependência prevalecer, os conflitos não vão desaparecer, mas sim tomar novas formas e o número de conflitos pode até aumentar.

Neste capítulo foi abordada a temática do poder e da distribuição de poder. Em primeiro lugar, referiu-se que o fim da Guerra Fria significou uma passagem da lógica bipolar e do *hard power* para uma lógica multipolar, na qual o poder é cada vez mais complexo e inclui diversos domínios, como o económico, político, militar, comercial. Atualmente, as rotas comerciais têm uma relevância geopolítica e geoeconómica e são fulcrais para comércio e economia mundial, sendo uma das principais rotas a Rota do Canal do Suez – Estreito de Malaca, que foi caracterizada no subcapítulo anterior.

De seguida, analisou-se o conceito de poder segundo o professor Adriano Moreira, Raymond Aron e Joseph Nye e os tipos de poder segundo Joseph Nye: o *hard*, o *soft* e o *smart power*. Demonstraram-se, também, exemplos sobre o poder e o *soft power* relativos aos Estados Unidos da América, à República Popular da China, à Federação Russa bem como às organizações internacionais, cujo *soft power* se tem vindo a desenvolver. Foram, ainda, abordadas as correntes do neorealismo e do liberalismo, que são aqui combinadas de modo a alcançar uma análise mais adequada, atenuando a anarquia e permitindo que os Estados possam dar primazia ao comércio, levando a uma substituição da competição pela cooperação. Referiu-se a importância da interdependência e do globalismo para o comércio entre os atores estatais.

Por fim, foi demonstrado que o sistema atualmente é “uni-bi-multipolar” (Tomé, 2021, p. 111), o que possibilita a existência de várias potências, tanto a nível regional como a nível global, permitindo compreender melhor as dinâmicas de poder.

No capítulo seguinte, serão tratadas as dinâmicas geopolíticas no Ártico e a Rota do Mar do Norte. Inicialmente, será feita uma caracterização do Ártico e depois será explicado o Ártico de acordo com o pensamento geopolítico clássico, de modo que seja possível compreender os dias de hoje.



## Capítulo II - Caracterização da Região do Ártico

No capítulo anterior, foi feita uma caracterização comercial do Estreito de Malaca e do Canal do Suez. Referiu-se não só a importância destes pontos de estrangulamento para o comércio internacional, por onde passam, respetivamente, 30% e 12% das trocas de mercadorias a nível mundial, mas também os seus principais problemas, como a pirataria, os roubos, os riscos de colisão e de derrames de petróleo e a possibilidade de disrupção das rotas que podem levar ao aumento dos preços do petróleo e dos bens de consumo. Além dos problemas que estes pontos de estrangulamento apresentam, foram abordadas as iniciativas no combate à pirataria, de modo a conservar a segurança. Foram, também, descritas as dinâmicas geopolíticas e de poder na zona do Estreito de Malaca.

O primeiro capítulo terminou com uma análise ao conceito de poder e da distribuição do poder. Mencionaram-se os três tipos de poder segundo Joseph Nye – o *hard*, o *soft* e o *smart power* – e como estes se aplicam à presente investigação, exemplificando com os casos dos Estados Unidos da América, da República Popular da China, da Federação Russa e, ainda, das organizações internacionais. Para obter uma análise mais adequada, foram, nesta investigação, combinadas duas correntes das Relações Internacionais: o neorrealismo e o liberalismo, de modo a atenuar a anarquia e permitir que os Estados possam dar primazia ao comércio, levando a uma substituição da competição pela cooperação. Referiu-se, também, a importância da interdependência e do globalismo para o comércio entre os atores estatais. Finalmente, foi indicado que o sistema atualmente é “uni-bi-multipolar” (Tomé, 2021, p. 111), o que permite a existência de várias potências, tanto a nível regional como a nível global.

Neste capítulo será caracterizada a região do Ártico a nível de recursos naturais, fazendo uma breve introdução histórica. De seguida, o Ártico será contextualizado perante o pensamento geopolítico clássico. Será também analisada a proposta da Rota do Mar do Norte como uma alternativa à Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca. Por fim, serão abordadas as estratégias dos principais atores do Ártico bem como as suas dinâmicas geopolíticas e as preocupações ambientais.

O Ártico é a região localizada a Norte do Círculo Polar Ártico, que inclui o Pólo Norte e o Oceano Glacial Ártico, bem como os territórios da Federação Russa, dos Estados Unidos da América, do Canadá, da Noruega, da Dinamarca através da Gronelândia, da Suécia, da Islândia e da Finlândia, como pode ser verificado na Figura 4. Contudo, nem todos são Estados costeiros do Oceano Ártico, sendo apenas Estados costeiros a Rússia, os Estados Unidos, o Canadá, a Noruega e a Dinamarca. (Santos, 2016, p. 25-26) Os mares adjacentes do Oceano Ártico são a Baía de Baffin, o Mar de Beaufort, o Mar de Barents, o Mar de Kara, o Mar da

Noruega, o Mar da Gronelândia, o Mar de Laptev, o Mar de Chukchi e o Mar da Sibéria Oriental. (Ferrão, 2013, p. 9)

**Figura 4 - Limites do Ártico**



Fonte: AMAP Assessment Report *apud* Silva (2017, p. 16)

O Ártico é uma região rica em recursos naturais, que já são explorados há vários séculos. Segundo a National Geographic, a exploração destes recursos começou por volta do ano 900, com os *Vikings* a povoarem a Escandinávia e a Islândia. Em 1600, os russos navegaram pela Rota do Mar do Norte, passando o Estreito de Bering. Durante o século XVIII, as expedições russas chegaram ao Alasca e permitiram alargar o comércio de peles até à costa dos Estados Unidos. (National Geographic *apud* Silva, 2017, p. 17)

O início do século XX foi caracterizado pelas expedições científicas. (Silva, 2017, p. 17) Apesar de já ser uma região muito explorada, só foi cartografada em detalhe a partir da Segunda Guerra Mundial, revelando a real proximidade entre a América do Norte e a União Soviética (Leal, 2014, p. 100) e permitindo aos Aliados abastecer os soviéticos<sup>7</sup> através de comboios logísticos de navios mercantes com alimentos, munições e viaturas blindadas, (Szoldra *apud*

---

<sup>7</sup> Após a entrada da União Soviética na Segunda Guerra Mundial em 1941. (Brigham & Ellis *apud* Leal, 2012, p. 241)

Libório & Guedes, 2020, p. 66) através da Rota do Mar do Norte. (Brigham & Ellis *apud* Leal, 2012, p. 241)

Durante a Guerra Fria, o Ártico teve uma importância crucial, a nível estratégico, devido à proximidade que conferia entre os Estados Unidos e a União Soviética. Foi exatamente neste período que a região se destacou devido à sua relevância a nível geopolítico e geoestratégico. (Silva, 2017, p. 17-18) Isto deve-se “ao papel desempenhado no âmbito da estratégia de dissuasão nuclear e de disputas de poder entre as duas superpotências”. (Idem, p. 18) Logo no início da década de 60 do século XX, os submarinos nucleares dos norte-americanos e soviéticos que circulavam na região permitiram descobrir as condições do Oceano Ártico em termos de batimetria<sup>8</sup> e grossura do gelo. (Jacinto, 2016, p. 51)

Nos anos 70, apesar da Coexistência Pacífica<sup>9</sup>, a União Soviética “passou a conseguir lançar os seus mísseis de qualquer parte do Ártico, e por isso passou a ser a região chave caso se desse uma batalha entre as forças da NATO (*North Atlantic Treaty Organization*, em português Organização do Tratado do Atlântico Norte) e a União Soviética; afinal durante a Guerra Fria, a política de segurança do Ártico estava inexoravelmente ligada à ameaça nuclear através da confrontação entre as duas potências, ainda apesar da coexistência pacífica”. (Idem, p. 51-52) Deste modo, enquanto a União Soviética realizava testes de armamento no Ártico, os Estados Unidos operavam na região através da base aérea de Thule, na Gronelândia. (Silva, 2017, p. 25-26)

Retornando à questão dos recursos naturais, nesta região além dos recursos marinhos encontram-se hidrocarbonetos como o petróleo e o gás natural, reservas de metano gelado, vários tipos de minerais, hidratos de gás natural e água nos diversos estados. Existe ainda chumbo, zinco, ouro, prata, níquel, urânio, diamantes. (Pim & Cohen *apud* Leal, 2014, p. 252-253) As reservas de petróleo e gás, entre as que já foram ou não confirmadas, correspondem a cerca de 22% a 25% das reservas mundiais, sendo que os maiores depósitos se encontram nas Zonas Económicas Exclusivas dos Estados ribeirinhos. (Leal, 2014, p. 269)

Para além dos recursos, o Ártico também é relevante pelo turismo feito através de navios de cruzeiro, cuja procura continua a aumentar (Idem, 2014, p. 226), pela bioprospeção<sup>10</sup> e pela relevância da exploração das rotas marítimas devido à sua utilização estratégica, que será abordada abaixo. (Santos, 2016, p. 28-29)

---

<sup>8</sup> Batimetria é o estudo da medição da profundidade de oceanos, mares, rios e lagos.

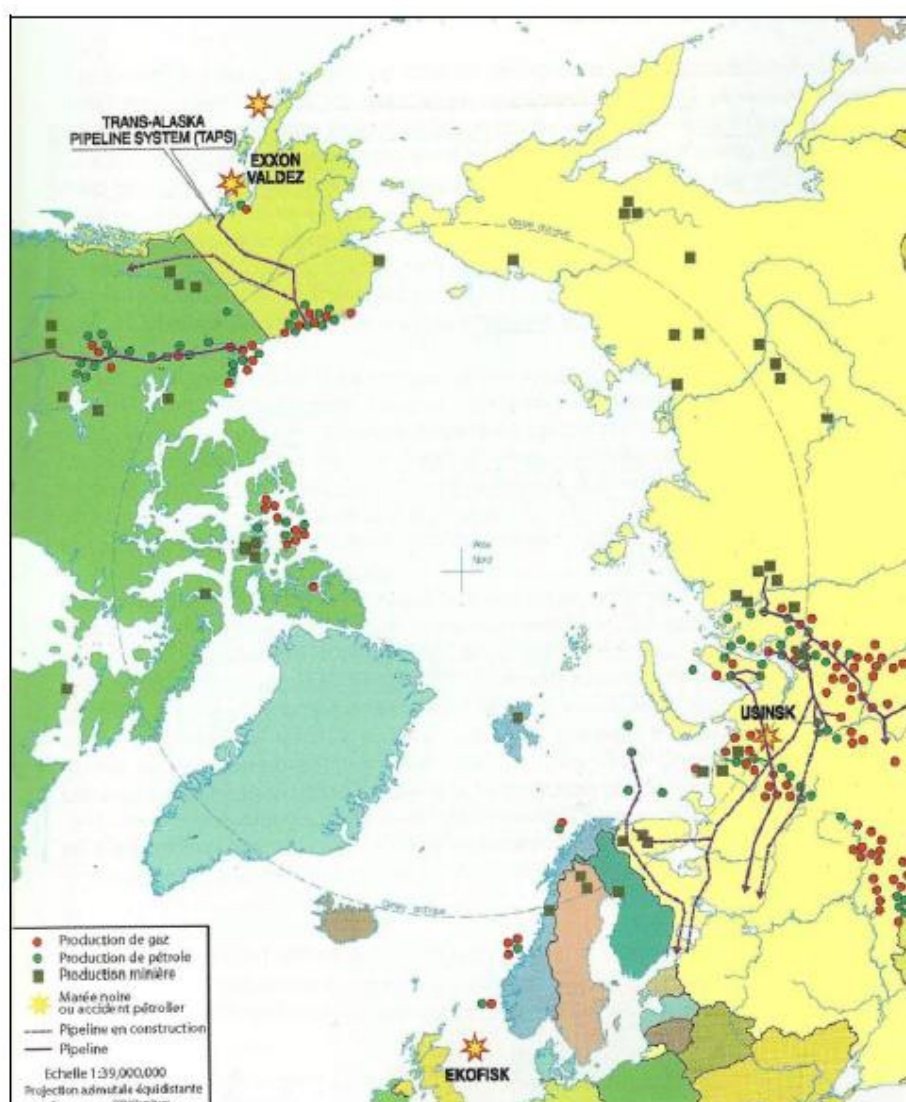
<sup>9</sup> A Coexistência Pacífica foi a política desenvolvida pelo então presidente da União Soviética Nikita Khrushchev, durante a qual o comunismo e o capitalismo podiam coexistir pacificamente, cada um na sua esfera de influência. (Jacinto, 2016, p. 53-54)

<sup>10</sup> Bioprospeção é o estudo do material biológico.

A diversidade de recursos tão valiosos leva João Leal (2014, p. 251) a declarar que “são muitos os investigadores que veem no Ártico um gigantesco potencial em termos de recursos naturais, considerando estar ali um reservatório capaz de poder satisfazer grande parte das necessidades energéticas da humanidade.”

Na Figura 5, é possível verificar onde se encontra o petróleo e o gás natural na região, sendo que os maiores detentores destes recursos são a Rússia, os Estados Unidos, o Canadá, a Dinamarca e a Noruega. Isto confere uma relevância geopolítica a estes atores, tanto no contexto da região do Ártico como pelo interesse destes recursos para a restante comunidade internacional. Esta questão pode resultar numa alteração do mapa geopolítico da região e das dinâmicas de poder, devido ao conflito de interesses, que poderá ser um dos fatores de conflito no Ártico, resultando numa corrida aos recursos energéticos e à possível utilização do meio militar. (Baptista, 2015, p. 60-61) As alterações climáticas e o consequente degelo permitem uma maior facilidade no acesso aos recursos e à navegação, mas é imprescindível compreender que a exploração dos recursos energéticos em conjunto com o ecossistema frágil o que se traduz em preocupações ambientais mais rígidas. (Santos, 2016, p. 150)

**Figura 5 - Os Recursos Naturais do Ártico**



Fonte: Labévièree e Thual *apud* Leal (2014, p. 245)

A exploração de recursos nesta região é, porém, diferente da exploração noutros pontos do globo, uma vez que as condições climáticas são diferentes, o que leva a que os meios devam ser adequados a estas condições. Isto traduz-se em custos muito elevados e em desafios tecnológicos. Joám Pim alerta que os custos de trabalhar em águas árticas *offshore* na exploração marítima são até cinco vezes mais elevados do que noutras regiões, estando dependente do gelo, custos de exploração e de transporte, das tecnologias, o que torna mais difícil a viabilidade económica. No entanto, a evolução tecnológica, como a nos casos da exploração remota ou da perfuração direcional, já possibilitam a exploração de depósitos *offshore* de petróleo e gás natural. (Antrim *apud* Leal, 2014, p. 253)

Alexander Golts alerta que a extração é bastante difícil e que, mesmo sendo possível, talvez dentro de 50 anos os hidrocarbonetos, como petróleo e gás natural, já não tenham a mesma importância que têm atualmente. (Leal, 2014, p. 250-251) Apesar de ser uma região rica em recursos naturais, o Ártico tem um ecossistema frágil sendo uma área onde se sente um maior impacto das alterações climáticas, como será detalhado abaixo. Isto leva a que aumentem as preocupações ambientais, sendo que existem ameaças relacionadas com a segurança branda, ou seja, com a segurança ambiental. (Silva, 2017, p. 58)

Feita a caracterização dos recursos naturais e de uma breve introdução histórica do Ártico, no subcapítulo que se segue, será tratada a questão da região de acordo com o pensamento geopolítico clássico, para depois ser possível a compreensão das dinâmicas geopolíticas, geoestratégicas e ambientais em torno da utilização da Rota do Mar do Norte como rota comercial.

## **2.1. O Ártico no Pensamento Geopolítico Clássico**

Após a caracterização histórica e dos recursos naturais presentes no Ártico, será em seguida explicado o modo como diferentes autores do pensamento geopolítico clássico caracterizam a região.

Na verdade, o pensamento geopolítico clássico não concedia grande importância ao Ártico, uma vez que, durante quase um século, não identificava que a região funcionava como uma “parede norte”, que permitiria conter a Rússia, a maior potência terrestre. (Antrim *apud* Leal, 2014, p. 33) Somente alguns teóricos, como Alfred T. Mahan, Halford Mackinder, Nicholas Spykman, do pensamento clássico anglo-saxónico e Alexander de Seversky, aviador russo que serviu na Força Aérea americana, reconheceram esta ideia, no entanto nunca a desenvolveram. (Leal, 2014, p. 33)

Começando pelo pensamento clássico anglo-saxónico, o almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), teórico do poder marítimo, via no mar uma fonte estrutural de poder, (Idem, p. 40) que favorece as trocas comerciais. De acordo com Joseph Nye (2011, p. 123), o poder marítimo é o uso de recursos no domínio dos oceanos para vencer batalhas navais no oceano, para controlar os pontos de estrangulamento de transporte marítimos tais como estreitos, e para demonstrar uma presença em alto mar, incluindo, ainda, a capacidade de usar os oceanos para influenciar batalhas, comércio e opiniões em terra.

Assim, na sua obra *“The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783”* Mahan esclarece que é necessário controlar o mar para controlar o comércio mundial, pois acreditava que o comércio mundial estava na base do poder marítimo.

Para o almirante, além do controlo do mar era preciso controlar os pontos de estrangulamento, para que seja possível atingir o estatuto de grande potência. Assim, identificou sete estreitos<sup>11</sup> cruciais para o comércio mundial e para a projeção do poder militar das grandes potências, sendo dois deles o Canal do Suez e o Estreito de Malaca, (Dias *apud* Guedes & Cruz, 2020a, p. 8) que são os que requerem maior destaque na presente investigação.

Mahan (1890, p. 29-60) reconhecia que existiam condições que afetavam o poder marítimo de um Estado, tais como a sua posição geográfica, a sua configuração física, a sua extensão territorial, a sua população e o carácter nacional e do governo. Para o autor, a Inglaterra era a maior potência naval à época, mas queria impulsionar os Estados Unidos a tomarem este lugar, reconhecendo que a sua posição entre dois oceanos teria um grande potencial caso conseguisse desenvolver o comércio em ambas as costas. (Mahan, 1890, p. 29-47)

Além do controlo dos mares e dos pontos de estrangulamento, Mahan defendia que era necessário controlar território suficiente para conseguir a expansão marítima. Deste modo, acreditava que a potência terrestre era, à data, o Império Russo, que atualmente corresponde ao espaço da Rússia, devido à sua extensão territorial. (Leal, 2014, p. 42)

Quanto ao Ártico, não concedia muita importância para além de que cercava a potência terrestre a norte, uma vez que impedia a circulação marítima, impedindo, assim, o comércio. No entanto, João Leal defende que perante a informação que existe atualmente sobre o degelo e a consequente navegabilidade das rotas do Ártico, iria impactuar profundamente a relevância da região para Mahan. (Idem, p. 43)

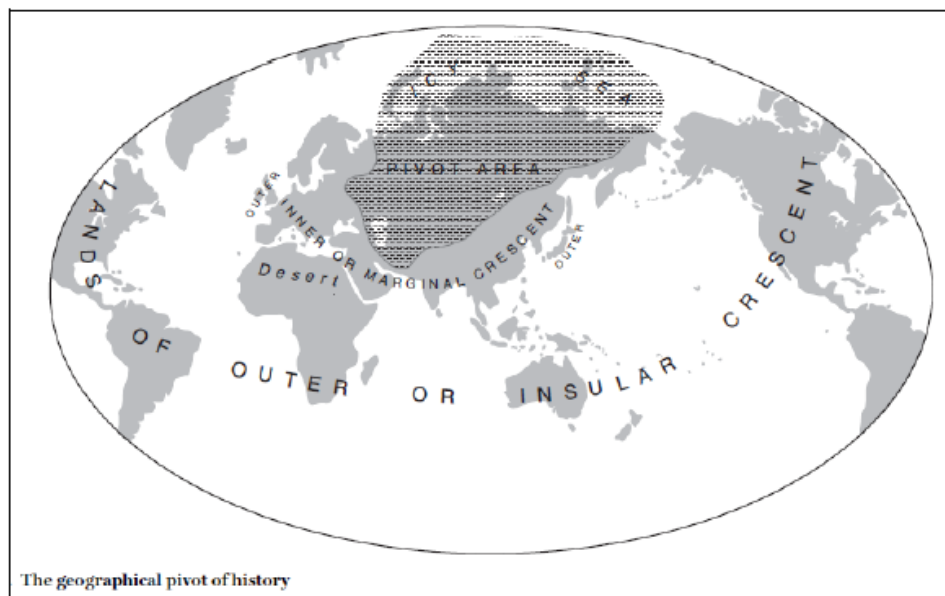
O teórico inglês Halford J. Mackinder (1861-1947), valorizava tanto a terra como o mar como fontes de poder, relacionando-os com os recursos disponíveis, o comércio, os fatores geográficos, as capacidades de intervenção e projeção de poder e as capacidades de proteção dos territórios (Dias *apud* Leal, 2014, p. 35). Elaborou três teorias, nas quais foi desenvolvendo as suas ideias.

Inicialmente, na sua obra “*The geographical pivot of History*”, de 1904, Mackinder fala sobre a Área Pivot, que pode ser observada na Figura 6, que equivale à Eurásia, onde está incluída a Rússia, que o autor refere ter uma posição estratégica central, uma vez que pode atacar e ser atacada por todos os lados menos do Norte, ou seja, do Ártico. (Mackinder, 2008, p. 324) Nesta primeira teoria, caso a potência continental conseguisse o controlo da Eurásia, poderia desenvolver a sua capacidade marítima e, desta forma, dominar os mares, alcançando a hegemonia mundial. O Ártico surgia, assim, como uma “efetiva fortaleza natural”. (Leal, 2014, p.36)

---

<sup>11</sup> Os sete Estreitos identificados por Mahan são: Dover, Gibraltar, Malaca, Canal do Suez, Cabo da Boa Esperança, Malta e a Baía de St. Lawrence.

**Figura 6 - A Área Pivot de Mackinder**



Fonte: Mackinder (2008, p. 435)

Na sua obra, *“Democratic Ideals and Reality”*, de 1919, que surge no pós-Primeira Guerra Mundial, continua as principais ideias da primeira obra, surgindo o conceito de "Ilha Mundial", que corresponde à massa continental dominante, que abrange os continentes europeu, asiático e africano, que surge na imagem da Figura 7. Consequentemente, via o continente americano e a Oceânia como satélites desta grande “Ilha Mundial”. (Idem, p.37) A “Área Pivot” dá lugar ao *Heartland*, aumentando as suas fronteiras, como é possível confirmar na Figura 7, em comparação com a Figura 6. A teoria desta segunda obra baseia-se na célebre frase de Mackinder, (1919, p. 106) “Quem controlar a Europa de Leste comanda o *Heartland*: Quem controlar o *Heartland* comanda a Ilha Mundial: Quem controlar a Ilha Mundial comanda o Mundo.” Relativamente à região ártica, o autor continua a considerá-la como uma defesa natural para o *Heartland*. (Mackinder, 1919, p. 203)

**Figura 7 - O Heartland de Mackinder (1919)**

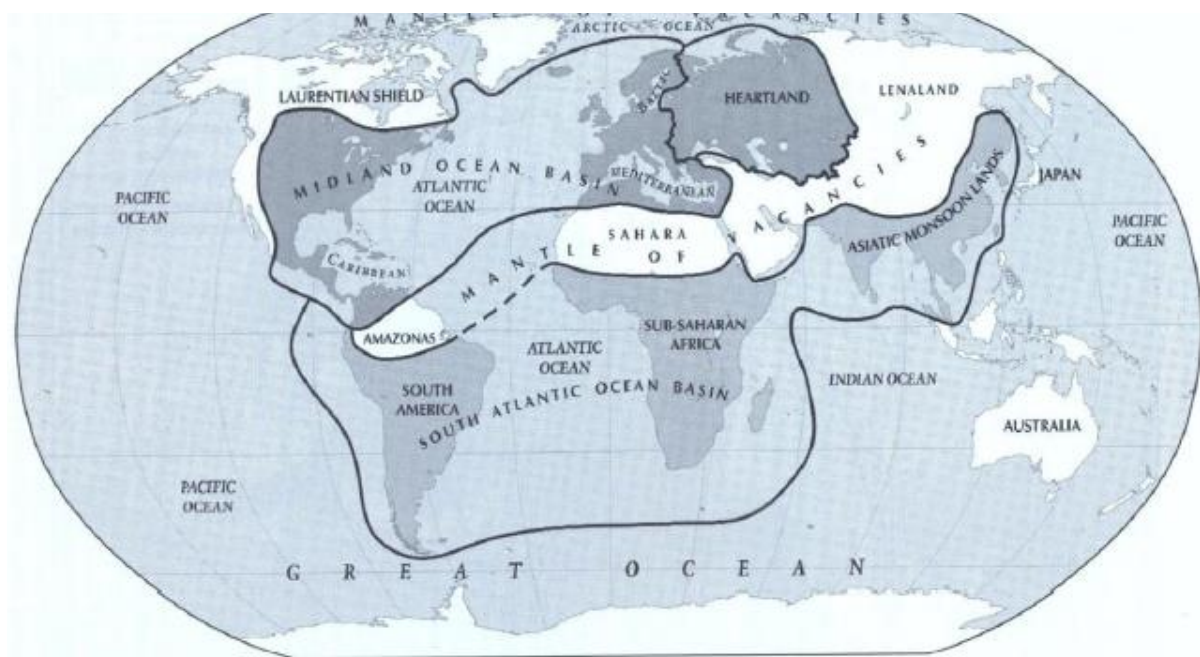


Fonte: Mackinder (1919, p. 59)

Contudo, vem a corrigir a sua teoria, com a publicação “*The round world and the winning peace*” de 1943, publicada em plena Segunda Guerra Mundial, baseou-se na teorização do contrapoder e na confrontação do poder marítimo com o *Heartland*. (Leal, 2014, p. 38) Nesta obra surge o conceito de *Midland Ocean*, que abrange a zona norte do Atlântico, que o autor acreditava que quem o controlasse teria condições de conter e controlar o *Heartland*. (Mackinder, 1943 p. 595-600) Acreditava, também, que o *Heartland* dificilmente seria invadido através do Ártico, devido ao gelo que dificultava a navegação, chegando a afirmar que “o *Heartland* é a maior fortaleza natural da terra.” (Idem, p. 601)

Assim, é possível verificar que o conceito de *Heartland*, numa primeira fase, em 1904, inclui apenas a Eurásia, tornando-se mais abrangente em 1919, mas em 1943 é reduzida ao espaço que está delimitado na Figura 8.

**Figura 8 - O Midland Ocean e o Heartland de Mackinder (1943)**



Fonte: Cohen *apud* Leal (2012, p. 49)

Nicholas Spykman (1893-1943) divide o mundo em *Heartland*, *Rimland* e Ilhas e Continentes Exteriores. Para Spykman (1969, p. 17-54), no Ártico está localizada uma das grandes massas terrestres e é através do qual a ligação Novo e o Velho Mundo<sup>12</sup> é mais curta, bem como a ligação entre cidades do hemisfério norte. A teoria de Spykman surge durante a Segunda Guerra Mundial, momento durante o qual o Ártico funcionava como uma ponte que possibilitava que os Aliados abastecessem a União Soviética, (Szoldra *apud* Libório & Guedes, 2020, p. 66) através de meios marítimos e aéreos, como foi mencionado anteriormente. Apesar de o clima ser um grande obstáculo ao desenvolvimento de rotas terrestres e marítimas auxiliares ao transporte aéreo e de atribuir uma baixa relevância estratégica ao Ártico por ser uma barreira à comunicação entre os dois hemisférios, Spykman (1969, p. 17-25) reconhece a existência de rotas de navegação comerciais no Ártico mas apenas no verão, o que acredita que levará vários anos a que esta região tenha a mesma relevância do que os Oceanos Atlântico e Pacífico.

Contudo, Spykman (1969, p.6) declara que se "deve relembrar também que regiões "geopolíticas" especiais não são regiões geográficas definidas por uma topografia fixa e permanente, mas áreas determinadas, por um lado, pela geografia e, por outro, por mudanças

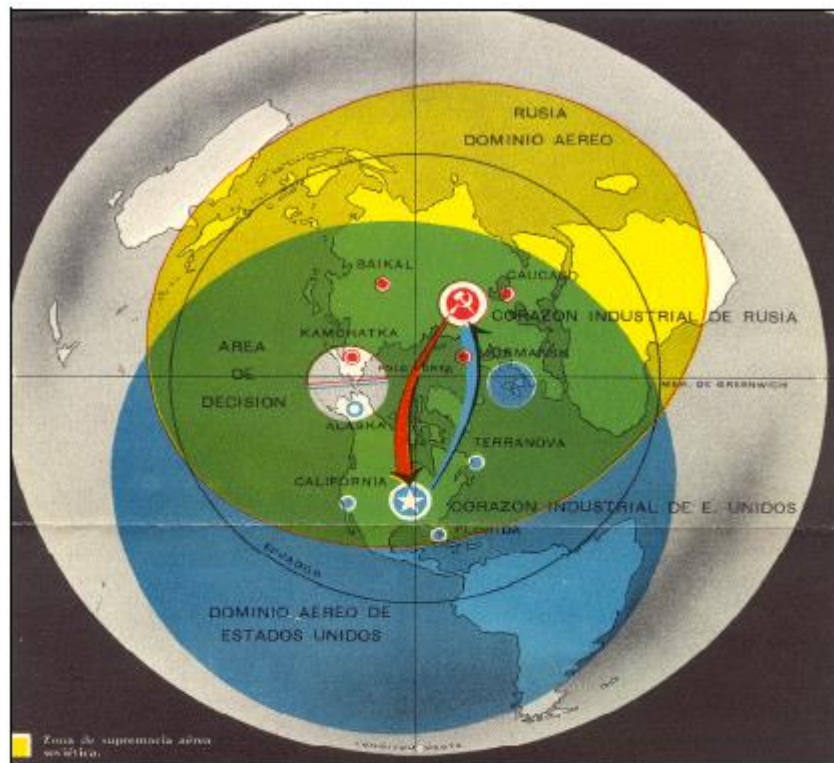
<sup>12</sup> Para Spykman, o Velho Mundo corresponde à Eurásia, África e Austrália, enquanto que o Novo Mundo corresponde ao continente americano.

dinâmicas nos centros de poder. Isto significa que a própria luta pelo poder colocará certas áreas em destaque, empurrará outras para o esquecimento temporário e levará à expansão ou contração de áreas específicas em consideração.”

Alexander de Seversky (1894-1974) foi um aviador de origem russa que, face à Revolução Bolchevique de 1917, se refugiou nos Estados Unidos, onde acabou por se naturalizar cidadão. Segundo Pedro Pezarat Correia (2012, p. 233), foi Seversky quem introduziu a dimensão aérea e foi “o primeiro a construir uma teoria com contornos geopolíticos de um poder aéreo, segundo a qual o controlo do espaço aéreo seria o instrumento decisivo para domínio mundial.” Seversky (1956, p.42) declarou que o poder aéreo “é a capacidade de uma nação afirmar a sua vontade através do meio aéreo. O instrumento militar pelo qual uma nação aplica o seu poder aéreo é uma força aérea.”

O pensamento de Seversky foi relevante para o Ártico na medida em que foi o primeiro pensador a colocar a região no centro do seu pensamento e do sistema internacional. Isto foi possível devido ao desenvolvimento tecnológico do meio aéreo. (Baptista, 2015, p. 54) Desta forma, com o desenvolvimento do armamento e do aumento das autonomias das aeronaves, acreditava que os Estados Unidos da América podiam, ao contrário dos outros teóricos, ser atacados pelo Ártico. Além disso, defendia que era nesta região que se iria travar o confronto entre o Hemisfério Ocidental e o Hemisfério Oriental. Devido à proximidade entre os Estados Unidos e a União Soviética, Seversky estipulou uma área, designada por área de decisão, que se encontra no mapa da Figura 9, que seria o local onde estas potências iriam combater pela supremacia aérea. A zona de sobreposição tinha o seu centro no Estreito de Bering, que divide a Rússia do Alasca e envolvia todo o Ártico. (Leal, 2014, p. 44-45)

**Figura 9 - A Área de Decisão de Seversky**



**Legenda:**

|                                                                                                                            |                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> | Área de hegemonia soviética |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: blue; border: 1px solid black;"></span>   | Área de hegemonia americana |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span>  | Área de decisão             |

Fonte: Dias *apud* Leal (2012, p. 57)

Seversky concedeu uma grande importância geopolítica e também geoestratégica ao Ártico, destacando a questão da proximidade entre os Estados Unidos e, na altura, a União Soviética, (Idem, p.45) que, como foi visto antes, ambas as potências estiveram muito militarmente presentes na região durante a Guerra Fria.

João Leal (2014, p.45) acredita que “a tendência futura, com o degelo progressivo do espaço Ártico, será para a valorização das rotas aéreas mais setentrionais pela aviação comercial, pois são mais curtas e económicas e, ligam as regiões mais desenvolvidas e habitadas do planeta. Terão de se melhorar as condições de busca e salvamento, muito críticas nesta região do globo, e de ultrapassar as atuais dificuldades de navegação verificadas nas latitudes mais elevadas, próximas do Pólo Norte.”

De um modo geral, os teóricos da geopolítica clássica não concederam grande importância à região do Ártico, à exceção de Seversky. Mahan via na região um bloqueio ao

comércio e à circulação marítima, devido à condição do gelo que acreditava que cercava a Rússia. (Leal, 2014, p. 43) Mackinder (1919, p. 203-601) reconheceu o Ártico como uma defesa natural para o *Heartland*, que dificilmente seria invadido através desta região devido ao gelo que criava entraves à navegação. Apesar de a obra “*The round world and the winning peace*” de Mackinder ter sido publicada em plena Segunda Guerra Mundial, em 1943, as suas obras anteriores, de 1904 e 1919, eram baseadas em teorias sobre o poder marítimo, havendo uma ideia principal que se ia desenvolvendo ao longo das diferentes obras, mas nunca trocando o poder marítimo pelo poder aéreo.

Spykman (1969, p. 17-25), à semelhança de Seversky, já reconhecia a proximidade entre os Estados Unidos e a União Soviética e salientava que as comunicações aéreas e rotas de navegação comerciais eram possíveis neste espaço. Seversky é, no entanto, o teórico que maior relevância concede à região, advertindo para a proximidade entre as duas grandes potências (Estados Unidos e União Soviética) e que seria no Ártico onde se iria travar o confronto, sendo na área de decisão que iriam lutar pela supremacia aérea. (Leal, 2014, p. 44-45)

A principal diferença de Mahan e Mackinder em relação a Spykman e Seversky é a importância que os dois últimos dão o poder aéreo e à proximidade entre os territórios norte-americano e soviético. Deve voltar a salientar-se que o Ártico só foi cartografado em maior detalhe a partir da Segunda Guerra Mundial<sup>13</sup>, pondo em evidência a proximidade entre as duas potências, (Idem, p.100), o que pode explicar, também, em parte o facto de Spykman e Seversky concederem maior importância à região, ao contrário de Mahan e Mackinder, refletindo, assim, o peso do poder marítimo e do poder aéreo nas diferentes épocas em que estes teóricos desenvolveram as suas teorias.

Neste subcapítulo foi analisado o Ártico do ponto de vista do pensamento geopolítico clássico, relatando a relevância que cada um dos autores mencionados, Alfred T. Mahan, Halford Mackinder, Nicholas Spykman e Alexander de Seversky, concede a esta região. De seguida será explicada a Rota do Mar do Norte como rota comercial alternativa à rota Canal do Suez – Estreito de Malaca.

## **2.2. A Rota do Mar do Norte como Rota Comercial Alternativa**

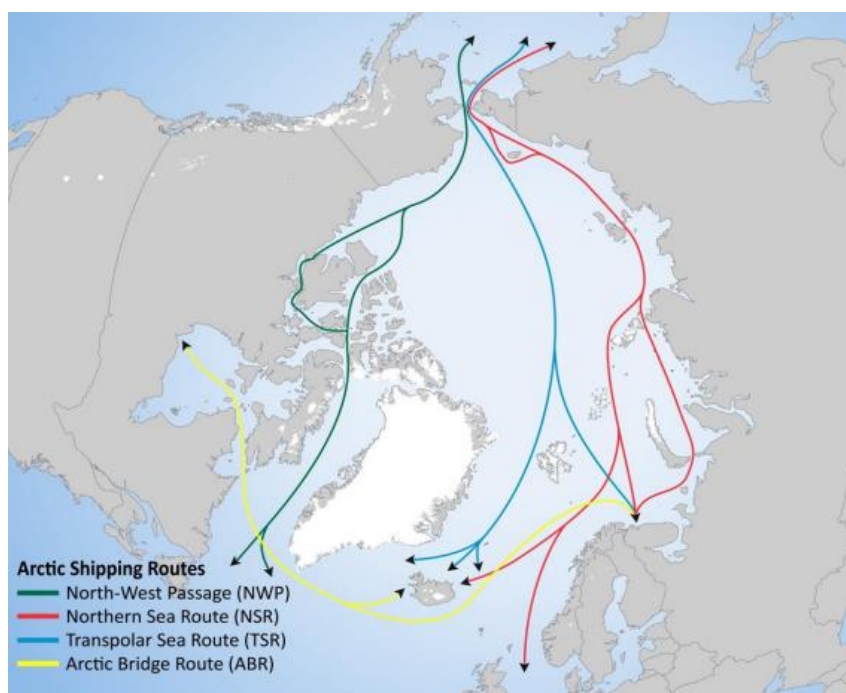
Após a caracterização histórica e dos recursos naturais da região do Ártico e da compreensão da relevância da região para o pensamento geopolítico, será agora explicado no que consiste a Rota do Mar do Norte e como poderá surgir como uma possível rota comercial alternativa à Rota do Canal do Suez – Estreito de Malaca.

---

<sup>13</sup> Recorde-se que durante a segunda Guerra Mundial, os Aliados abasteciam a União Soviética através da Rota do Mar do Norte, após a sua entrada em 1941. (Brigham & Ellis *apud* Leal, 2012, p. 241)

A Rota do Mar do Norte<sup>14</sup> abrange as rotas entre Novaya Zemlya e o Estreito de Bering, que podem ser rotas regionais ou uma rota transoceânica, (Leal, 2014, p. 205) que atravessa os mares de Kara, Laptev, Sibéria Oriental e Chukchi, do Oceano Ártico, passando por diversos estreitos. (Ferrão, 2013, p. 18) Esta não é a única rota comercial no Ártico, existindo mais três importantes rotas como demonstra a Figura 10: a Passagem do Noroeste, assinalada a verde, que liga o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico através da costa norte do continente americano, a Rota Marítima Transpolar, assinalada a azul, que atravessa pelo meio do Oceano Ártico e a Rota da Ponte Ártica, assinalada a amarelo, que liga o norte do Canadá ao norte da Europa e da Rússia. Mas a Rota do Mar do Norte, assinalada a vermelho, é a que se pretende examinar no âmbito deste trabalho, por ser a mais promissora a nível económico. (Arctic Review, s.d.)

**Figura 10 – As Rotas do Ártico**



Fonte: Humpert e Raspotnik (2012, p. 2)

A Federação Russa controla toda a extensão da Rota do Mar do Norte e acredita que esta se desenvolve no seu espaço soberano, o que inclui as águas interiores, o mar territorial, a Zona Adjacente e a Zona Económica Exclusiva. No entanto, os Estados Unidos defendem perante a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que os estreitos russos devem ser considerados internacionais, para que os restantes Estados tenham direito de passagem. (Ferrão, 2013, p. 33) Já a Rússia, na sua estratégia para a região que será descrita abaixo,

<sup>14</sup> Não confundir com a Passagem do Nordeste. A Passagem do Nordeste inclui a Rota do Mar do Norte.

defende que esta rota poderá ser utilizada por outros Estados mediante tratados internacionais e sob a sua jurisdição. (International Expert Council on Cooperation in the Arctic [IECCA] *apud* Silva, 2017, p. 37)

Esta rota é de difícil navegação devido às massas de gelo existentes nos mares setentrionais da Rússia, (Leal, 2012, p. 218) que cobrem a região ártica. No entanto, com as alterações climáticas, o degelo tem vindo a permitir novas condições para a navegação, alterando o paradigma da navegabilidade, sendo já possível sazonalmente a navegação, o acesso e o transporte dos recursos naturais e, assim uma ligação mais económica e rápida, entre a Europa e a Ásia. (Ferrão *apud* Ferreira & Silva, 2020, p. 150) Deste modo, a tendência é que seja possível navegar pela Rota do Mar do Norte por períodos cada vez maiores durante o verão, permitindo a navegação de navios comerciais com mais frequência. (Leal, 2014, p. 217)

Mesmo tendo em conta este obstáculo, a Rota do Mar do Norte não é uma rota comercial recente. Apesar da sua exploração ter tido início no século XVI por expedições russas e de já existirem trocas comerciais em partes desta rota, foi só em 1879 que o navio a vapor Vega<sup>15</sup> efetuou a totalidade desta rota, o que acabou por não ser possível repetir durante décadas devido às condições do gelo, durante as quais a navegação por esta via foi diminuindo. (Moe *apud* Filipe, 2017, p. 23)

A utilização comercial da Rota do Mar do Norte divide-se em quatro etapas. Durante a primeira etapa, que teve lugar entre 1917 e 1932, era utilizada para abastecer as comunidades locais, chegando a registar-se as primeiras tentativas de exploração de recursos como peles, madeira, peixe, sal e carvão. (Brigham & Ellis *apud* LEAL, 2014, p. 211) Em 1922, a União Soviética proibiu a outros países a navegação através da Rota do Mar do Norte. (Clausonne *apud* Leal, 2014, p. 211) Na segunda etapa, que decorreu entre 1932 e 1953, foi estabelecida a Administração Central da Rota do Mar do Norte<sup>16</sup> por parte da União Soviética para administrar esta rota, o que revela a sua importância para a política de segurança soviética. Em 1935, esta rota foi aberta oficialmente à exploração comercial, como resultado dos avanços tecnológicos e do desenvolvimento da navegação. (Leal, 2014, p. 211) Relembra-se, novamente, que durante a Segunda Guerra Mundial, os Aliados abasteceram a União Soviética por esta via marítima.

No início da terceira etapa, em 1953, a Rota do Mar do Norte passa a ser navegável no verão e no outono, devido à construção de novas infraestruturas e de navios quebra-gelo de propulsão nuclear. (Brigham & Ellis *apud* Leal, 2012, p. 212) No final desta etapa, em 1978, a

---

<sup>15</sup> Com o explorador sueco-finlandês Adolf Erik Nordenskiöld a bordo.

<sup>16</sup> A Administração Central da Rota do Mar do Norte foi estabelecida em 1932 e em 1953 foi integrada no Ministério da Marinha Mercante, dando início à terceira etapa da utilização comercial da Rota do Mar do Norte. (Leal, 2014, p.212)

navegação passa a ser possível durante o ano inteiro, (Leal, 2014, p. 212) o que vem a revolucionar o potencial desta rota.

A quarta etapa vai de 1978 aos dias de hoje. Nesta fase, os avanços tecnológicos continuaram, o que permitiu a circulação de submarinos, gerando um aumento do tráfego marítimo e da tonelagem de mercadorias transportadas, devido à exploração dos recursos naturais como o petróleo, o gás natural e o níquel, mas entrou num declínio acentuado após a queda do Muro de Berlim, em 1989. (Idem, p. 212-240)

No verão 1991<sup>17</sup>, Gorbachev abriu a Rota do Mar do Norte ao trânsito marítimo internacional, com a apresentação do regulamento e tarifário. (Idem, p. 212-213) A 21 de agosto de 2009, a Rota do Mar do Norte foi verdadeiramente aberta ao comércio internacional, com a travessia de dois navios comerciais alemães, sem necessidade de navios quebra-gelo. (Ebinger & Zambetakis *apud* Leal, 2014, p. 213-214)

Tendo em conta a insegurança e a morosidade da Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca, a Rota do Mar do Norte pode, assim, surgir como uma rota comercial alternativa, que é um dos principais aspetos que se pretende analisar no âmbito desta dissertação.

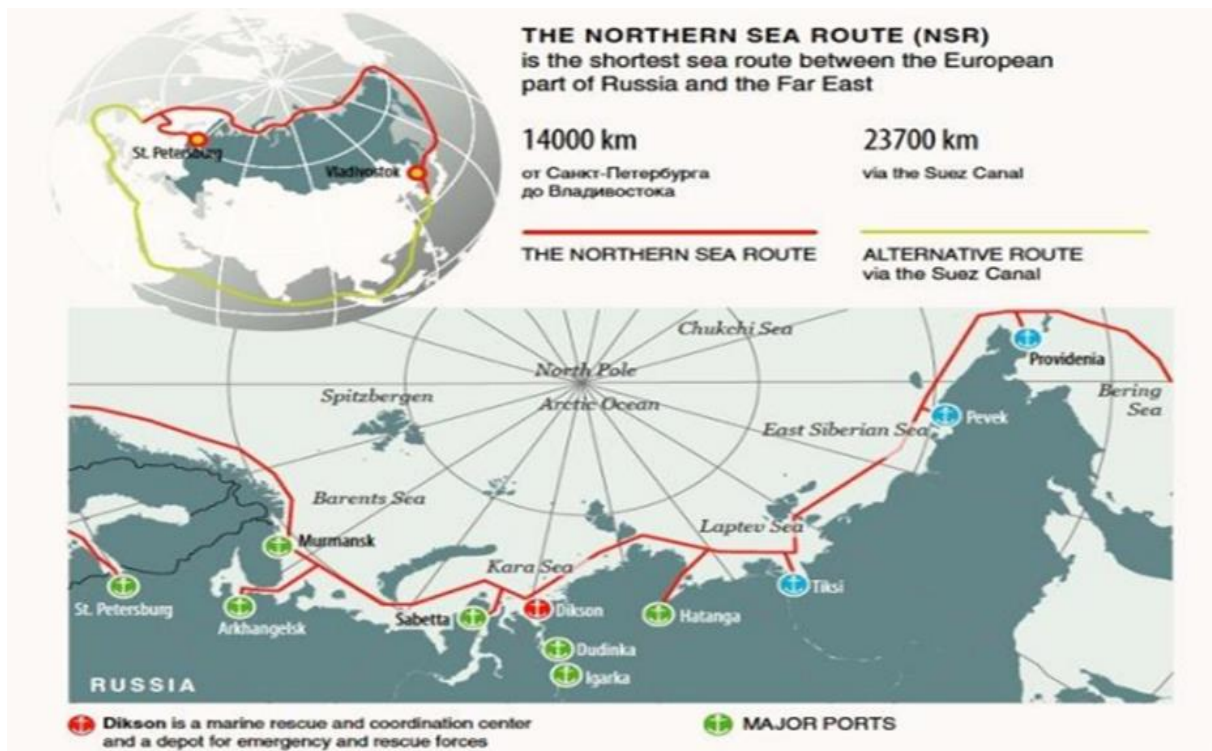
Um dos aspetos de destaque é que a Rota do Mar do Norte permite reduzir em cerca de 22% a ligação entre os portos de Roterdão, na Holanda e de Xangai, na China, tornando-a uma alternativa mais atrativa face à rota Canal do Suez – Estreito de Malaca. (Tomé, 2018, p. 12) A distância entre os dois portos, pela Rota do Mar do Norte, é de 8.716 milhas náuticas, ao passo que pela Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca a distância é de 10.547 milhas náuticas. (Kopra *et al.*, *apud* Filipe, 2017, p. 31)

Na Figura 11, consta a comparação entre as duas rotas, com a diferença que ilustra a ligação entre os portos russos de São Petersburgo e Vladivostok, cuja distância através da Rota do Mar do Norte é de 14.000 quilómetros, enquanto que pela Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca é de 23.700 quilómetros. Obviamente, o tempo e a distância variam consoante a origem e o destino.

---

<sup>17</sup> Salienta-se que a União Soviética se dissolveu em dezembro de 1991.

**Figura 11 - A Rota do Mar do Norte**



Fonte: Freightweek *apud* Silva (2017, p. 46)

No caso da ligação entre o porto de Yokohama, no Japão, e Roterdão, na Holanda, a Rota do Mar do Norte reduz em 40% a distância comparativamente à atual Rota através do Canal do Suez e do Estreito de Malaca. (Ferrão, 2014, p. 16) A Rota do Mar do Norte permite, também, reduzir em 5%, o equivalente a 470 milhas náuticas, a distância entre o porto de Roterdão e o porto de Hong Kong, quando comparada com a mesma rota. Isto significa que, para qualquer porto asiático a norte de Hong Kong, a navegação para a Europa através do Ártico é potencialmente vantajosa, (Adelphi Series *apud* Filipe, 2017, p. 31) ou seja, é algo benéfico para países como o Japão e a Coreia do Sul, para além da República Popular da China, que evita, assim, o Estreito de Malaca, deixando de estar dependente desta passagem.

Esta rota leva a que sejam evitados alguns pontos de estrangulamento (Baptista, 2015, p. 76) que, como já foi mencionado, podem ser propensos a problemas como a pirataria, o terrorismo e conflitos, o que se traduz na insegurança das rotas.

Ao contrário do Canal do Suez e do Estreito de Malaca, a Rota do Mar do Norte tem águas profundas e estreitos largos, (Leal, 2014, p. 214) sendo que o Estreito de Bering tem 85 quilómetros de largura (Libório & Guedes, 2020, p. 71) e 45 metros de profundidade, (LEAL, 2014, p. 69) em contraste com os 24 metros de profundidade e apenas 225 metros de largura do

Canal do Suez e os 21,8 metros de profundidade e 2,80 quilómetros do Estreito de Malaca. Deste modo, a Rota do Mar do Norte apresenta outro tipo de condições, uma vez que não tem as limitações do Canal do Suez, no qual não é permitida a passagem a *Ultra-Large Crude Carriers* (superpetroleiros ultra grandes) só a *Very Large Container Carriers* (petroleiros muito grandes), nem do Estreito de Malaca, no qual a Organização Marítima Internacional recomendou calado máximo para navios de 19,8 metros. (Guedes & Cuz, 2020a, p. 10)

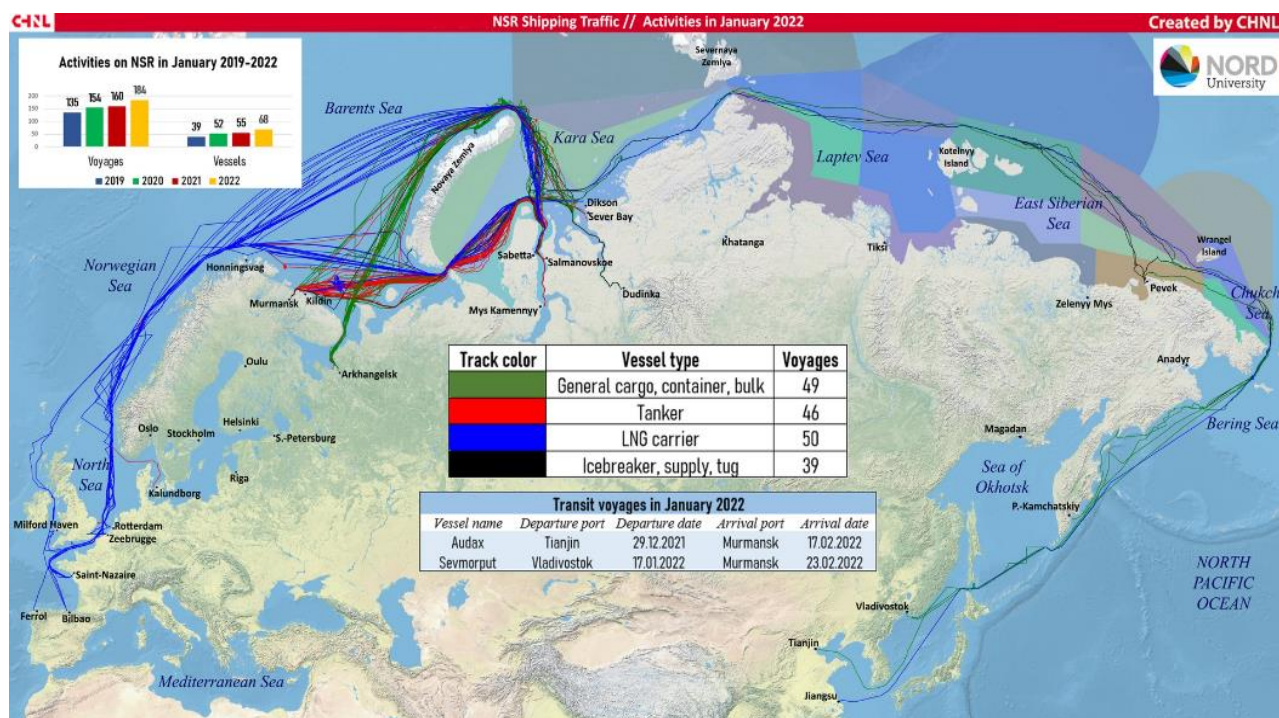
Assim, a Rota do Mar do Norte pode alterar o comércio mundial, uma vez que se torna uma rota comercial apelativa para os Estados ribeirinhos, bem como para Estados fora da região, como é o caso dos países asiáticos, em especial a China, o que será analisado abaixo. A Rota do Mar do Norte não é só apelativa para os Estados, também o é para as empresas de transporte marítimo devido ao encurtamento de distâncias comparativamente à Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca, o que permite viagens mais rápidas e poupança de combustível, aumentando os ganhos destas. (Antrim *apud* Leal, 2014, p. 213)

No entanto, a Rússia precisa de desenvolver as infraestruturas ao longo da Rota do Mar do Norte. Apesar de a administração central da Rota do Mar do Norte já ter sido estabelecida em 1932. Apesar de na Figura 11 indicar que existem onze portos principais ao longo da rota, o porto de Dikson é o único centro de salvamento e coordenação marinha e depósito para forças de emergência e salvamento, nesta rota.

Não obstante, os portos russos no Ártico movimentaram 92.7 milhões de toneladas de carga em 2018. (van Hussen *et al.*, 2020, p. 19) Cerca de 70% dessa carga é constituída por produtos petrolíferos e gás natural liquefeito. (Staalesen *apud* Pavlova & Nikolaeva, 2022, p. 19). O porto russo de Murmansk é o maior porto do Ártico, movimentando mais de 60% do volume total da carga que passou pelos portos russos da região. (van Hussen *et al.*, 2020, p. 19) Este é o maior porto da região livre de gelo (Pryadilina *et al.*, 2022, p. 115) e tem águas profundas, sendo acessível durante o ano inteiro tendo, também, boas ligações aéreas, ferroviárias e rodoviárias para o interior da Federação. (van Hussen *et al.*, 2020, p. 19) Clausonne alerta que a “ponte ártica” vai ser fundamental no futuro na exportação de petróleo russo para os Estados Unidos e Canadá. (Leal, 2014, p. 197)

Com a Figura 12 é possível comprovar que o tráfego na Rota do Mar do Norte tem vindo a aumentar, entre 2019 e 2022. É, também possível comprovar na Figura 12 que em janeiro de 2019, o número de viagens foi de 135, aumentando para 154 em 2020, para 160 em 2021 e 184 só até janeiro de 2022, registando uma diferença significativa.

**Figura 12 - Tráfego marítimo em janeiro de 2019-2022 na Rota do Mar do Norte**



Fonte: Centre for High North Logistics (2022a)

Apesar da pandemia, que obrigou à maior paragem da economia desde a crise de 1929, obrigando também à paragem das trocas comerciais, os números das viagens e de navios que passaram pela Rota do Mar do Norte continuou a aumentar.

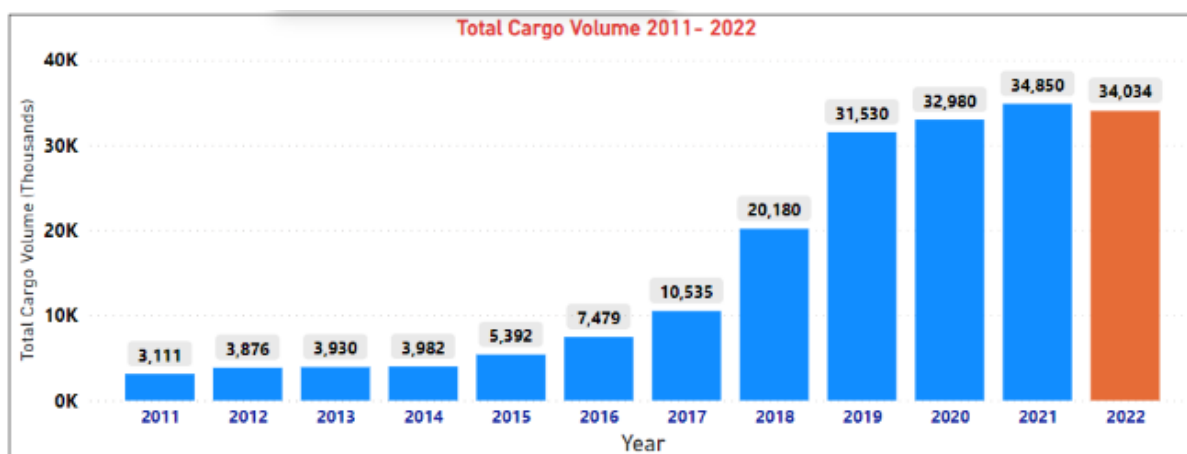
A Figura 12 demonstra que, em janeiro de 2022, foram realizadas um total de 184 viagens, entre as quais 49 viagens transportavam carga geral, contentores e carga a granel. Foram, também, realizadas 46 viagens por petroleiros, 50 navios transportaram gás natural liquefeito, sendo apenas necessários 39 navios quebra-gelo, de fornecimento e rebocadores. Estes aspetos demonstram o volume do tráfego registado apenas até janeiro, um dos meses mais frios e com mais gelo do ano.

A Figura 12 revela, ainda, que em janeiro de 2022 foram realizadas duas viagens de trânsito pela primeira vez durante esta época, através da Rota do Mar do Norte. A primeira ligou porto de Tianjin, na China, ao porto de Murmansk e a segunda ligou os portos russos de Vladivostok e Murmansk, servindo de exemplo para as ligações que a Rota do Mar do Norte permite concretizar entre diversos portos, não se limitando a conectar os portos de Roterão e Xangai.

O Gráfico 1 demonstra em detalhe o volume da carga na Rota do Mar do Norte, entre 2011, no qual o valor foi apenas de 3.111 toneladas e 2022, tendo registado um significativo

aumento para 34.034 toneladas. No entanto, em comparação a 2021, no qual foram registadas 34.850 toneladas, é possível verificar que este valor baixou face a 2022.

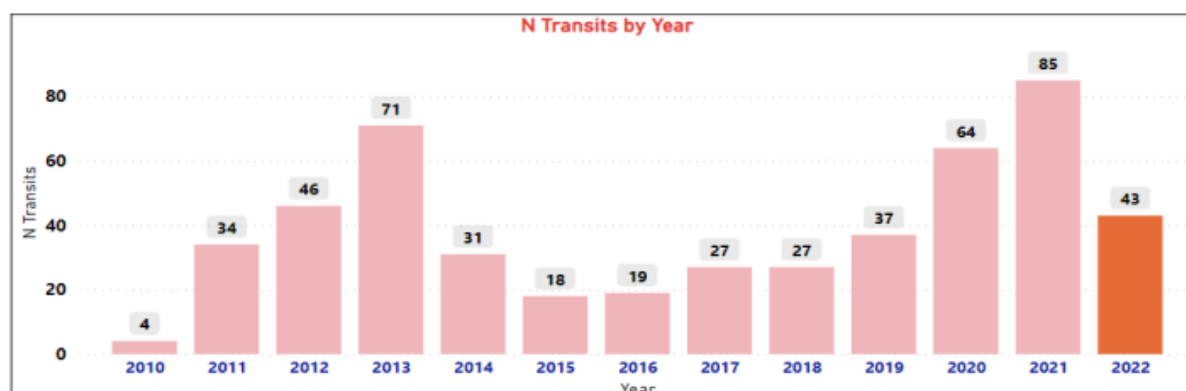
**Gráfico 1 - Volume de carga na Rota do Mar do Norte entre 2011 e 2022 (em toneladas)**



Fonte: Centre for High North Logistics (2022b, p. 1)

O Gráfico 2 é referente ao número de viagens em trânsito através da Rota do Mar do Norte. No geral, tem-se verificado uma tendência para um aumento de viagens em trânsito, registando em 2021 o valor mais elevado com 85 viagens em trânsito. Contudo, verificou-se uma queda acentuada em 2022, no qual apenas se registaram 43 viagens em trânsito.

**Gráfico 2- Número de viagens em trânsito pela Rota do Mar do Norte entre 2010 e 2022**

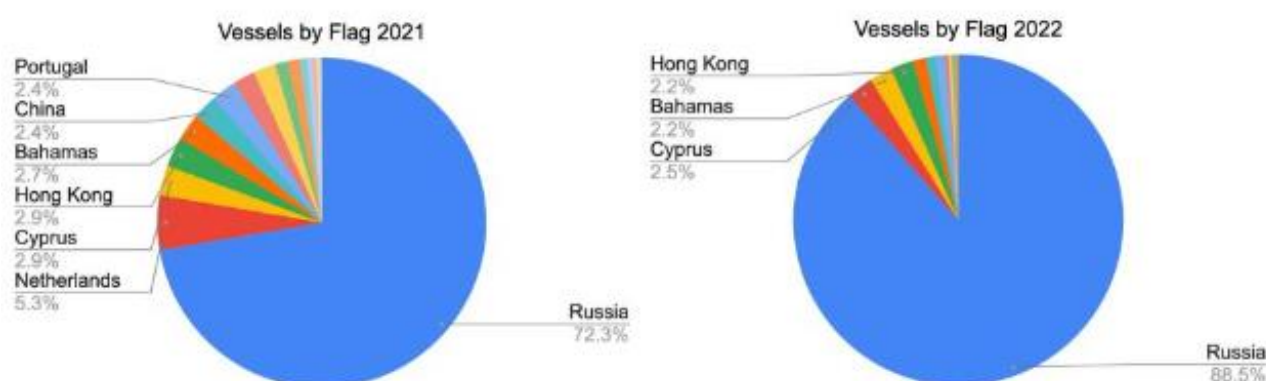


Fonte: Centre for High North Logistics (2022b, p. 5)

A Figura 13 é referente à percentagem de navios por país que atravessaram a Rota do Mar do Norte em 2021 e 2022. Em 2021 é clara uma maior diversidade de Estados que também

têm maiores percentagens, tendo Portugal 2,4%, a China também com 2,4%, as Bahamas com 2,7%, Hong Kong<sup>18</sup> com 2,9%, o Chipre também com 2,9% e a Holanda com 5,3%, tendo a maior percentagem de navios entre estes países. Em 2022 a diversidade de Estados e as suas percentagens são significativamente menores, destacando-se apenas Hong Kong com 2,2%, as Bahamas também com 2,2% e o Chipre com 2,5%, contando com a maior percentagem de navios entre estes países. Apenas a Rússia viu a sua percentagem aumentar de 72,3% em 2021 para 88,5% em 2022, o que significa que se a Rota do Mar do Norte é principalmente utilizada pela Rússia.

**Figura 13 - Percentagem de Navios por País que atravessaram a Rota do Mar do Norte em 2021 e 2022**



Share of vessels on the NSR by country flag in 2021 and 2022. (Source: Author's own work with CHNL data)

Fonte: Humpert (2023)

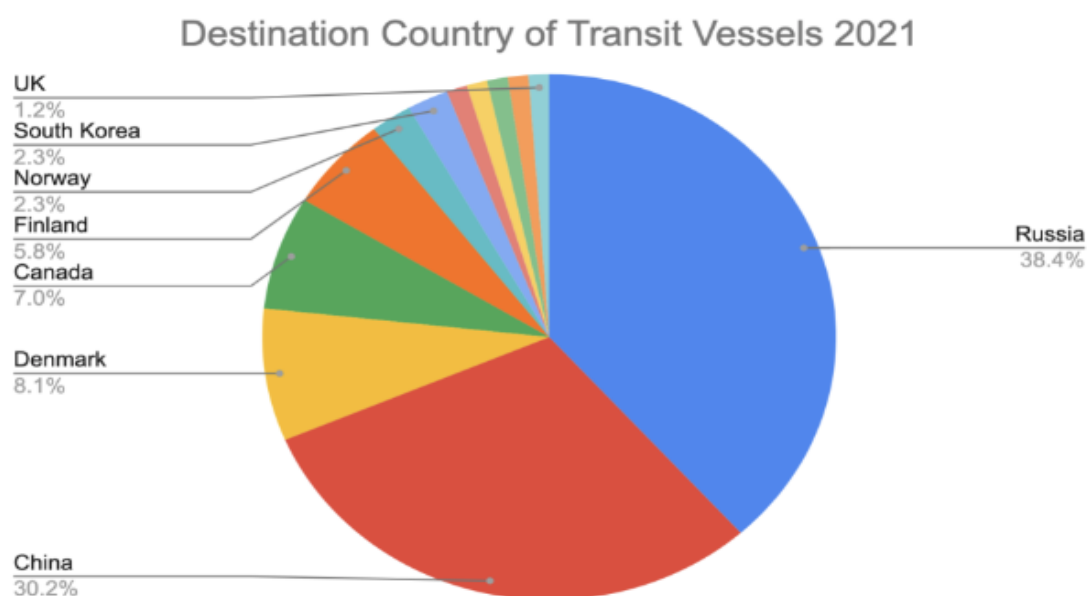
Comparando o Gráfico 1, o Gráfico 2 e a Figura 13, para o ano de 2022, é possível confirmar que enquanto o volume de carga se manteve mais ou menos estável, registando uma ligeira diminuição, o número de viagens em trânsito, cuja tendência era de aumentar, registou uma queda acentuada, com somente 43 viagens em trânsito e verificou-se a diminuição da percentagem de navios que atravessaram a Rota do Mar do Norte, só aumentando a percentagem da Rússia. Estes valores são explicados pelas sanções económicas aplicadas à Federação Russa após invasão à Ucrânia, em fevereiro de 2022. (Humpert, 2023)

Não estando disponíveis os dados de 2022 relativos aos países de destino das viagens em trânsito através da Rota do Mar do Norte, serão analisados os valores de 2021, presentes na

<sup>18</sup> Apesar de ser uma região administrativa especial chinesa e não um país, é incluído nesta estatística.

Figura 14. Os principais países de destino dos navios em trânsito na Rota do Mar do Norte foram em 2021, para além dos portos russos, que representaram 38,4%, os portos chineses, que foram responsáveis por 30,2% o que equivale a 26 viagens pela Rota do Mar do Norte. O restante valor divide-se entre o Reino Unido, que representa 1,2%, a Coreia do Sul, com 2,3%, demonstrando também que é mais vantajoso para todos os portos acima de Hong Kong o comércio pela Rota do Mar do Norte. A Noruega representou 2,3%, a Finlândia representou 5,8%, o Canadá representou 7% e a Dinamarca representou 8,1%. No entanto, estes valores podem ter-se alterado drasticamente em 2022, à semelhança do número de viagens em trânsito e da percentagem de navios que atravessaram a Rota do Mar do Norte, devido às sanções aplicadas à Rússia.

**Figura 14 - Países de Destino dos Navios em Trânsito, 2021**



**Destination countries of transit voyages 2021. (Source: Based on information by the NSR Information Office)**

Fonte: NSR Information Office *apud* Humpert (2021)

A Rússia centra-se na possibilidade de “retirar benefícios económicos da implementação comercial na Rota do Mar do Norte”, (Filipe, 2017, p. 52) o que explica o seu interesse pelos recursos naturais presentes no Ártico, podendo, desta forma, utilizar a Rota do Mar do Norte para escoar as suas reservas de gás natural e petróleo. (Leal, 2012, p. 439) Perante uma possível abertura desta rota, haverá a possibilidade de aceder tanto ao Oceano Atlântico como ao Oceano Pacífico, a partir de qualquer porto da costa russa na região, podendo a Rússia

também ser beneficiada pelo facto de alguns navios poderem querer navegar por esta rota, tendo de pedir autorização previamente. (Ferrão, 2013, p. 33-34)

Para que seja possível o aumento do tráfego, é também necessário que a Rússia desenvolva as infraestruturas e aumente o número de navios quebra-gelo, mesmo que possua a maior e melhor frota destes navios, o que garante a segurança dos navios escoltados. (Leal, 2014, p. 239) A Rússia assume-se, assim, como o equivalente a um porteiro, uma vez que a Rota do Mar do Norte tem obrigatoriamente de passar pelas suas águas soberanas, o que lhe confere um papel fundamental numa possível rota comercial que ligue os dois oceanos. (Filipe, 2017, p. 117) Face a estas tendências, a Rússia está a tornar-se numa potência marítima, devido às melhores condições de acessibilidade ao Ártico, novas zonas de pesca e rotas marítimas mais curtas, o que impede, assim, o seu isolamento. (Antrim *apud* Filipe, 2014, p. 215-216)

Contudo, o Ártico é uma das regiões do Mundo em que os impactos das alterações climáticas são mais visíveis, devido à fragilidade do seu ecossistema. (Silva, 2017, p. 65) Desta forma, o degelo surge como uma variável na circulação da Rota do Mar do Norte, alterando as condições de navegação, em que possivelmente deixam de ser necessários os navios quebra-gelo durante o verão, o que poderá tornar o tempo de navegação por esta rota ainda menor (Ferrão, 2013, p. 58). Porém, o degelo surge, também, como uma preocupação tanto para os Estados como para organizações não governamentais e para o Conselho do Ártico, que pretendem combater as alterações climáticas.

Mesmo que, em 1978, tenha sido possível a navegação no ano inteiro e que, em 2009, tenha sido feita a travessia sem a necessidade de navios quebra-gelo, nos dias de hoje, mesmo no verão, ainda é necessários que os navios de mercadorias sejam acompanhados por navios quebra-gelo, (Leal, 2014, p. 214) o que leva a que para muitos académicos seja cedo para falar na Rota do Mar do Norte como alternativa ao Canal do Suez – Estreito de Malaca, não obstante a diminuição significativa das distâncias. O facto de, simultaneamente, se ouvirem relatos sobre o acelerar do degelo e a Rússia estar a aumentar significativamente as suas despesas militares e investigações que preveem recursos significativos de hidrocarbonetos não explorados na região levou muitos comentadores a acreditar que os conflitos armados e as "guerras de recursos" no Ártico seriam iminentes. (Keupp, 2015, p. 7)

Com a abundância de recursos naturais, a região do Ártico pode ainda diversificar a oferta dos combustíveis fósseis, o que, por sua vez, poderá aumentar as vantagens da Rota do Mar do Norte perante a Rota do Canal do Suez – Estreito de Malaca. (Xing & Bertelsen *apud* Filipe, 2017, p. 61-62) A Rússia poderá beneficiar deste possível escoamento das reservas de combustíveis fósseis, pois a maioria dos recursos existentes encontram-se em zonas sob soberania russa. (Cohen *apud* Silva, 2017, p. 44)

A procura de vias marítimas mais curtas entre a Europa e a Ásia-Pacífico, regiões extremamente importantes no comércio mundial, tem-se afigurado como uma das principais preocupações ao longo dos séculos (O'Rourke *et al.*, *apud* Filipe, 2017, p. 39) e a utilização da Rota do Mar do Norte como rota comercial alternativa à Rota do Canal do Suez – Estreito de Malaca é uma questão que surgiu recentemente e é, portanto, algo que ainda pode gerar vários argumentos diferentes, bem como debates em torno deste tema.

Se se verificar a utilização da Rota do Mar do Norte como uma rota comercial que consiga competir com as rotas já estabelecidas, o Estreito de Bering poderá tornar-se num ponto de estrangulamento, não só por ser um estreito que se localiza na parte final da rota como por também separar a Rússia dos Estados Unidos, sendo propício a conflitos, querendo os Estados o controlo sobre este ponto, especialmente com a emergência de novos atores interessados na região, (Guedes & Cruz, 2020, p. 22) não se limitando apenas a uma competição entre Estados Unidos e Rússia pelo domínio do estreito, acabando por envolver também os restantes Estados do Ártico e a China que, perante o controlo militar do Estreito de Malaca por parte dos norte-americanos, tentará limitar o seu ascendente também nesta nova rota comercial evitando entaves a navios com destino à China. Isto significaria que poderia repetir-se o Dilema de Malaca, no Ártico.

O professor Luís Tomé (2010, p.381) declara que, para além dos motivos securitários e de desenvolvimento económico, a Rússia quer, de facto, tornar a Rota do Mar do Norte numa verdadeira alternativa à Rota do Suez, o que se traduz não só no encurtamento entre o Atlântico e o Pacífico mas também num novo realce à posição geopolítica da Rússia.

Apesar da Rota do Mar do Norte ser uma alternativa mais rápida, mais segura, com estreitos mais largos do que a atual rota Canal do Suez – Estreito de Malaca, o facto de toda a sua extensão se encontrar em águas soberanas russas poderá ser visto como um entrave para alguns dos Estados, como por exemplo os Estados Unidos, uma vez que a Rússia passa a ter uma posição privilegiada no comércio mundial, alterando, desta forma, o cenário geopolítico e geo económico no sistema internacional, uma vez que o seu poder irá aumentar, passando a ter um maior peso no sistema “uni-bi-multipolar”, como foi descrito pelo professor Luís Tomé (2021, p. 111). A cooperação entre a Rússia e a China, é algo que os Estados Unidos também podem ver como um entrave, não querendo a presença chinesa na região.

Outro entrave que a Rota do Mar do Norte enfrenta para além das sanções à Rússia, é ao nível das infraestruturas, uma das prioridades da Rússia, marcada pela ausência de grandes portos em todo o Oceano Ártico, o que impossibilita que os operadores beneficiem da economia em rede. (Humpert, 2013, p.4)

Como foi referido, os valores de trânsito e de volume de carga na Rota do Mar do Norte têm vindo a registar um aumento nos últimos anos, à exceção do ano 2022. No entanto, é necessário que estes valores aumentem ainda mais para que seja possível à Rota do Mar do Norte fazer concorrência com as rotas já estabelecidas, tendo em conta que o seu tráfego de trânsito não ultrapassa os 500 milhões de toneladas por ano. (Klimenko, 2020) As sanções à Rússia também demonstram estar a ter um significativo impacto na navegação comercial da Rota do Mar do Norte, podendo ser um fator decisivo para que esta rota se estabeleça, ou não, como uma rota comercial alternativa.

Deste modo, é possível compreender o interesse que a possibilidade que a utilização desta rota como uma rota comercial alternativa tem, tanto para os Estados ribeirinhos e para o Conselho do Ártico como para a China e para muitas empresas.

Neste subcapítulo foi descrita a Rota do Mar do Norte a nível comercial, percebendo os interesses nesta rota como uma alternativa à rota que passa pelos pontos de estrangulamento do Canal do Suez e do Estreito de Malaca, abordando também os aspetos que a Federação Russa precisa de melhorar para que tal aconteça. De seguida, serão explicadas as estratégias dos principais atores para o Ártico e as dinâmicas geopolíticas entre si.

### **2.3. Principais Atores na Região e as suas Dinâmicas**

Foi feita uma caracterização histórica e dos recursos naturais do Ártico, bem como explicado o modo como o pensamento geopolítico olhava para a região, sendo ainda descrita a Rota do Mar do Norte a nível comercial e como pode surgir como uma possível rota comercial alternativa. Neste último subcapítulo pretende-se compreender as dinâmicas entre os atores e as suas estratégias para a região.

Como já foi referido, o Ártico é uma região de recursos importantes e valiosos que despertam o interesse de diversos Estados, bem como a própria Rota do Mar do Norte, que permite diminuir as distâncias em cerca de 22% entre os portos de Roterdão e Xangai. Perante o interesse de explorar os recursos da região e em utilizar a Rota do Mar do Norte como rota comercial alternativa, os atores do Ártico e não só, como será explicado, têm vindo a desenvolver estratégias que visam o desenvolvimento, a cooperação e a proteção da soberania e dos interesses nacionais dos Estados. (Baptista, 2015, p. 60)

No entanto, também se verifica a sobreposição e a colisão dos interesses nacionais dos diversos Estados, em matérias do estatuto de áreas marítimas e de delimitação de fronteiras, o que causa situações de competição na região, levando a consecutivas submissões à Comissão dos Limites com o objetivo de estender a Plataforma Continental ou de assinar acordos entre os Estados. (Idem, Ibidem)

Os principais atores da região, como já foram anteriormente indicados, são a nível de Estados os Estados costeiros como a Rússia, os Estados Unidos, o Canadá, a Noruega, a Dinamarca, os Estados não costeiros como a Suécia, a Islândia e a Finlândia e a nível de organizações internacionais o Conselho do Ártico. Outro ator com interesse na região é a União Europeia. Mais recentemente, a República Popular da China também tem vindo a demonstrar o seu interesse na região. A nível de organizações não governamentais destaca-se a *World Wide Fund for Nature*, em português Fundo Mundial para a Natureza.

Ciente da importância que a região ártica, os seus recursos e a Rota do Mar do Norte representam, a Rússia tem vindo a desenvolver várias estratégias para o Ártico. Em 2015, a Rússia adotou um Plano de Desenvolvimento Integrado da Rota do Mar do Norte 2015-2030 e, em 2016, atribuiu ao Serviço de Segurança Federal o controlo total da aplicação da lei ao longo da rota. (Tomé, 2018, p. 80)

Em 2013, o presidente Vladimir Putin assinou a estratégia de desenvolvimento da região russa do Ártico até 2020, que dá continuidade e atualiza a sua estratégia de 2008. Este documento é uma estratégia que visa apenas o território russo na região, não incluindo o resto do Ártico, virando-se, assim, para a sua zona soberana, na qual se encontra a Rota do Mar do Norte e importantes recursos naturais. Os objetivos desta estratégia até 2020 pretendiam implementar os seus interesses nacionais através do desenvolvimento socioeconómico, científico e tecnológico da região, da construção de infraestruturas de informação e telecomunicações modernas, da cooperação internacional na região, da segurança militar e energética, através do desenvolvimento sustentável deste setor, traduzindo-se também na segurança ecológica. Assim, os objetivos desta estratégia visam a manutenção da paz e cooperação no Ártico além de que a Rússia já visava a utilização da Rota do Mar do Norte como rota nacional de transporte, não incluindo ainda a sua utilização para o comércio internacional. (Klimenko, 2020)

A 6 de maio de 2020, Putin aprovou a nova estratégia para a região, intitulado de Princípios Básicos da Política Estatal da Federação Russa no Ártico até 2035. Esta é a estratégia mais recente da Federação e segue as mesmas ideias que a estratégia anterior, visando garantir a sua integridade territorial e a sua soberania, manter a paz no Ártico com parcerias estáveis e mutuamente benéficas, quer com países do Ártico quer com países fora da região, garantir elevados padrões de vida e prosperidade para os habitantes da região, desenvolver o Ártico russo como base estratégica de recursos, usando-os para acelerar o crescimento económico nacional, desenvolver a Rota do Mar do Norte como um corredor de transporte nacional globalmente competitivo e proteger o ambiente ártico, a pátria primordial e o modo de vida tradicional as minorias indígenas no Ártico russo. (Idem, Ibidem)

Ao contrário da estratégia anterior, as metas de desenvolvimento socioeconómico recebem um tratamento individualizado. (Gustafsson, 2021, p. 4) Esta nova estratégia revela que a Rússia pretende utilizar os recursos naturais, que existem em abundância na região, para o seu crescimento económico. Os hidrocarbonetos são as principais exportações, em especial o gás natural liquefeito que é transportado através da Rota do Mar do Norte. Face ao consecutivo aumento do volume de carga transportado pela rota e ao degelo, nesta estratégia, a Rússia pretende que a Rota do Mar do Norte consiga competir com outras rotas já estabelecidas, uma vez que esta tem vindo a ganhar projeção, tendo já diversos países de destino desde a Ásia, à Europa e ao Canadá, sendo o seu principal destino a China, como foi acima referido. Contudo, como já foi visto, para que a Rota do Mar do Norte consiga concorrer com as outras rotas tem de aumentar o seu volume de trânsito e ultrapassar os 500 milhões toneladas por ano em tráfego. (Klimenko, 2020)

Esta estratégia salienta a necessidade de garantir a integridade territorial e a soberania, em comparação com a estratégia anterior. Mas, os objetivos militares e de segurança continuam presentes, especialmente na manutenção da capacidade operacional e na prontidão das Forças Armadas para impedir qualquer agressão contra a Rússia no Ártico, bem como no desenvolvimento ainda maior as forças da Guarda de Fronteira e da Guarda Costeira no Ártico. (Idem, Ibidem) Face a estes objetivos, compreende-se que a nova estratégia tenda a uma crescente securitização e militarização da região, (Gustafsson, 2021, p. 4) o que pode ser explicado pelo desenvolvimento da Rota do Mar do Norte que começa a tomar outras proporções maiores, sendo do interesse da Rússia a sua proteção económica e militar, querendo impedir a atuação de marinhas<sup>19</sup> de outros Estados nas suas águas soberanas, bem como para proteger a própria navegação pela rota, impedindo situações de pirataria e roubos armados como ocorrem no Canal do Suez e no Estreito de Malaca. Porém, podemos considerar as condições climáticas agrestes e as dificuldades à navegação causadas pelo gelo como um fator de dissuasão à pirataria e roubos armados.

A política externa da Rússia pretende optar pela resolução pacífica de conflitos na região, com base na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, (Antrim *apud* Leal, 2014, p. 378) que todos os Estados do Ártico assinaram e ratificaram, à exceção dos Estados Unidos que nunca ratificaram a Convenção. Contudo, a Rússia não descarta a possibilidade de conflitos vindouros em torno dos recursos energéticos perto das suas fronteiras no Ártico que possam requerer a utilização do instrumento militar. (Cohen *apud* Leal, 2014, p. 378)

---

<sup>19</sup> Em dezembro de 2019, o Chefe do Estado-Maior-General, Valeryi Gerasimov, declarou que a Rússia é contra toda a presença naval estrangeira na Rota do Mar do Norte. (Gustafsson, 2021, p.4)

A Federação Russa tem a sua própria percepção dos restantes Estados do Ártico. Vê na Noruega uma potência mais familiar e previsível, enquanto não leva muito a sério a Dinamarca devido à sua tentativa em provar que a Cordilheira Lomonosov é parte da sua plataforma continental. Quanto ao Canadá, este é observado com mais cuidado uma vez que pretende aumentar as suas capacidades navais na região, o que por enquanto, não representa um conflito de interesses com a Rússia. A real preocupação da Rússia no Ártico são, sem dúvida, os Estados Unidos da América, o que se deve à existência de elementos de confronto e cooperação que tendem a aumentar as tensões entre estas potências, levando a Rússia a acreditar que o Ártico pode surgir como uma nova questão nesta relação complexa. Apesar de os Estados Unidos se afigurarem como uma ameaça, a Rússia identifica um problema ainda mais preocupante, que se prende com o facto de os outros países do Ártico poderem juntar forças contra si, uma vez que, por sinal, são todos membros da NATO. (Baev *apud* Leal, 2014, p. 380-381)

Este problema intensificou-se quando a Rússia invadiu a Ucrânia a 24 fevereiro de 2022 e tem vindo a alterar as dinâmicas de cooperação e competição no Ártico. Três navios de guerra da divisão ártica da marinha russa, a Frota do Norte, são utilizados na invasão militar russa da Ucrânia. As empresas russas *Rosneft* e *Lukoil* foram suspensas da Associação de Petróleo e Gás da Noruega em resposta ao ataque ilegal da Rússia à Ucrânia e a Rússia foi alvo de sanções por parte da União Europeia. A Rússia também foi alvo de sanções na região do Ártico, quando a cidade norueguesa de Tromsø terminou os acordos de amizade com as cidades russas Arkhangelsk, Murmansk e Nadym. Em março de 2022, os restantes membros do Conselho do Ártico – Estados Unidos, Canadá, Noruega, Finlândia, Suécia, Dinamarca e Islândia – condenaram formalmente a Rússia pela invasão à Ucrânia e suspenderam os seus trabalhos no Conselho do Ártico, do qual Rússia detinha à altura a presidência. Entretanto, em junho de 2022, estes sete Estados retomaram a cooperação interna limitada, cooperando a nível ambiental, com projetos que não implicam a participação da Rússia. (Groome & Barnes, 2022, p. 11-13)

Na sequência destas sanções, o Embaixador Geral da Rússia para a Cooperação no Ártico, Nikolai Korchunov, manifestou a sua preocupação com o aumento da atividade militar da NATO na região e anunciou que o teste de um míssil de cruzeiro hipersónico *Zircon* tinha sido bem sucedido. Além disso, a Rússia tem vindo a realizar exercícios militares no Cabo Chelyuskin e na costa do Mar de Chukchi, demonstrando suas capacidades militares. A Federação anunciou, ainda, os seus planos de lançar nove satélites em órbita polar para monitorizar o Ártico até 2026, no âmbito do desenvolvimento da Rota do Mar do Norte. (Idem, p. 13) Estes atos contribuem não só para a militarização do Ártico, como também para um aumento das dinâmicas de competição na região.

A Rússia tem vindo a procurar parcerias benéficas na região, mas após a invasão à Ucrânia terá de procurar Estados fora da região e que não pertençam à NATO para formar parcerias. Estas parcerias podem ser somente de carácter económico, ou seja, a Rússia pretende obter investimentos para que consiga desenvolver as infraestruturas ao longo da Rota do Mar do Norte, surgindo, assim, uma parceria com a China ou até com a Índia.

De acordo com Groome e Barnes (2022, p.10), em dezembro de 2021, a Rússia demonstrou interesse em fortalecer a cooperação energética com a Índia, incluindo o desenvolvimento conjunto de campos de hidrocarbonetos no Ártico. A Índia tem o estatuto de observador do Conselho do Ártico desde 2013.

Ainda em março de 2022, a Índia lançou a sua Política para o Ártico intitulada de a Índia e o Ártico: Construir uma Parceria para o Desenvolvimento Sustentável. A Índia detém atualmente o estatuto de observador no Conselho do Ártico, (Idem, p. 11) demonstrando que existem vários Estados que não são da região interessados no Ártico, o que pode significar que a China terá concorrência.

A política indiana para o Ártico assenta em seis pilares: na ciência e na investigação, no clima e na proteção ambiental, no desenvolvimento económico e humano, no transporte e conectividade, na governança e cooperação internacional e no reforço das capacidades nacionais. Deste modo, a Índia pretende reforçar a cooperação com a região do Ártico, harmonizar a investigação polar com o terceiro polo, os Himalaias, contribuir para os esforços para melhorar a compreensão da humanidade sobre a região ártica, intensificar os esforços internacionais em matéria de luta contra as alterações climáticas e da proteção do ambiente e fazer avançar o estudo e a compreensão do Ártico na Índia. (Government of India, 2022, p. 2-23)

Mesmo não sendo um Estado do Ártico, a China tem vindo a demonstrar interesse e uma aproximação à região. Em 2013, a China começou a revelar publicamente os seus interesses pela a região, tornando-se observador do Conselho do Ártico, na Reunião Ministerial de Kiruna, (Arctic Council, s.d.) o que lhe permite estar presente nas reuniões e discutir os assuntos que mais lhe interessa, estabelecendo, assim, a sua presença na região, fazendo uso do *smart power*. No entanto, as ambições chinesas são encaradas frequentemente com desconfiança pelos outros atores. (Leal, 2014, p. 397-399) Em janeiro de 2018, reforçou os seus interesses através da publicação de um livro branco com sua política para o Ártico. Como a China não tem soberania na região, descreve-se como um parceiro pacífico e cooperativo. Contudo, o seu verdadeiro interesse reside na exploração de recursos naturais, em vez das alterações climáticas. (Grieger, 2018, p. 3)

Neste livro branco a China declara que nenhum Estado não-ártico tem o direito de reivindicar soberania na região mas têm o direito de se envolver em empreendimentos económicos e científicos dentro dos limites do direito internacional. (Hodgson & Lanteigne, 2022, p. 204) Revela, também, que se vê como um "Estado quase ártico" (Zhao *apud* Hodgson & Lanteigne, 2022, p. 204) mas como não possui território na região, está dependente da boa vontade dos oito membros<sup>20</sup> do Conselho do Ártico para desenvolver as suas políticas para a região. (Hodgson & Lanteigne, 2022, p. 204) Segundo João Leal (2014, p. 397), a China reconhece os inconvenientes que enfrenta por não ter território na região, o que a exclui da adoção de políticas regionais e da gestão dos recursos naturais, pelo que pretende aproximar-se dos Estados do Ártico.

Apesar deste documento não fornecer nenhuma diretriz política detalhada, é clara a vontade chinesa de vincular o Ártico à sua iniciativa Um Cinturão, uma Rota usando a Rota da Seda Polar para conectar a China à Europa através do Oceano Ártico. (Gabinete de Informação do Conselho de Estado da China *apud* Lassere & Alexeeva, 2022, p. 13) De facto, a China já incorporou o Ártico na iniciativa Um Cinturão, uma Rota, em julho de 2017, quando começou a denominar esta rota por Rota da Seda Polar, na qual a Rota do Mar do Norte se constitui a mais viável das rotas árticas. (Kopra, 2020, p. 2)

As condições de navegação e apoio nas rotas árticas e a garantia do direito de passagem em trânsito nos estreitos internacionais do Ártico são fundamentais para a China, pois cerca metade do seu PIB (Produto Interno Bruto) deriva do transporte marítimo. (Quaile *apud* Leal, 2014, p. 389)

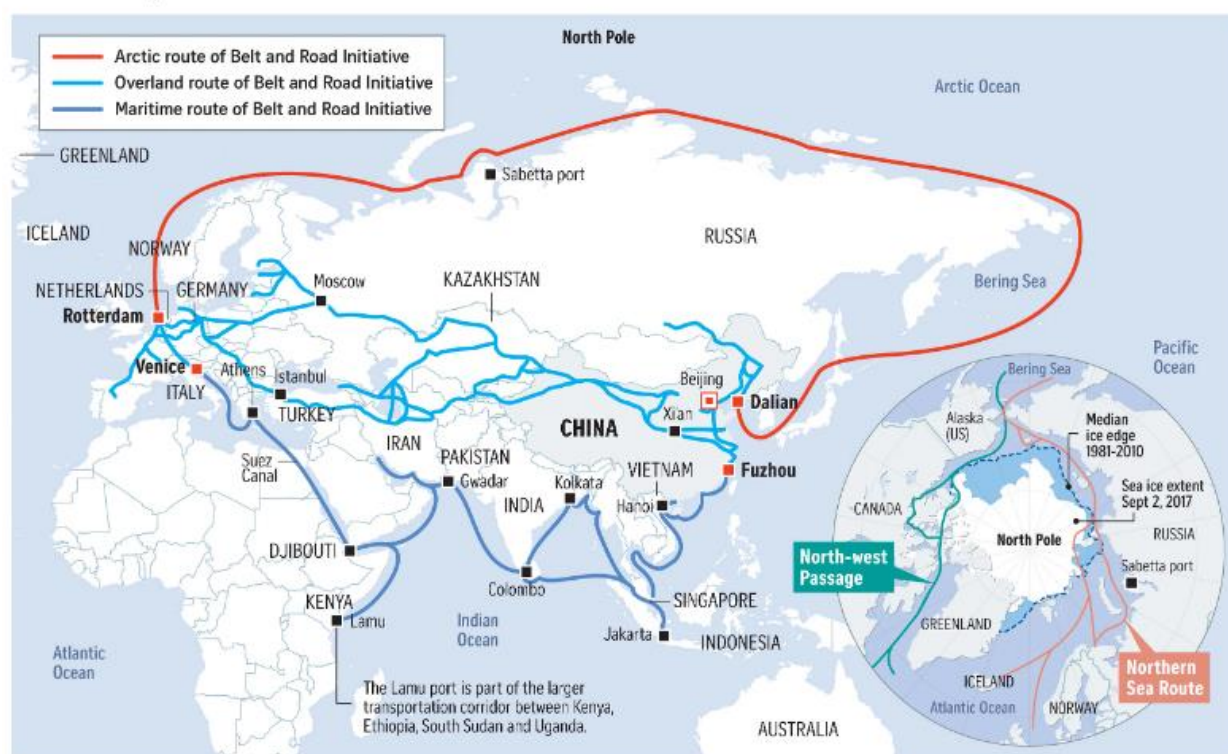
Na Figura 15 é possível consultar a iniciativa Um Cinturão, uma Rota, com o trajeto marítimo, a azul escuro, a assinalar a rota que liga a China e o sudeste asiático à Índia, ao Médio Oriente, a África e à Europa. O trajeto terrestre, em azul claro, liga a Rússia e a China à Eurásia e à Europa. Quanto à Rota da Seda Polar, assinalada a vermelho, esta pretende ligar o porto de Roterdão ao porto de Dalian.

---

<sup>20</sup> Os oito membros do Conselho do Ártico são a Federação Russa, os Estados Unidos, o Canadá, a Noruega, a Finlândia, a Suécia, a Dinamarca e a Islândia.

**Figura 15 - A Rota da Seda Polar e a Iniciativa Um Cinturão, uma Rota**

### China's polar extension to Silk Road



Fonte: Straits Times *apud* Grieger (2018, p. 5)

A vontade de alargar a iniciativa Um Cinturão, uma Rota ao Ártico reflete uma China mais confiante em prosseguir os seus interesses económicos e geopolíticos a nível mundial e que pretende promover laços económicos bilaterais com diferentes Estados do Ártico, embora a Rússia seja atualmente o único parceiro desta iniciativa na região. (Lassere & Alexeeva, 2022, p. 13)

Neste livro branco, a China demonstra a sua vontade em extrair gás, petróleo e recursos minerais da região. (Sputnik *apud* Monteiro *et al.*, 2020, p. 43) Os hidrocarbonetos do Ártico são atrativos para China, conferindo-lhe segurança energética, ao contrário da sua situação atual. Os Estados ribeirinhos são, neste caso, beneficiários devido aos preços de exploração e a sua quota-parte de hidrocarbonetos de cada um. (Leal, 2014, p. 268)

Face à dependência da China em relação aos recursos energéticos que passam pelo Estreito de Malaca e com o desenvolvimento da iniciativa Um Cinturão, uma Rota de 2013, a China necessita de rotas seguras, na qual surge a Rota do Mar do Norte, que também é mais rápida. Assim, a China pretende que sejam reconhecidos os direitos equitativos de navegação no Ártico, o que lhe permitirá alcançar as rotas comerciais, os recursos energéticos e a Rota do

Mar do Norte. (Filipe, 2017, p. 97) Deste modo, a incorporação do Ártico e possivelmente da Rota do Mar do Norte na iniciativa Um Cinturão, uma Rota, afigura-se como uma alternativa apelativa por ser mais segura face ao Estreito de Malaca, do qual a China está muito dependente em termos energéticos e sobre o qual não tem controlo, sendo este controlado pelos Estados Unidos (Quaile *apud* Leal, 2014, p. 387) e caracterizado pela insegurança e possíveis engarrafamentos. (Silva, 2017, p. 47)

Contudo, Humpert (2013, p. 4-13) afirma que só para o comércio com a Europa é que a Rota do Mar do Norte seria benéfica, pois o comércio com o Médio Oriente, África e América não passaria por esta rota, mesmo que os períodos sem gelo fossem mais longos, por não compensar. Declara, ainda, que, para os portos até ao norte da China, poderia reduzir-se a distância até 28%, mas que os portos que mais têm crescido a nível económico estão no sul da China, o que o autor acredita que acabará por fazer com que deixe de compensar a navegação pela Rota do Mar do Norte nestes portos mais a sul. Salienta, também, que apesar do interesse pela Rota do Mar do Norte, a China continua a investir em portos ao longo do Canal do Suez, o que indica que não irá abdicar desta rota totalmente.

A Tabela 2 compara as distâncias entre o noroeste europeu e alguns dos principais portos asiáticos, através da Rota do Mar do Norte e da Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca. Deste modo, podemos verificar que a distância entre a Europa e o porto de Tóquio, no Japão, é reduzida em quase 39% através da Rota do Mar do Norte, comparativamente à Rota do Canal do Suez. Já para o porto de Busan, na Coreia do Sul, a distância é reduzida em 33%, através da Rota do Mar do Norte. Para o porto de Shanghai, na China, a distância é reduzida para 27% e para porto de Hong Kong, também na China, é de quase 14%. Enquanto que as distâncias entre o noroeste europeu e todos estes portos situados mais a norte na Ásia são significativamente menores através da Rota do Mar do Norte, apenas para o porto de Singapura, cuja localização se encontra bastante perto do Estreito de Malaca, é que a distância aumenta para 16%, sendo que a Rota do Mar do Norte deixa de compensar para portos asiáticos situados mais a sul.

**Tabela 2 - Comparação das distâncias entre a Rota do Mar do Norte e a Rota do Canal do Suez**

| <i>Departure</i>            | <i>Destination</i> | <i>Distance SCR (nm)</i> | <i>Distance NSR (nm)</i> | <i>NSR Distance Reduction (%)</i> |
|-----------------------------|--------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| <i>North Western Europe</i> | <i>Tokyo</i>       | <i>11,292</i>            | <i>6,905</i>             | <i>38.85</i>                      |
|                             | <i>Busan</i>       | <i>10,827</i>            | <i>7,248</i>             | <i>33.06</i>                      |
|                             | <i>Shanghai</i>    | <i>10,532</i>            | <i>7,688</i>             | <i>27.00</i>                      |
|                             | <i>Hong Kong</i>   | <i>9,753</i>             | <i>8,399</i>             | <i>13.88</i>                      |
|                             | <i>Singapore</i>   | <i>8,343</i>             | <i>9,731</i>             | <i>-16.64</i>                     |

Fonte: Hansen, Carsten Orts *et al. apud* Filipe (2017 p. 122)

A China e a Rússia têm vindo a desenvolver uma parceria, na qual a China disponibiliza os meios financeiros à Rússia, que necessita de investir na Rota do Mar do Norte para o desenvolvimento das infraestruturas, alterando, deste modo, o cenário geopolítico da região e as dinâmicas de poder. Tendo em conta os seus interesses na zona, a China deu início a um processo de articulação estratégico-militar com a Rússia, que não dispõe de tantos recursos financeiros como a China, alterando, deste modo, o cenário geopolítico da região e as dinâmicas de poder. A Rússia é o principal fornecedor de energia e de armamento à China, o que perante a utilização da Rota do Mar do Norte como rota comercial alternativa permitiria que a China deixasse de depender energeticamente do Estreito de Malaca. (Tomé, 2021, p. 123) O presidente russo, Vladimir Putin, assinou em fevereiro de 2022, um contrato de petróleo e gás de mil milhões de dólares com o presidente chinês, Xi Jinping. (Groome & Barnes, 2022, p. 11)

Esta articulação entre a Rússia e a China funciona bem uma vez que fomenta os objetivos de ambas as partes como a contenção da supremacia dos Estados Unidos, a divisão do Ocidente e das potências democráticas, a supressão de influências políticas liberais nas organizações e convenções internacionais e a alteração da ordem mundial. (Tomé, 2021, p. 123)

Devido a estar geograficamente afastada do Ártico, falta-lhe perícia na prospeção e exploração de hidrocarbonetos em águas geladas, estando em difíceis condições de competir com petrolíferas estrangeiras na exploração petróleo e gás natural. No entanto, a China quer colmatar essas vulnerabilidades através do aumento dos investimentos conjuntos com Rússia ao longo da sua costa; do fortalecimento da posição de grande investidor na área da energia no Canadá; e da tentativa de estabelecimento de parcerias com empresas norueguesas no âmbito da energia. (LEAL, 2014, p.389) Tendo em conta que a China tem uma parceria com a Rússia,

que foi alvo de sanções por parte dos restantes Estados membros do Conselho do Ártico, e como as ambições chinesas são frequentemente encaradas com alguma desconfiança, (Idem, p .399) os restantes atores do Ártico poderão não desejar cooperar com a China, o que poderá levar a que os seus planos para o Canadá e a Noruega não se manifestem.

Apesar da parceria com a Rússia ser bem sucedida, nem todos os Estados do Ártico parecem estar de acordo com a presença chinesa na região. Em 2011, a Islândia bloqueou a venda de um grande terreno a um investidor chinês. Em 2016, a Dinamarca recusou-se a vender a uma empresa de mineralização chinesa uma base naval na Gronelândia e na Noruega, foi projetado um resort chinês para Svalbard, sob a soberania norueguesa, mas este foi cancelado. Em 2018, o governo dinamarquês comprou uma antiga base militar privada na Gronelândia para evitar que uma empresa chinesa a conseguisse comprar. (Lewis, 2023)

No entanto, os Estados do Ártico já receberam investimentos chineses. De acordo com a Tabela 3, entre 2013 e 2019 têm vindo a registar-se avultados investimentos, acima dos mil milhões de dólares, no Canadá no setor energético e dos transportes, na Dinamarca, mais concretamente na Gronelândia, no setor dos recursos naturais, na Noruega também no setor dos recursos naturais, para além da Rússia, nos setores energético, tecnológico, de recursos naturais, finanças, transportes e infraestruturas.

**Tabela 3 – Investimentos chineses no Ártico entre 2013 e 2019 (acima de mil milhões de dólares)**

| Year | Country        | Sector                  | Value (bn US\$)             | Project description                                                                                                                                                                                                          |
|------|----------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2013 | Russia         | Energy                  | 4                           | China National Petroleum Company (CNPC) bought 20% of the Yamal LNG project developed by Novatek                                                                                                                             |
| 2014 | Russia         | Technology              | 1.6                         | CNOOC secured a deal to build equipment (36 core kit modules) for the Yamal LNG project                                                                                                                                      |
| 2015 | Canada         | Energy                  | 1                           | Teekay Corporation got a loan from the Export-Import Bank of China to finance the construction of LNG vessels from shipyards in China                                                                                        |
| 2015 | Russia         | Natural resources       | 1.3                         | China Petroleum & Chemical Corporation (Sinopec) purchased a 10% stake in Sibur, Russia's largest integrated gas processing and petrochemicals company. Sibur has 2 LPG tankers, transporting propane and butane via the NSR |
| 2016 | Greenland      | Natural resources       | 2                           | General Nice, one of China's top coal and iron ore importers, took control of the Isua iron ore mine project                                                                                                                 |
| 2016 | Russia         | Finance                 | 12.1                        | Export-Import Bank of China and China Development Bank (CDB) provided 15-year loans to Novatek to finance Yamal LNG project                                                                                                  |
| 2016 | Norway         | Natural resources       | Value not publicly reported | Elkem Bluestar bought Fesil Rana Metall AS (silicone producer) and its 33% shares in Nor-Kvarts AS, engaged in the exploitation of quartz ore                                                                                |
| 2016 | Russia         | Natural resources       | 1.3                         | Silk Road Fund and Sinopec bought an additional 10% stake in SIBUR                                                                                                                                                           |
| 2016 | Russia         | Energy                  | 1.1                         | Silk Road Fund 9.9% of the Yamal LNG project, bringing the Chinese government's indirect ownership to a third of shares                                                                                                      |
| 2016 | Russia         | Energy                  | 1.1                         | Beijing Gas Group purchased a 20% stake in Verkhnechonskneftegaz which has one of the largest producing fields in Eastern Siberia with developed infrastructure                                                              |
| 2017 | Russia, Canada | Transport               | 1.6                         | A joint venture between Teekay LNG and China LNG Shipping to finance the construction of six Arc7 liquefied natural gas carrier new buildings for the Yamal LNG project                                                      |
| 2017 | Russia         | Infrastructure          | 5.5                         | A cooperation agreement between the Chinese Poly International Holding signed a memorandum for the construction of the new deep-water port outside of Archangelsk and the modernization of the Belkomur railway              |
| 2018 | Russia         | Finance, Infrastructure | 9.5                         | China Development Bank agreed to provide a loan to Russia's Vnesheconombank (VEB) that will fund several projects in Arctic infrastructure (nature of the projects not publicly reported)                                    |
| 2019 | Russia         | Energy                  | Value not publicly reported | CNPC and CNOOC Limited purchased 20% stake in Arctic-LNG 2                                                                                                                                                                   |
| 2019 | Russia         | Technology              | 7.6                         | Wison Offshore and Marine signed a deal to construct and deliver 4 giant core modules for the Arctic LNC 2                                                                                                                   |

Fonte: Alexeeva *et al.* (2022, p. 18)

A Dinamarca, a Finlândia e a Islândia afiguram-se como potenciais candidatos para os investimentos chineses no Ártico, uma vez que já celebraram parcerias político-económicas com o governo chinês. (Paskal *et al.*, *apud* Lassere & Alexeeva, 2022, p. 17) A Noruega também seria um potencial candidato a estes investimentos devido às suas receitas petrolíferas, no entanto será mais provável que os três Estados acima mencionados acolhessem com agrado um grande investimento chinês em recursos naturais e infraestruturas, por terem menos população e as suas economias serem inferiores quando comparando com os restantes Estados árticos. Para a Dinamarca, a Finlândia e a Islândia estes investimentos podem ser a única opção disponível para melhorar ou desenvolver as infraestruturas limitadas e para criar oportunidades económicas em áreas polares isoladas e subdesenvolvidas. Contudo olham para estes investimentos com cautela, pois receiam as ligações geopolíticas e os riscos sociais que possam acompanhar o investimento chinês, bem como a possível influência chinesa crescente sobre as infraestruturas nacionais e os recursos naturais. Estes fatores levaram ao cancelamento de vários grandes projetos relacionados com o desenvolvimento da região, como os acima mencionados e continuarão a influenciar futuros acordos com empresas chinesas. (Lassere & Alexeeva, 2022, p. 18)

Apesar de ter assinado um acordo de livre comércio com a China em abril de 2013, (Governo da Islândia, s.d.) a Islândia ainda não aceitou o pedido para aderir à iniciativa Um Cinturão, uma Rota, o que se poderá dever ao fato de que os Estados Unidos acreditarem que a Islândia não deve aderir à iniciativa. A Noruega, a Dinamarca e a Suécia também despertam o interesse da China. Dos Estados do Ártico, somente a Rússia faz parte da iniciativa Um Cinturão, uma Rota. (Brown, 2022, p. 150)

Com a Guerra na Ucrânia, a parceria entre a Rússia e a China pode levar a que os restantes Estados do Conselho do Ártico e membros da NATO, excetuando a Suécia que já se candidatou, não queiram cooperar com estes Estados nem aderir à iniciativa Um Cinturão, uma Rota, especialmente após terem condenado formalmente a Rússia pela invasão à Ucrânia e terem suspenso os seus trabalhos no Conselho do Ártico com a Federação. (Groome & Barnes, 2022, p. 11-13) Aliás, a China não condenou a invasão russa à Ucrânia e apoiou as declarações russas que decretam que os Estados Unidos e a NATO têm uma grande responsabilidade no conflito. (Hoffman & Knight *apud* Lassere & Alexeeva, 2022, p. 24)

Para competir com os Estados Unidos e afirmar o seu interesse na região e na Rota do Mar do Norte, a China tem vindo a modernizar o seu poder naval, especialmente com a construção de uma frota de quebra-gelos. (Sputnik *apud* Monteiro *et al.*, 2020, p. 43) A China pode, assim, surgir como uma assertiva fonte de conflitualidade, tendo vindo a promover uma estratégia de expansão marítima, com vista ao controlo do transporte marítimo, particularmente

do petróleo, alicerçada nas teorias geopolíticas de Mahan, Mackinder e Spykman, fazendo uso de instrumentos de *smart power*. Esta estratégia não se baseia somente no *smart power*, pois a China também utiliza o domínio económico, através de investimentos em infraestruturas dos países da região e a ameaça do uso o *hard power*, para poder estreitar os laços militares com os Estados da região e para poder construir bases na região. (Popescu *apud* Silva & Coutinho, 2020, p. 103)

Apesar de ser um Estado costeiro graças ao Alasca e de já ter estado presente na região durante a Segunda Guerra Mundial e durante a Guerra Fria, os Estados Unidos acabaram por se centrar noutras regiões, o que levou a que só na última década tenha integrado o Ártico na sua estratégia nacional. (Libório & Guedes, 2020, p. 79)

Em 2019, foi lançada a Estratégia do Departamento de Defesa para o Ártico que caracteriza a região como tendo um ambiente de segurança complexo e potencialmente perigoso, pautado por uma crescente incerteza. Destaca ainda que a Rússia e a China estão a utilizar o Ártico para desenvolver uma competição estratégica, que poderá ir contra os seus interesses. (Øshtagen *apud* Libório & Guedes, 2020, p. 79)

O documento mais recente dos Estados Unidos em relação ao Ártico é de outubro de 2022 e compreende o período entre 2022 e 2032. A Estratégia Nacional para a Região do Ártico assenta em quatro pilares: a segurança, as alterações climáticas e a proteção ambiental, o desenvolvimento económico sustentável e a cooperação internacional e governação. Este documento demonstra que os Estados Unidos irão proteger os seus interesses e soberania e aborda a crescente importância estratégica do Ártico, onde se intensificou a concorrência à medida que os países prosseguem novos interesses económicos e se preparam para uma maior atividade. (White House, 2022, p. 6-13)

Esta estratégia condena a invasão à Ucrânia, que levou a um aumento das tensões geopolíticas no Ártico, e demonstra que não será possível cooperar com a Rússia, pelo menos nos próximos tempos e quando o fizer será mediante regras. Além disso, declara que, na última década, a Rússia investiu significativamente na sua presença militar no Ártico através da modernização das suas bases militares e aeródromos, da implementação de novos sistemas de mísseis de defesa costeira e aérea e de novos submarinos, bem como o aumento dos exercícios militares e das operações de treino na região e o desenvolvimento de novas infraestruturas económicas nos seus territórios árticos para desenvolver hidrocarbonetos, minerais e pescas e está a tentar restringir a liberdade de navegação através das suas excessivas reivindicações marítimas ao longo da Rota do Mar do Norte. No entanto, revela que a Guerra na Ucrânia permitiu reforçar a relação entre os Estados Unidos e os países da NATO e também com os

países do Ártico. (Idem, p. 6) Assim, os Estados Unidos revelam uma militarização do Ártico por parte da Rússia.

Neste documento é reconhecida por parte da White House (2022, p. 6) a intenção que a China tem em desempenhar um papel mais importante na configuração da governação regional. Deste modo, o documento declara que a China procura aumentar a sua influência na região, através de objetivos económicos, diplomáticos, científicos e militares, tendo duplicado os seus investimentos, focando-se na extração de minérios, expandiu as suas atividades científicas e utilizou estes compromissos científicos para realizar investigação de dupla utilização com aplicações militares ou de informação no Ártico. Reconhece a expansão da frota chinesa de quebra-gelos, como mencionado anteriormente, e o envio de navios para o Ártico pela primeira vez. Outros países não árticos também aumentaram a sua presença, os seus investimentos e as suas atividades no Ártico.

A estratégia visa incluir as tribos nativas e comunidades do Alasca na tomada de decisões, aprofundar as relações com os restantes membros do Conselho do Ártico, à exceção da Rússia, e cooperar com outros Estados que respeitam o direito, as regras, as normas e os padrões internacionais da região. Vão fazer investimentos na região, nomeadamente em navios quebra-gelo, vão melhorar as infraestruturas de comunicações e transporte marítimo, apoiar as comunidades a construir resiliência climática e investir em investigação científica. Quanto ao meio ambiente, os Estados Unidos comprometem-se a tentar reduzir emissões de gases, proteger os ecossistemas e promover iniciativas e investigação para proteger a biodiversidade, ecossistemas e os animais selvagens. Os Estados Unidos vão, ainda, proteger os direitos e liberdades de navegação e sobrevoos em todo o Ártico. Pretendem fortalecer e desenvolver coligações a nível do setor privado, da sociedade civil, das tribos e atores estatais e regionais para enfrentar os desafios da região. (Idem, p. 5-14)

Os Estados Unidos têm interesses nos trajetos do Ártico, onde se inclui a Rota do Mar do Norte, e no Estreito de Bering, que separa a Rússia do Alasca. Por isso, pretendem assegurar que estas vias permaneçam acessíveis para fins legítimos de cariz civil, comercial e militar. Relativamente à Rota do Mar do Norte, Washington tenciona que a rota seja aberta à navegação internacional, fazendo referência ao Artigo 17º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar que visa o direito de passagem inofensiva, neste caso na Rota do Mar do Norte. (Libório & Guedes, 2020, p. 80)

Os seus interesses, a nível económico, prendem-se com os recursos naturais como o petróleo, o gás natural, os minerais e os recursos piscatórios e com a abertura das rotas à navegação comercial. Já a nível militar, pretendem defender a sua soberania de possíveis ameaças e disputas, como as representadas pela Rússia e a China. (Idem, 2020, p. 80) À

semelhança da Rússia, os Estados Unidos precisam de reforçar as suas infraestruturas na região de forma a assegurar os interesses estratégicos. A presença chinesa não é vista com agrado por Washington. Enquanto os Estados Unidos seguem a visão do poder marítimo de Alfred Thayer Mahan, a China implementa uma estratégia defensiva nacional. (Shincun *apud* Monteiro *et al.*, 2020, p. 41) Perante o potencial de conflitos da região, a parceria entre a Rússia e a China, e a projeção de poder da Rússia na Rota do Mar do Norte, os Estados Unidos devem manter um favorável balanço de poderes nesta e nas restantes rotas da região. (Libório & Guedes, 2020, p. 81)

Em 2009 surgiu, a Estratégia para o Norte do Canadá: o Nosso Norte, o Nosso Património, o Nosso Futuro. Esta estratégia tinha como principais objetivos o exercício da soberania canadiana na região, a promoção do desenvolvimento social e económico, a proteção do património ambiental e a melhoria da sua governação. (Lackenbauer, 2020, p. 98) O Canadá também tem interesses no desenvolvimento de infraestruturas e a exploração dos recursos, bem como nas rotas comerciais, querendo, assim, que o Estreito de Bering continue aberto. (Libório & Guedes, 2020, p. 82)

No âmbito desta estratégia, o Canadá pretendia cooperar com organizações, em especial com o Conselho do Ártico, com Estados da região como os Estados Unidos, a Dinamarca, a Suécia, a Finlândia, a Islândia e a Noruega cujo diálogo inclui questões como as alterações climáticas, o desenvolvimento do petróleo e do gás, a gestão dos oceanos e a cooperação científica. A cooperação também se estendia a Estados fora da região, em questões sobre o Ártico, como é o caso do Reino Unido. Quanto à Rússia, ambas as partes têm vindo a desenvolver a sua relação bilateral. (Lackenbauer, 2020, p. 108)

Em 2019, o Canadá atualizou a sua estratégia para a região até 2030. O Quadro Internacional de Políticas do Ártico e do Norte visa o reforço da ordem internacional baseada nas regras no Ártico, na definição mais evidente das fronteiras do Ártico do Canadá e alargar o compromisso internacional do Canadá para contribuir para as prioridades do Ártico e do norte do Canadá, incluindo o desenvolvimento socioeconómico, o conhecimento reforçado, a proteção ambiental e a reconciliação com os povos indígenas. O Canadá pretende reforçar a cooperação bilateral com os atores da região e de fora, mas que tenham aí interesses; compreender os impactos das alterações climáticas; e garantir o transporte seguro e ambientalmente responsável. (Idem, p. 179-187)

Segundo Lackenbauer (2020, p.194), o Canadá compreende que o degelo representa a possibilidade de desenvolver a região no âmbito socioeconómico, mas reconhece que a exploração dos recursos e tráfego marítimo pode traduzir-se na danificação dos ecossistemas, no aumento dos riscos relacionados com o transporte de bens e com os interesses de atores

estatais e não-estatais, que não sejam da região, na zona ártica do Canadá. Esta estratégia mais recente demonstra que o Canadá tem interesse na exploração dos recursos e das rotas comerciais, mas receia que isso atraia riscos não só a nível ambiental como também tensões, face à introdução de novos atores na região.

Em setembro de 2006, a Noruega lançou o Barents 2020, um programa de investigação e desenvolvimento a longo prazo para o Ártico, que consiste numa abordagem holística da região visando oportunidades de negócio relacionadas com o petróleo, com a gestão dos recursos marinhos e com o ambiente. O Barents 2020 tem como meta a cooperação entre Estados com interesses no Mar de Barents, especialmente no que respeita ao petróleo, que assume uma dimensão geopolítica e de política externa que, sendo evidente no Mar do Norte, é claramente mais visível no Mar de Barents, área de fronteira com a Rússia, o maior produtor e exportador de gás natural do Mundo. (Norway *apud* Leal, 2014, p. 358) Neste sentido, a Noruega pretendia aproximar-se à Rússia, acreditando que teriam benefícios mútuos, (Leal, 2014, p. 358) mas, entretanto, com as sanções aplicadas no seguimento da invasão russa à Ucrânia esta realidade altera-se, levando a que a Noruega deixe de cooperar com a Rússia no Ártico, aproximando-se dos restantes Estados membros do Conselho do Ártico, que também são membros da NATO<sup>21</sup>.

Em dezembro do mesmo ano, divulgou a Estratégia do Governo norueguês para o Alto Norte, cujos pontos principais eram assegurar a sua autoridade; estar na linha da frente do desenvolvimento e conhecimento da região; proteger o meio ambiente e os recursos naturais; assegurar as atividades petrolíferas no Mar de Barents e o desenvolvimento de negócios; garantir a proteção dos meios de subsistência, das tradições e das culturas dos povos indígenas; desenvolver a cooperação “*people-to-people*”<sup>22</sup> ou cooperação entre os povos; e reforçar a cooperação com a Rússia, (Idem, p. 361) que, como foi visto, já não se aplica à atualidade.

Em 2021, surge a Política do Governo norueguês para o Ártico, cujos objetivos são a paz, a estabilidade e a previsibilidade; a cooperação e a ordem jurídica internacionais; a gestão integrada e baseada em ecossistemas; o aumento da criação de emprego; uma cooperação mais estreita entre o setor empresarial e as instituições de conhecimento; e ter regimes eficazes de bem-estar e garantir que o norte da Noruega é um lugar atrativo para se viver. (Norwegian Ministries, 2021, p. 6)

A Noruega também reconhece que, atualmente, o Ártico está a suscitar interesses devido à mudança no panorama da política de segurança e ao degelo. Acredita, ainda, que o aumento

---

<sup>21</sup> À exceção, à data, da Suécia que já se candidatou.

<sup>22</sup> A cooperação “*people-to-people*”, ou em português cooperação entre os povos, liga diretamente os cidadãos de diferentes países promovendo a compreensão, a partilha de conhecimentos e o desenvolvimento de novas soluções para problemas comuns.

das tensões noutras regiões poderá afetar a situação no Ártico, como se verifica com a Guerra na Ucrânia. Apesar de afirmar que a cooperação funciona bem, revela que existem desafios à política de defesa e segurança, tais como a modernização militar da Rússia; o aumento da atividade no Norte; e a deterioração das relações da Rússia com a NATO e os países ocidentais. A Noruega chega mesmo a referir que esta modernização militar por parte da Rússia representa um desafio à sua segurança e dos países Aliados, (Idem, p. 15-16), chegando a suspender a cooperação militar com a Rússia na sequência da anexação da Crimeia. (Libório & Guedes, 2020, p. 86) Isto afigura-se como uma drástica alteração face à estratégia de 2006, que visava a cooperação com a Rússia como uma das prioridades.

Para a Noruega, o degelo pode resultar não só em mudanças no pensamento militar-estratégico, como também permitir o aumento da atividade comercial no Ártico. Sobre a segunda questão, afirma que a extensão e as implicações desta atividade terão de ser avaliadas numa base contínua, referindo que um aumento significativo da atividade comercial não terá necessariamente um impacto negativo na segurança e na situação militar da região. Afirma, ainda, que o volume de tráfego de trânsito entre a Ásia e a Europa permanecerá baixo num futuro próximo, enquanto o tráfego de destino aumentará e reconhece que a parceria entre a Rússia e a China chamou a atenção dos atores fora da região, relativamente às potenciais vantagens e desvantagens da utilização desta rota em oposição às rotas comerciais tradicionais, para além de afirmar que a Rússia tomou medidas para regular o tráfego marítimo estrangeiro. (Norwegian Ministries, 2021, p. 16-17)

Segundo Libório e Guedes (2020, p. 86), a Noruega irá beneficiar, a nível económico, com a Rota da Seda Polar, estando já previsto o investimento chinês para o desenvolvimento do porto de Kirkenes, que se pretende que seja a porta de entrada e de saída da Europa para mercadorias e recursos energéticos que transitem pela Rota do Mar do Norte, e de onde saíra uma ferrovia até Rovaniemi na Finlândia. Contudo, esta realidade pode estar incerta, visto que a China é a grande parceira da Rússia no Ártico.

A Dinamarca ainda está a desenvolver a sua estratégia para o período 2021-2030<sup>23</sup>, sendo a sua mais recente versão a Dinamarca, Gronelândia e Ilhas Faroé: Estratégia do Reino da Dinamarca para o Ártico 2011–2020. Esta estratégia procura assegurar um Ártico pacífico e seguro, autossustentar o desenvolvimento e crescimento na região, estudar e antecipar as fragilidades decorrentes das alterações climáticas e cooperar com os atores interessados no Ártico. Relativamente aos recursos naturais, a Dinamarca visa uma exploração de

---

<sup>23</sup> Este atraso deve-se à pandemia causada pelo COVID-19, pelas eleições na Gronelândia em 2021 e porque o Governo Autónomo da Gronelândia quer redigir a sua própria Estratégia de Política Externa antes de se envolver na elaboração de uma nova estratégia para o Ártico para o Reino como um todo. (The Arctic Institute, s.d.)

hidrocarbonetos e recursos minerais competente que respeite o meio ambiente frágil. (Leal, 2014, p. 382)

Apesar de ainda não ter uma estratégia publicada para o período de 2021 a 2023, a Dinamarca confirmou que o Ártico se mantém como uma das suas prioridades mais importantes da política externa e de segurança. (The Arctic Institute, s.d.)

Quanto aos atores da região, a Dinamarca mantém relações bilaterais com os Estados Unidos, Canadá, Noruega e Islândia. Na última estratégia publicada, pretendia, também aprofundar a cooperação com a Rússia a nível da segurança marítima e investigação, apesar de ter algumas dúvidas e perante o atual cenário a Dinamarca poderá querer aliar-se aos membros árticos da NATO. Ao nível das organizações, pretende que o Conselho do Ártico tenha maior protagonismo na região, participa ativamente na Organização Marítima Internacional e reconhece o interesse por parte de atores de fora da região, como é o caso da União Europeia, com quem pretende desenvolver uma parceria e com a China, cuja cooperação tem-se verificado entre Universidades, (Leal, 2014, p. 383) contudo, esta parceria com a China poderá estar em risco devido à sua parceria com a Rússia.

Apesar da Dinamarca procurar a cooperação tanto com atores da região como de fora, irá usar a força se necessário para exercer soberania, (Idem, Ibidem) demonstrando o seu estatuto como Estado do Ártico, reconhecendo que a exploração dos recursos irá atrair outros atores para a região. À semelhança dos restantes Estados do Ártico que demonstram a sua preocupação com as alterações climáticas, a Dinamarca visa que a exploração de recursos respeite o meio ambiente.

A Islândia é o único Estado cujos limites estão localizados dentro da região do Ártico. Em 2021 lançou a Política da Islândia em matéria de questões relativas à região do Ártico, no qual se compromete a continuar a apoiar o Conselho do Ártico, a promover a resolução pacífica de disputas com base no direito internacional e na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; a combater as alterações climáticas e a proteger o ambiente marinho; a utilizar as oportunidades económicas na região com vista à sustentabilidade e à utilização responsável dos recursos, indo ao encontro dos objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU; a promover o comércio e a cooperação no comércio, na educação e nos serviços na região do Ártico, especialmente com os vizinhos mais próximos da Islândia na Gronelândia e nas Ilhas Faroé; a trabalhar no sentido de um controlo mais rigoroso e de um transporte mais seguro por via marítima e aérea; a aceitar o crescente interesse no Ártico por parte de Estados que não sejam da região, desde que se respeite o direito internacional e o estatuto dos oito Estados do Ártico e se comportem de forma pacífica e sustentável. (Government of Iceland, 2021, p. 3-6)

A Islândia, tal como os restantes Estados, procura o desenvolvimento sustentável, a resolução pacífica de conflitos, a cooperação, vê com bons olhos os interesses de atores de fora na região e pretende a promoção do comércio, através da abertura comercial da Rota do Mar do Norte, o que se deve ao facto de a Islândia querer passar a ser um entreposto do Atlântico Norte, com os seus portos a funcionar como uma extensão da Rota do Mar do Norte, (Jakobson *apud* Leal, 2014, p. 393) o que lhe poderia ser bastante benéfico.

Em 2020, foi publicada a Estratégia da Suécia para a região do Ártico, que abrange seis temáticas: a colaboração internacional, a segurança e estabilidade, o clima e o ambiente, a investigação polar e a monitorização ambiental, o desenvolvimento económico sustentável e os interesses empresariais e garantir boas condições de vida. (Government Offices of Sweden, 2020, p. 6) Este documento relata que as alterações climáticas e a alteração do cenário geopolítico se apresentam como grandes desafios, que alteram a política sueca para o Ártico. Assim, a Suécia propõe-se a contribuir para a cooperação internacional, para a paz e para um desenvolvimento estável e sustentável, baseado no direito internacional. (Government Offices of Sweden, 2020. p. 9) Pretende contribuir para a cooperação da região de Barents, assegurar que a União Europeia continua a apoiar o desenvolvimento sustentável na região, através da cooperação com os locais. A Suécia apoia o pedido do estatuto de observador da União Europeia no Conselho do Ártico, aceita o interesse de Estados que não são da região no Ártico e acredita que o Conselho do Ártico deve ser o fórum central na região. (Government Offices of Sweden, 2020. p. 11-14)

A Suécia demonstra vontade em aprofundar a cooperação com os Estados Unidos, tanto dentro do Conselho do Ártico como bilateralmente. Refere-se ao Canadá como um parceiro importante com quem tem perspetivas em comum, nos domínios da investigação polar, da inovação, dos povos indígenas e do clima e ambiente. Reconhece uma deterioração na cooperação com a Rússia, tendo recentemente condenado a invasão russa à Ucrânia. Quanto aos atores não-Árticos, acredita que é necessário existir cooperação internacional, no caso da China reconhece o seu interesse e as suas intenções na região e apesar de admitir que a sua dimensão militar tem sido limitada, receia o seu desenvolvimento naval e a sua parceria com a Rússia. (Government Offices of Sweden, 2020. p. 18-23)

A Suécia continuará a reforçar a sua capacidade militar para conseguir operar na região, acreditando que se integrar os seus instrumentos da política de segurança – político, diplomático, económico e militar – conseguirá alcançar os seus objetivos. Na sua estratégia, a Suécia admite, ainda, que as alterações climáticas e o degelo tornam os recursos naturais, como o petróleo e o gás natural, mais facilmente acessíveis e isto pode resultar num cenário de competição, propondo que se deva manter a estabilidade. Sugere, também, que a utilização das

rotas de navegação do Ártico devem ir ao encontro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. À semelhança de outros Estados da região, a Suécia reconhece a militarização russa do Ártico e reconhece o risco de ocorrerem incidentes e da corrida armamentista. (Government Offices of Sweden, 2020, p. 21-23)

Em 2021, foi lançada a Estratégia da Finlândia para a Política do Ártico até 2030, que visa a cooperação para atingir os objetivos do desenvolvimento sustentável e o combate às alterações climáticas, o desenvolvimento das infraestruturas e logística com métodos de transporte sustentáveis e de baixas emissões. Tal como os restantes Estado do Ártico, a Finlândia reconhece as ambições chinesas na região, acreditando que podem aumentar a tensão. Mas, também acredita que o desenvolvimento de infraestruturas na região pode impactuar a segurança do Ártico bem como da própria Finlândia. Neste documento a Finlândia descreve que a Rússia tem vindo reforçar a sua presença militar na região de modo a salvaguardar os seus interesses económicos e assegurar o controlo da Rota do Mar do Norte, levando os Estados Unidos e o Canadá a aumentarem a sua presença militar e a melhorarem a sua prontidão para uma resposta militar. (Finnish Government, 2021, p.15-18)

Tal como a Suécia, a Finlândia apoia a candidatura da União Europeia como observador no Conselho do Ártico, reconhecendo que seria um bom parceiro na região. Nesta estratégia, as alterações climáticas, o desenvolvimento sustentável e o bem-estar da população do Ártico são temas fundamentais para a cooperação. Relativamente à navegação, também pretende renovar a frota de navios quebra-gelo, intensificar a cooperação com os Estados do Ártico em matéria de navegação de inverno e reforçar o desenvolvimento das infraestruturas marítimas (Finnish Government, 2021, p. 23-69)

A União Europeia tem-se aproximado da região do Ártico através da Comissão Europeia, solicitando o estatuto de Observador no Conselho do Ártico, apoiado pela Suécia e pela Finlândia. (Baptista, 2015, p. 64) A política da União Europeia para o Ártico foi atualizada em 2021 e os seus objetivos são: contribuir para a manutenção de um diálogo e cooperação pacíficos perante um cenário geopolítico em mutação, para manter o Ártico seguro e estável, intensificando a cooperação regional e desenvolvendo a previsão estratégica sobre os desafios emergentes da segurança; abordar os desafios ecológicos, sociais, económicos e políticos que surgem devido às alterações climáticas e combater as alterações climáticas e apoiar o desenvolvimento sustentável. (European Commission, 2021, p. 2)

A União Europeia tem, nesta região, vindo a desenvolver tanto relações multilaterais como bilaterais. Antes da invasão à Ucrânia, a União Europeia tinha vindo a desenvolver uma relação bilateral com a Rússia, que era um importante parceiro estratégico. Conta, ainda, com relações estreitas com a Noruega, que tem um grande peso na balança comercial como

fornecedor de energia, produtos piscatórios e serviços de transporte marítimo; com a Islândia; e com o Canadá, sendo que a sua relação bilateral com os Estados Unidos, no Ártico, não tem merecido grande relevância. Relativamente ao Conselho do Ártico, a União tem uma vasta cooperação com esta organização, participando nos grupos de trabalho, com estatuto de convidado. Perante a obtenção do estatuto de observador, a União Europeia teria uma maior capacidade de participação nas reuniões dos órgãos do Conselho do Ártico e nas reuniões ministeriais e poderia propor novos projetos. (Ferrão, 2013, p. 44-48)

O Conselho do Ártico é um fórum intergovernamental, com o objetivo de proteger o meio ambiente da região, os ecossistemas e a biodiversidade e visa a utilização sustentável dos recursos naturais. Os seus Estados-membros são a Rússia, os Estados Unidos, o Canadá, a Dinamarca, a Finlândia, a Islândia, a Noruega e a Suécia, aos quais se juntam seis grupos indígenas com estatuto de participantes permanentes, a Associação Internacional Aleuta, o Conselho Atabasco do Ártico, o Conselho Internacional Gwich'in, o Conselho Inuit Circumpolar, a Associação Russa dos Povos Indígenas do Norte e o Conselho Saami. (Guedes, 2015, p. 160)

Para além dos Estados ribeirinhos e dos grupos indígenas, existem, ainda, seis grupos de trabalho. Estes grupos são constituídos pelo Programa de Ação para os Contaminantes do Ártico, pelo Programa de Monitorização e Avaliação do Ártico, pela Conservação da Flora e Fauna do Ártico, pela Prevenção, Preparação e Resposta a Emergências, pela Proteção do Meio Marinho do Ártico e pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento Sustentável. (Arctic Council, 2015)

Fundado em 1996 pela Declaração de Otava, trata temas na sua maioria, ligados à *soft security*, ou seja, às questões de segurança ambientais, que vem em oposição à *hard security*, que está relacionada com o âmbito militar que era característico do período da Guerra Fria, estando atualmente relacionado com o desenvolvimento do próprio conceito de segurança e do carácter transnacional das ameaças. (Silva, 2017, p. 29) Apesar de os restantes Estados da região terem condenado a invasão russa e suspenso a cooperação, a Rússia manteve o seu lugar na presidência do Conselho do Ártico, no período de 2021-2023, mas ficou limitada no que diz respeito a abordar temas que lhe conviessem para a sua agenda. Para o período de 2023-2025, a Rússia é sucedida pela Noruega. (Arctic Council, 2023)

Em 2021, o Conselho do Ártico deu a conhecer o seu Plano Estratégico para o período de 2021 a 2030, cujos objetivos são a proteção ambiental, que pretende reduzir os gases com efeito de estufa, encorajar os Estados a irem ao encontro do Acordo de Paris, proteger os ecossistemas, a fauna e flora e a prevenção da poluição marítima; o desenvolvimento social e económico sustentável, através do bem-estar e inclusão dos habitantes da região e da

cooperação económica e em matéria de desenvolvimento económico sustentável; e o fortalecimento do Conselho do Ártico, que visa a paz, a estabilidade e a cooperação, rever as capacidades dos participantes permanentes e o financiamento. (Arctic Council, 2021, p. 2-7)

As alterações climáticas e a proteção do meio ambiente constituem um tema fulcral face à região e à utilização da Rota do Mar do Norte como rota comercial. No âmbito do Conselho do Ártico, logo na Declaração de Otava, os Estados ribeirinhos comprometeram-se a proteger o ambiente, os ecossistemas, a biodiversidade e aprovaram a utilização sustentável dos recursos naturais. Quanto às alterações climáticas, cujas consequências são sentidas nos níveis ambiental, económico e social, tanto os grupos de trabalho como as organizações dos povos indígenas reconheceram e aceitaram a necessidade de cooperar nesta questão. (Arctic Council, 2019)

Porém, as alterações climáticas não conhecem fronteiras, pelo que não é um problema que afete apenas os Estados do Ártico, uma vez que os seus efeitos são sentidos no resto do Mundo, o que leva à preocupação por parte de outros atores, como é o caso da *World Wide Fund for Nature*. Esta organização não governamental demonstra a sua preocupação com a utilização da Rota do Mar do Norte para fins comerciais, revelando que, entre 2013 e 2019, o número de navios presentes no Ártico aumentou 25% e a distância que navegam aumentou 75%, uma grande alteração em tão pouco tempo. (World Wide Fund for Nature, s.d.)

A *World Wide Fund for Nature* explica, ainda, que a navegação pela Rota do Mar do Norte aumenta os riscos para os ecossistemas e para as espécies devido ao ruído, ao aumento das emissões de dióxido de carbono, aos possíveis derrames de petróleo que afetam as comunidades locais e indígenas e aos possíveis ataques armados que contribuem para insegurança da rota e da região. Contudo, não nega que a utilização desta rota para fins comerciais será uma realidade e, nesse sentido, propõe algumas medidas, tais como o regulamento das velocidades dos navios, esquemas de separação de tráfego, áreas de precaução e áreas a serem evitadas durante todo ou parte do ano, bem como a proibição de combustível pesado a curto-prazo. Refere ainda que, em 2020, a Organização Marítima Internacional concordou com esta medida que só entrará em vigor em 2024 e que, ainda assim, abrange apenas uma pequena proporção do combustível pesado atualmente em uso no Ártico. Propõe, também, o uso de combustíveis de emissão zero e um regulamento para diminuir a poluição sonora subaquática. (Idem)

A Organização Marítima Internacional, observador no Conselho do Ártico desde 2019, lançou o Código Polar em 2017 que visa questões operacionais, de formação, de busca e salvamento e de proteção do ambiente em ambos os polos. Este código proíbe a descarga de óleos e esgotos no mar se o navio não tiver uma estação de tratamento de águas residuais,

também proíbe todo o descarte de plásticos, de desperdício alimentar e a descarga de carcaças de animais, os resíduos da carga, os agentes de limpeza ou os aditivos presentes na água de lavagem dos porões só podem ser descarregados se: não forem nocivos para o meio marinho, os portos de partida e de destino situam-se nas águas do Ártico e não existem meios de receção adequados nesses portos. Proíbe, ainda, a descarga de substâncias líquidas nocivas e visa o uso de substâncias não tóxicas. (Organização Marítima Internacional, 2017, p. 1)

O Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas, das Nações Unidas, lançou o sexto relatório de avaliação, no qual reserva um capítulo às regiões polares. Destacam-se seis princípios recomendados para mitigar as alterações climáticas que visam a colaboração e acordos entre nações, a criação de ferramentas adaptadas localmente ao clima bem como previsões e projeções regionais para apoiar a tomada de decisões informadas sobre o clima, uma tomada de decisões que seja inclusiva e que tenha objetivos explícitos, o financiamento e planeamento adequados, as políticas de mitigação do carbono que reduzam o risco e aumentem a eficácia das medidas de adaptação e, por fim, a inclusão e cogestão indígena na investigação e gestão de recursos no Ártico. (Constable *et al.*, 2022, p. 2353)

Neste relatório prevê-se que as regiões polares venham a ter bastantes oportunidades de desenvolvimento económico devido às alterações climáticas e ao degelo, incluindo uma maior acessibilidade para o transporte marítimo e atratividade para as pescas e o turismo. Uma das sugestões é o desenvolvimento de corredores de transporte marítimo de baixo impacto, cuja regulamentação seja centrada nos riscos das alterações climáticas. (Idem, p. 2352)

Apesar da implementação de medidas, os impactos das alterações climáticas no Ártico geram muitas preocupações. Apenas entre 1979 e 2010, a extensão do gelo na região diminuiu cerca de 40%, um valor bastante elevado num curto espaço de tempo e que, por si só, gera grandes preocupações e provoca o aumento do nível do mar. (Humpert, 2012, p. 283)

Para além das alterações climáticas e da proteção do meio ambiente, os Estados do Ártico empenham-se no desenvolvimento económico, na segurança da navegação e na investigação científica. O desenvolvimento económico está relacionado com a exploração sustentável dos recursos naturais, estando presente nas estratégias dos Estados ribeirinhos. A exploração da navegação também é um aspeto importante uma vez que permite a exploração dos recursos naturais. (Ferrão, 2013, p. 71)

É possível compreender que, de um modo geral, os Estados do Ártico pretendem cooperar para manter a região longe de conflitos e da militarização, visando a resolução pacífica de contendas, combater as alterações climáticas, explorar os recursos naturais de forma sustentável, estando abertos ao interesse de outros atores que não sejam da região, desde que respeitem as dinâmicas securitárias, o ambiente e o direito internacional, caso contrário os

Estados da região não irão hesitar em usar a força para manter a sua soberania. Quanto à China, reconhecem o seu interesse pela região e o seu investimento em infraestruturas no sentido de poder vir a incluir, um dia, a Rota do Mar do Norte na iniciativa Um Cinturão, uma Rota. No entanto, receiam a sua parceria com a Rússia e os seus investimentos na região.

Outro aspeto relevante da cooperação consiste nos documentos estratégicos, que englobam soluções diplomáticas para as divergências na região. Deste modo, o Conselho do Ártico tem um papel preponderante como fórum de diálogo para a proteção do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável, possibilitando acordos entre os Estados, que evitem o recurso ao uso da força. (Baptista, 2015, p. 61)

Nos documentos das estratégias dos Estados do Ártico verifica-se que existem pontos que vão ao encontro dos restantes Estados, reconhecendo a necessidade de cooperação internacional. Por exemplo, os povos indígenas são referidos em todos os documentos dos Estados ribeirinhos pois são os mais afetados pelas alterações climáticas, com o intuito de caminhar em direção à cooperação. Outro exemplo é a preservação do meio ambiente, presente nas estratégias dos Estados para a região. (Souza *et al.*, 2015, p. 18-19)

Perante esta análise, as alterações climáticas são uma temática que estimula a cooperação nesta região, visto que tanto o Conselho do Ártico, como os Estados do Ártico e os grupos de trabalho se comprometeram a proteger este ecossistema tão frágil, em especial perante a exploração dos recursos naturais e colocaram como prioridade as alterações climáticas. (Arctic Council, 2019)

As alterações climáticas em conjunto com o degelo, cuja tendência é ter períodos sem gelo mais longos, e com a possível utilização da Rota do Mar do Norte como rota comercial, poderão contribuir para agravar a crise climática. Deste modo, a utilização da Rota do Mar do Norte como rota comercial deve ter em conta o impacto ambiental que pode gerar no ecossistema da região, o que deverá ser uma das principais prioridades das agendas do Conselho do Ártico e dos Estados do Ártico, devendo ter em conta o Acordo de Paris de 2015, ratificado por todos os Estados-membros do Conselho do Ártico. Em janeiro de 2021, com a administração de Joe Biden, os Estados Unidos regressam a este acordo, do qual se tinham retirado durante a administração Trump. Assim, é expectável que o degelo continue o que permitirá melhorar as condições de navegabilidade da rota. No entanto, este é um assunto que deve permanecer como uma das principais preocupações na região do Ártico.

A nível dos recursos, verifica-se que, de um modo geral, se pretende a sua exploração de uma forma sustentável, o que poderá não estar nos planos da China, que vê na Rota do Mar do Norte uma alternativa ao Dilema de Malaca. Podem gerar-se atritos devido a esta questão, no entanto os Estados ribeirinhos comprometeram-se a manter o Ártico uma zona não

militarizada, à exceção da Rússia, e a resolver as suas disputas pacificamente e à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e do direito internacional, aceitando os interesses de novos atores na região, desde que não interfiram com a sua soberania. Nesse caso, os Estados ribeirinhos poderão usar a força para garantir os seus interesses.

Todos os Estados do Ártico demonstram nas suas estratégias para a região que pretendem cooperar e manter a paz e estabilidade, dando primazia ao *soft power*. Contudo, o início da guerra na Ucrânia, em fevereiro de 2022, refletiu-se num aumento das tensões no Ártico, no qual os Estados membros do Conselho do Ártico deixaram de cooperar com a Federação Russa, que à data detinha a presidência do Conselho, agravando o fato de todos, à exceção da Rússia, serem membros da NATO<sup>24</sup>. Maioria dos Estados do Conselho do Ártico<sup>25</sup> relatam a utilização de recursos de *hard power*, através da crescente militarização russa do Ártico. A Figura 16, revela que a Rússia, os Estados Unidos, o Canadá, a Noruega e a Dinamarca têm instalações militares na região, destacando-se a Rússia com o maior número de instalações militares, que estão também espalhadas ao longo da Rota do Mar do Norte.

**Figura 16 – Instalações militares no Ártico**



Fonte: Roston e Migliozi *apud* Libório e Guedes (2020, p. 88)

<sup>24</sup> À exceção, por enquanto, da Suécia que aguarda a adesão.

<sup>25</sup> A Dinamarca não revelou se reconhecia a militarização russa do Ártico por, até à data, não ter publicado a sua nova estratégia para o Ártico.

Os Estados ribeirinhos reconhecem que a região tem vindo a suscitar interesses de atores como a República Popular da China, a União Europeia e a Índia e, de um modo geral, admitem ser possível cooperar com novos atores dentro da região. Porém, nem todos estão de acordo com a presença da China. A China utiliza o *smart power*, através da sua presença como observador no Conselho do Ártico o que lhe permite abordar temas que vão ao encontro da sua agenda, combinando o *soft* e o *hard power*. A China também tem tentado estabelecer a sua presença na região e englobar a Rota do Mar do Norte na Rota da Seda Polar, tendo feito uma parceria com a Rússia, a quem disponibiliza meios financeiros para que possa desenvolver as infraestruturas da Rota do Mar do Norte. Além disso, a China tem demonstrando o seu interesse nos recursos naturais da região, para que possa garantir a sua segurança energética, revelando Grieger (2018, p. 3) que as prioridades chinesas não passam pelas alterações climáticas.

As dinâmicas de poder indicam que no Ártico não há exatamente um alinhamento dos Estados com menos poder para fazer face ao poder dos Estados Unidos e da Rússia. No caso da Noruega, que antes pretendia uma aproximação à Rússia, depois da invasão da Crimeia em 2014 e à Ucrânia em 2022, esta deixou de ser uma das prioridades da sua estratégia, chegando a revelar que a modernização militar russa representava um desafio à sua segurança e à dos restantes países, sendo que outros Estados também procuraram demonstrar o seu desagrado face a estas questões. No entanto, verifica-se que alguns destes Estados que antes viam com bons olhos os investimentos e interesses chineses na região, como foi o caso do Canadá, da Noruega e da Islândia, face à Guerra na Ucrânia poderão querer suspender a cooperação com a China, devido não só ao fato de nunca ter condenado esta invasão mas como também pela sua parceria com a Rússia na região. Deste modo, demonstram seguir, em parte, um alinhamento com os Estados Unidos, sendo todos membros da NATO à exceção da Rússia, partilhando os mesmos valores e objetivos para a região. Embora Mahan, Mackinder e Spykman reconhecessem o valor da região, a Área Pivot ou *Heartland* vai poder atacar e ser atacada através do Ártico, estando este aberto à navegação, o que apresenta uma nova fragilidade para a Rússia e para a Rota do Mar do Norte. (Libório & Guedes, 2020, p. 95)

O neorrealismo por si só não pode ser utilizado para descrever a situação no Ártico, uma vez que existe cooperação, para além da competição pelas rotas e pelos recursos naturais. Contudo, além dos Estados da região procurarem cooperar no âmbito do Conselho do Ártico e resolver as disputas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os Estados assinaram a Declaração de Ilulissat, em 2008, que visa a resolução pacífica das disputas territoriais e o combate às alterações climáticas perante o surgimento de novas rotas comerciais na região. Assim, o liberalismo permite explicar melhor as dinâmicas geopolíticas e de poder no Ártico. As alterações climáticas e a interdependência que marca o comércio internacional

terá tendência a aumentar com a utilização da Rota do Mar do Norte comercialmente. (Jacinto, 2016, p. 54-56)

Nas palavras de Adriano Moreira (2011 p. 69-70) “a nossa época é caracterizada por uma interdependência total que afetou de maneira decisiva os tipos de relações e os conceitos a que elas estavam subordinadas até à poucos anos. (...) A lei da complexidade crescente da vida internacional, pretendendo significar que a marcha para a unidade vem acompanhada de uma progressiva multiplicação (...) dos centros internacionais de diálogo, cooperação, e de decisão, e das relações entre esses centros.”

Apesar de ser provável que venha a demorar algum tempo até conseguir ser competitiva com as atuais rotas, estando fortemente relacionada com as condições de navegação e do degelo, se se verificar a utilização da Rota do Mar do Norte como rota comercial alternativa à Rota Canal do Suez – Estreito de Malaca, a Rússia passará a ter um papel incontornável no comércio mundial, o que irá alterar as dinâmicas de poder não só na região, mas também a nível mundial, atraindo cada vez mais interesses.

Este subcapítulo permitiu a compreensão das estratégias dos principais atores da região para o Ártico, bem como das dinâmicas de poder entre si e entre os novos atores que reconhecem o potencial da região, tanto a nível dos recursos naturais como da Rota do Mar do Norte. Com a análise concluída, é possível passar agora para a conclusão, na qual serão analisadas as hipóteses propostas no início do presente trabalho.



## **Conclusão**

Após a análise da rota comercial Canal do Suez – Estreito de Malaca, foi possível compreender a sua relevância para o comércio mundial, mas também as suas fragilidades, que se prendem com a insegurança, a pirataria, os roubos armados, as tensões e conflitos, os derrames de petróleo, os engarrafamentos e os acidentes com navios, uma vez que estes dois pontos da rota são pontos de estrangulamento muito estreitos. Salientou-se também a questão do Dilema de Malaca, que leva a República Popular da China a procurar rotas comerciais alternativas a este estreito dominado, a nível militar, pelos Estados Unidos, com quem procuram competir em todas as esferas, desde a comercial, à económica e à militar já tendo posto em prática a nível comercial a iniciativa Um Cinturão, uma Rota.

A alternativa que este trabalho propõe a esta rota é a utilização comercial da Rota do Mar do Norte, no Ártico, que tem vindo a registar um aumento do volume de tráfego e do número de navios que a utilizam, mas que, atualmente, ainda não apresenta valores que possam concorrer com a rota Canal do Suez – Estreito de Malaca. No entanto, esta possibilidade tem vindo a atrair o interesse não só dos Estados do Ártico, mas também de fora desta região, como é o caso da República Popular da China.

Esta potência reconhece que a Rota do Mar do Norte seria uma boa alternativa ao Estreito de Malaca, podendo ajudar a pôr um fim ao Dilema de Malaca. Nesse sentido, tem vindo a tentar aproximar-se dos Estados da região, como o Canadá, a Noruega, a Islândia, contando já com uma parceria estratégico-militar com a Federação Russa, na qual a República Popular da China disponibiliza à Federação Russa meios financeiros para desenvolver as infraestruturas da Rota do Mar do Norte. Perante esta articulação, pretendem desenvolver os seus objetivos em comum de conter a supremacia dos Estados Unidos da América e alterar a ordem mundial.

Com efeito, se a Rota do Mar do Norte conseguir tonar-se competitiva em relação a outras rotas comerciais, especialmente face à Rota do Canal do Suez – Estreito de Malaca, isto irá alterar o papel da Federação Russa no comércio mundial, passando a ter um destaque incontornável, o que beneficiaria a China pois permitir-lhe-ia diversificar a origem das suas importações energéticas e de recursos naturais, libertar-se do Dilema de Malaca e conseguiria incluir a Rota do Mar do Norte na Rota da Seda Polar. Esta questão origina, inevitavelmente, uma alteração das dinâmicas geopolíticas e de poder não só na região do Ártico como também no resto do Mundo.

Contudo, os restantes Estados do Ártico também pretendem ter o seu papel de destaque e manter a sua soberania na região, querendo explorar os vastos recursos naturais aí presentes,

como a Federação Russa e a República Popular da China, mas de uma forma assumidamente mais sustentável.

Para analisar a Rota do Mar do Norte, é obrigatório referir as questões relacionadas com as alterações climáticas, sendo esta uma das duas regiões mais expostas e com os ecossistemas mais frágeis. O degelo tem vindo a facilitar a navegação através desta rota, que necessita de navios quebra-gelo para acompanhar os navios que transportam mercadorias, especialmente nos meses mais frios. Tem-se vindo a registar uma intensificação do degelo, devido ao aumento das temperaturas globais, estando os períodos livres de gelo, ou com menos gelo, a aumentar, algo claramente preocupante para os atores da região, bem como para os atores de outras regiões, uma vez que as alterações climáticas não olham a fronteiras.

Reconhecendo esta importante questão, os Estados ribeirinhos e o Conselho do Ártico comprometeram-se a combater as alterações climáticas, o que ficou estabelecido na Declaração de Ilulissat, sendo esta uma das funções do referido Conselho. Este problema gera preocupações fora da região, como é o caso da organização não governamental *World Wide Fund for Nature*, que já expressou a sua preocupação e deixou uma lista de medidas a tomar, perante a utilização comercial da Rota do Mar do Norte, acreditando que será apenas uma questão de tempo até o trânsito e o volume de tráfego começar a aumentar, o que gerará mais degelo. No sexto relatório do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas das Nações Unidas surgem seis objetivos recomendados para mitigar as alterações climáticas no Ártico, apesar de reconhecer que as alterações climáticas e o degelo permitirão uma maior acessibilidade, o que se traduz em oportunidades de desenvolvimento económico. A Organização Marítima Internacional lançou o Código Polar, que inclui não só medidas de proteção ambiental mas também questões operacionais, de formação, de busca e salvamento.

A utilização comercial da Rota do Mar do Norte tem gerado o interesse de atores que não são da região, tal como a já mencionada China, a União Europeia e a Índia. Porém, a presença de novos atores na região vai alterar profundamente as dinâmicas de poder, a geopolítica e a geoestratégia do Ártico. Apesar de os Estados ribeirinhos visarem nas suas estratégias para a região a cooperação, a manutenção da segurança e da região livre de conflitos e da militarização e estarem abertos às novas oportunidades que podem surgir com a presença de novos atores, não irão permitir que a sua soberania e interesses sejam afetados, chegando a admitir, nas suas estratégias para a região, que poderão chegar a utilizar a força.

Perante a invasão russa à Ucrânia em fevereiro de 2022, as tensões no Ártico aumentaram, levando os Estados membros do Conselho do Ártico a cessarem a cooperação com a Federação Russa, que à data detinha a presidência do Conselho. As sanções aplicadas à Rússia também se fizeram sentir na Rota do Mar do Norte, cujos valores de carga e a quantidade

de viagens reduziram significativamente de 2021 para 2022, o que poderá ser decisivo para que esta rota se estabeleça ou não como rota comercial alternativa, caso estes valores permaneçam baixos.

Contudo, os sete restantes Estados membros do Conselho do Ártico continuam a cooperar entre si, visando o combate às alterações climáticas e da resolução diplomática de conflitos à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. No entanto, alguns autores identificam a China como uma potencial ameaça à estabilidade da região, podendo gerar conflitos.

Deste modo, é possível afirmar que as dinâmicas de poder demonstram que no Ártico não há exatamente um alinhamento dos Estados com menos poder para fazer frente às potências com mais poder, os Estados Unidos e a Rússia. Também não existirá um alinhamento com a Rússia, devido à Guerra da Ucrânia, sendo que a Noruega deixou ter na sua estratégia o desenvolvimento da cooperação com este Estado como uma das suas prioridades estratégicas, no que foi seguida por outros Estados da região. Pode verificar-se, isso sim, uma maior aproximação aos Estados Unidos devido à partilha de valores e objetivos comuns para a região, acrescentando o fato de todos os Estados da região serem membros da NATO, com a óbvia exceção da Rússia e da Suécia que, por enquanto, espera que seja aceite a sua adesão.

Os Estados do Ártico fazem uso sobretudo do denominado *soft power*, exceto nos casos da Rússia e da China que continuam a privilegiar a utilização de recursos de *hard power*, tais como meios económicos e militares, uma vez que a Rússia tem demonstrado uma militarização do Ártico. A China além de utilizar o *hard power* através dos investimentos que tem vindo a fazer na região, utiliza, ainda, o *smart power* utilizando o seu estatuto de observador no Conselho do Ártico para abordar temas que vão ao encontro da sua agenda, combinando os dois poderes.

Quanto à interdependência complexa, as alterações climáticas e o comércio internacional passaram a ser um problema que agora passou para o nível regional no Ártico e possivelmente irá passar para o nível global, uma vez que as alterações climáticas não olham a fronteiras e o comércio internacional liga o mundo numa interdependência complexa.

Relativamente ao pensamento geopolítico, Mahan, Mackinder e Spykman reconheceram o valor da região, mas com o degelo e a abertura à navegação, a Área Pivot ou *Heartland* vai poder atacar e ser atacada através do Ártico, o que apresenta com uma nova fragilidade para a Rússia e para a Rota do Mar do Norte. Apenas Seversky reconheceu que era neste espaço que se iria decidir a hegemonia entre Estados Unidos e Rússia, o que ainda se aplica aos dias de hoje, incluindo a China na equação. O neorrealismo foi utilizado em conjunto com o liberalismo para compreender que no Ártico existem dinâmicas de cooperação e

possíveis conflitos, que os Estados pretendem resolver de forma pacífica, de acordo com as suas estratégias para a região.

Apesar da Rota do Mar do Norte estar, em parte, dependente do degelo, que tende a intensificar-se e consequentemente a que existam períodos sem gelo mais longos, esta situação irá demorar algum tempo, caso as ações de combate às alterações climáticas não surtam efeitos ou não sejam devidamente aplicadas. Neste sentido, deixa-se a sugestão, indo ao encontro de vários académicos, de que a Rota do Mar do Norte seja, por enquanto, utilizada apenas nos meses mais quentes e que a rota Canal do Suez – Estreito de Malaca nos restantes meses, alternando assim as duas rotas.

Pretende-se, agora, responder às perguntas de partida e às hipóteses.

Recordemos que a pergunta de partida principal é a seguinte: qual a importância, em termos de poder político e económico, do desenvolvimento e controlo de rotas comerciais de navegação marítima alternativas a rotas estabelecidas e consolidadas?

O desenvolvimento de rotas comerciais alternativas é importante na medida em que permite diversificar as rotas comerciais existentes, podendo estas até ser substituídas, bem como diversificar a oferta de bens e recursos naturais e reduzir os custos de transporte, caso as rotas sejam mais rápidas. O controlo de rotas comerciais alternativas altera o cenário geopolítico e as dinâmicas comerciais, tendo em conta que estas novas rotas serão controladas por um ou mais Estados que irão assumir um papel de destaque no comércio mundial, o que vem a conturbar o cenário mantido pelas atuais potências comerciais.

No estudo de caso da Rota do Mar do Norte, como rota comercial alternativa, esta rota encurta as distâncias entre os portos europeus e asiáticos em até 40%, permitindo também reduzir significativamente os custos de transporte, o que tem despertado o interesse não só dos Estados do Ártico, como também de Estados não Árticos, como se verifica atualmente com a República Popular da China. Perante o desenvolvimento da Rota do Mar do Norte, a Federação Russa, que detém a soberania das águas que a Rota do Mar do Norte atravessa, teria uma posição privilegiada no comércio mundial, passando a ser fulcral nas trocas comerciais marítimas, podendo, inclusive, tornar-se numa potência marítima, visto que tem vindo a desenvolver a sua frota, investindo especialmente em navios quebra-gelo no âmbito da Rota do Mar do Norte.

Passando para as três perguntas de partida secundárias, a primeira pergunta secundária pretende responder à seguinte questão: qual será a importância da Rota do Mar do Norte na distribuição de poder?

Se estabelecida como rota comercial alternativa à rota Canal do Suez – Estreito de Malaca, a Rota do Mar do Norte será fulcral para a Federação Russa e para o seu desenvolvimento económico e comercial e permitirá à sua parceira estratégica China passar a

ser um ator relevante na região, uma vez que disponibiliza à Rússia os meios financeiros e pretende incluir a Rota do Mar do Norte na Rota da Seda Polar.

No entanto, os restantes Estados do Ártico, como os Estados Unidos, o Canadá, a Noruega, a Finlândia, a Dinamarca, a Suécia e a Islândia, defendem que os estreitos da Rota do Mar do Norte sejam considerados internacionais para que tenham direito de passagem. Além disso, estes Estados têm vindo a alinhar-se, deixando até de cooperar com a Rússia no âmbito do Conselho do Ártico após a sua invasão à Ucrânia, aplicando também sanções que se estenderam à Rota do Mar do Norte, que em 2022 registou uma quebra drástica na navegação comercial. Deste modo, a tendência que se tem verificado é de um alinhamento, de um lado entre estes Estados e do outro lado a parceria entre a Rússia e a China, acabando por não ser apenas um sistema bipolar devido ao Conselho do Ártico e aos restantes atores interessados na região.

A segunda pergunta de partida secundária que se coloca é: como irão reagir as organizações não governamentais e as organizações internacionais perante a possibilidade de a utilização desta rota poder agravar a crise climática?

As organizações não governamentais e as organizações internacionais aceitam a utilização comercial da Rota do Mar do Norte, chegando a considerá-la como algo inevitável pois será uma questão de tempo até que se desenvolva ao ponto de ser mais competitiva. Deixam, no entanto, recomendações para o combate às alterações climáticas e para o desenvolvimento sustentável do Ártico e da Rota do Mar do Norte, como é o caso da *World Wide Fund for Nature*. O Conselho do Ártico compromete-se em combater as alterações climáticas, sendo este um dos seus principais objetivos para o qual foi criado pelos Estados árticos.

A nível da Organização das Nações Unidas, o Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas reconhece que as alterações climáticas e o degelo permitirão uma maior acessibilidade, o que se traduz em oportunidades de desenvolvimento económico. Para mitigar as alterações climáticas no Ártico, recomenda seis objetivos, sendo uma das sugestões o desenvolvimento de corredores de transporte marítimo de baixo impacto, cuja regulamentação seja centrada nos riscos das alterações climáticas. Também a Organização Marítima Internacional visa a utilização sustentável da Rota do Mar do Norte, incluindo no seu Código Polar medidas de proteção ambiental, questões operacionais, de formação, de busca e salvamento.

A terceira e última pergunta de partida secundária é a seguinte: perante o seu crescente interesse pelo Ártico, irão outras potências, como a República Popular da China, ponderar

utilizar a Rota do Mar do Norte, passando assim a incorporá-la na iniciativa Um Cinturão, uma Rota.

Vários atores não Árticos têm vindo a demonstrar o seu interesse pelo Ártico, destacando-se a União Europeia e a Índia, no entanto é a República Popular da China que está mais presente na região e melhor tem consolidado os seus interesses, desde o seu estatuto de observador no Conselho do Ártico à sua parceria estratégico-militar com a Federação Russa e aos investimentos na região.

O interesse crescente da República Popular da China pelo Ártico prende-se com o facto de a Rota do Mar do Norte se apresentar como uma alternativa ao Estreito de Malaca. Perante a parceria estratégico-militar com a Federação Russa, a China tem vindo a disponibilizar meios financeiros para que a Rússia desenvolva as infraestruturas da Rota do Mar do Norte de forma a que esta se consiga estabelecer como uma rota comercial alternativa. A China também tem feito investimentos avultados em diversos países da região, com o objetivo de melhorar as infraestruturas e visando a exploração dos recursos naturais. Assim, demonstra o seu interesse pela rota que surge como uma solução para o Dilema de Malaca. Para além de ser uma alternativa de abastecimento energético, a China pretende incorporar a Rota do Mar do Norte na Rota da Seda Polar, a vertente iniciativa Um Cinturão, uma Rota para o Ártico.

Passando agora à verificação das três hipóteses colocadas, sendo a primeira hipótese: perante a insegurança das rotas comerciais que atravessam o Estreito de Malaca serão procuradas outras alternativas, na qual a Rota do Mar do Norte surge como rota comercial alternativa.

É possível confirmar que, face à insegurança que caracteriza estas rotas, são procuradas rotas comerciais alternativas, na qual surge Rota do Mar do Norte. O Estreito de Malaca é um ponto de estrangulamento caracterizado pela insegurança devido à pirataria, conflitos e tensões e possibilidade de derrames de petróleo e acidentes com navios. A República Popular da China é um dos principais afetados por esta questão, para além de estar dependente energeticamente deste estreito, controlado a nível militar pelos Estados Unidos (Dilema de Malaca), levando a que tenha tanto interesse na Rota do Mar do Norte como rota comercial alternativa.

A Rota do Mar do Norte surge como uma alternativa mais segura e mais rápida, encurtando as distâncias entre portos europeus e asiáticos em até 40% e que se encontra nas águas soberanas da Federação Russa. Esta rota permite poupar tempo e custos no transporte de mercadorias e de recursos naturais entre a Europa e a Ásia, aproximando estes dois mercados e afigurando-se com uma interessante alternativa para estas regiões.

A segunda hipótese está relacionada com a utilização da Rota do Mar do Norte, perante a qual os Estados-membros do Conselho do Ártico vão ter as alterações climáticas e o degelo

no Ártico como uma prioridade nas suas agendas para a região, sendo esta também uma das principais preocupações das organizações não governamentais e das organizações internacionais.

As alterações climáticas e o degelo são, de facto, uma das principais preocupações dos Estados Árticos, do Conselho do Ártico e das organizações não governamentais. Estas questões estão no topo das prioridades dos documentos estratégicos de cada Estado para a região, bem como a exploração sustentável dos recursos naturais e o desenvolvimento económico sustentável. A utilização comercial da Rota do Mar do Norte é identificada por todos os atores como algo que irá acontecer dentro em breve. Neste sentido, deixam recomendações para o combate às alterações climáticas e para o desenvolvimento sustentável do Ártico e da navegação pela Rota do Mar do Norte, como é o caso da *World Wide Fund for Nature*.

O Conselho do Ártico compromete-se a combater as alterações climáticas e a visar o desenvolvimento sustentável do Ártico bem como a exploração sustentável dos recursos naturais sendo este um dos seus principais objetivos para o qual foi criado pelos Estados árticos. O Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas recomenda seis metas para mitigar as alterações climáticas, sendo uma das sugestões o desenvolvimento de corredores de transporte marítimo de baixo impacto, cuja regulamentação seja centrada nos riscos das alterações climáticas. Também a Organização Marítima Internacional visa a utilização sustentável da Rota do Mar do Norte, incluindo no seu Código Polar medidas de proteção ambiental, questões operacionais, de formação, de busca e salvamento.

A terceira e última hipótese que se coloca é que a República Popular da China irá prover à Federação Russa os meios financeiros de que necessita, o que irá alterar o cenário geopolítico e geoeconómico da região do Ártico.

Esta hipótese confirma-se, sendo que já existe uma parceria estratégico-militar entre estes dois atores, na qual a Federação Russa é o principal fornecedor energético e de armamento à República Popular da China. A China concede à Rússia meios financeiros para que possa desenvolver as infraestruturas ao longo da Rota do Mar do Norte, bem como adquirir navios quebra-gelo.

Esta parceria altera, assim, o cenário geopolítico e geoeconómico da região do Ártico uma vez que, quando a Rota do Mar do Norte se estabelecer como rota comercial alternativa, a Rússia passará a ter um papel incontornável no comércio mundial, o que irá alterar as dinâmicas de poder da região, na qual a Rússia surge como uma potência marítima e comercial. Quanto à China, irá beneficiar dos recursos energéticos que lhe chegam através desta rota, passando a ser um ator de peso e influente na região. Contudo, os restantes Estado do Ártico deixaram de cooperar com a Rússia e demonstram-se cautelosos quanto à presença da China no Ártico.



## Fontes

Arctic Council. (2019). *Environment and Climate*. <https://arctic-council.org/index.php/en/our-work/environment-and-climate>

Arctic Council. (s.d.). *Observers*. <https://arctic-council.org/about/observers/>

Arctic Council. (2015). *Working Groups*. <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/working-groups>

Arctic Review. (s.d.). *Northern Sea Route*. <https://arctic.review/future/northern-sea-route/>

Centre for High North Logistics. (2022a). *NSR Shipping Traffic: Activities in January 2022*. <https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-activities-in-january-2022/>

Centre for High North Logistics. (2022b). *Shipping traffic at the NSR in 2022*. <https://arctic-lio.com/wp-content/uploads/2023/06/NSR-2022-short-report.pdf>

Dunn, C. & Kempkey, N. (2019, Julho 23). *The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152>

Encyclopaedia Britannica. (2019). *Strait of Malacca*. <https://www.britannica.com/place/Strait-of-Malacca>

Humpert, M. (2021, Janeiro 26). *Cargo volume on Northern Sea Route reaches 35m tons, record number of transits*. <https://www.highnorthnews.com/en/cargo-volume-northern-sea-route-reaches-35m-tons-record-number-transits>

Humpert, M. (2023, Junho 14). *Northern Sea Route sees lots of Russian traffic, but no international transits in 2022*. High North News. <https://www.highnorthnews.com/en/northern-sea-route-sees-lots-russian-traffic-no-international-transits-2022>

International Chamber of Commerce. (2022). *IMB Piracy & Armed Robbery Map 2022*. <https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2022>

International Chamber of Commerce. (s.d.). *Piracy and Armed Robbery Prone Areas and Warnings*. <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>

Lewis, M. (2023). *Rota da Seda Polar*. Observador <https://observador.pt/opiniao/rota-da-seda-polar/>

Klimenko, E. (2020). *Russia's new Arctic policy document signals continuity rather than change*. <https://sipri.org/commentary/essay/2020/russias-new-arctic-policy-document-signals-continuity-rather->

[change#:~:text=On%20%20March%202020%2C%20Russian,for%20the%20next%2015%20years](#)

Russon, M. (2021). *The cost of the Suez Canal blockage*.  
[\[https://www.bbc.com/news/business-56559073\]](https://www.bbc.com/news/business-56559073)

Suez Canal Authority. (2016). **Canal Characteristics**.  
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>

Villar, L. & Hamilton, M. (2017). *The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans*. U.S. Energy Information Administration.  
<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452>

World Wide Fund for Nature. (s.d.). *Shipping*.  
<https://www.arcticwwf.org/threats/shipping/>

## **Bibliografia**

### **Livros, capítulos de livros**

Aron, R. (1986). *Paz e Guerra entre as Nações*. (2.<sup>a</sup>ed.) Editora Universidade de Brasília. ISBN 85-230-0095-X

Branco, C. (2017). A Segurança dos Pontos de Articulação Estratégica. In Moita, L. & Pinto, L.V. (Eds.), *Espaços económicos e espaços de segurança*. OBSERVARE. ISBN 978-989-8191-77-9

Keohane, R.O. & Nye, J.S. (2012). *Power and Interdependence*. (4.<sup>a</sup>ed.) Pearson Education. ISBN 9780205082919

Keupp, M.M. (2015). *The Northern Sea Route: A Comprehensive Analysis*. Springer Gabler. ISBN: 978-3-658-04080-2

Leal, J. (2014). *Geopolítica do Ártico no Século XXI*. Letras Itinerantes. ISBN: 978-989986837-3

Mackinder, H.J. (1919). *Democratic Ideals and Reality*. NDU Press. ISBN: 9780571253760

Mackinder, H.J. (2008). *O Pivot Geográfico da História*. tradução de Armando Teixeira Carneiro. Geopolítica. Revista do Centro Português de Geopolítica, nº 2.

Mackinder, H.J. (1943). *The Round World and the Winning of the Peace*. Foreign Affairs.

Mahan, A.T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783*. Little, Brown & Company. ISBN-10: 0486255093

Moreira, A. (2003). *Ciência Política*. Livraria Almedina. ISBN 972-40- 0577-1

Moreira, A. (2011). *Teoria das Relações Internacionais*. (7.ªed.). Almedina. ISBN 978-972-40-6729-2

Nye, J. S. (2004). *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. (1.ªed.). Public Affairs. ISBN 1586483064

Nye, J.S. (2011). *The Future of Power*. (1.ªed.). Public Affairs. ISBN- 978-1-58648-891-8

Spykman, N. (1969). *The Geography of the Peace*. Archon Books.

Tomé, L. (2004). *Novo recorte geopolítico mundial*. (1.ªed.). EDIUAL. ISBN 972-8094-76-0

### **Dissertações de mestrado, teses**

Baptista, A. (2015). *O Ártico – Geopolítica e Desafios Transnacionais*. [Dissertação de Mestrado, Academia da Força Aérea]. Repositório Comum. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/11615>

Ferrão, E. (2013). *A abertura da rota do Ártico (Northern Passage)*. Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais. [Trabalho de Investigação individual, Instituto de Estudos Superiores Militares]. Repositório Comum. <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/9950/1/TII-%20Cor%20Mendes%20Ferr%C3%A3o.pdf>

Filipe, G. (2017). *A Rússia, a China e o Ártico: a navegabilidade na Northern Sea Route*. [Dissertação de Mestrado, Universidade do Minho- Escola de Economia e Gestão]. Repositório UM. <https://hdl.handle.net/1822/46451>

Leal, J. (2012). *O Ártico como espaço geopolítico*. [Tese de Doutoramento, ISCTE-IUL]. Repositório do ISCTE. <http://hdl.handle.net/10071/6199>

Massey, A.S. (2008). *Maritime security cooperation in the Strait of Malacca*. [Dissertação de Mestrado, Naval Postgraduate School]. Dudley Knox Library. <https://core.ac.uk/download/pdf/36697836.pdf>

Santos, L. (2016). *Cooperação e Conflitos nas Regiões Polares: Um cenário para o século XXI*. [Dissertação de Pós-Graduação, Faculdade de Ciências Económicas: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.] Repositório Digital LUME. <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/147437>

Silva, C. (2017). *A Geopolítica do Ártico e a política externa da Rússia para a região (2007-2017)*. [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas-

Universidade Nova de Lisboa]. Repositório da Universidade de Lisboa.  
<http://hdl.handle.net/10400.5/14847>

Tomé, L. (2010). *A Geopolítica e o Complexo de Segurança na Ásia Oriental: Questões Teóricas e Conceptuais*. [Tese de Doutoramento, Universidade de Coimbra- Faculdade de Economia]. Repositório Institucional Camões.

**Artigos científicos, artigos em publicações periódicas, capítulos em obras coletivas, convenções, relatórios, estratégias, discursos**

Arctic Council. (2021). *Arctic Council Strategic Plan 2021 to 2030*.  
[https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/2601/MMIS12\\_2021\\_REYKJAVIK\\_Strategic-Plan\\_2021-2030.pdf](https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/2601/MMIS12_2021_REYKJAVIK_Strategic-Plan_2021-2030.pdf)

Arctic Council. (2023). *Arctic States and Indigenous Permanent Participants Convened for the 13<sup>th</sup> Arctic Council Meeting and Issued Statement*. <https://arctic-council.org/news/13th-arctic-council-meeting-salekhard/>

Bailey, R. & Wellesley, L. (2017). *Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade. Chatam House Report*. ISBN 978 1 78413 230 9.

Brown, R. (2022). China's BRI on the Polar Silk Road: Evolving Labor Agenda in the Arctic. *Canada-United States Law Journal*, vol. 46, n.º1, art 13.  
<https://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2717&context=cuslj>

Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento. (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. *United Nations Publications*. ISBN: 978-92-1-113026-3

Constable, A.J., Harper, S., Dawson, J., Holsman, K., Mustonen, T., Piepenburg, D. & Rost, B. (2022). *Cross-Chapter Paper 6: Polar Regions. Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press.  
[https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_WGII\\_CCP6.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_CCP6.pdf)

Correia, P.P. (2012). Geopolítica e Geoestratégia. *Nação e Defesa*. n.º 131 – 5.ª Série.  
[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7670/1/NeD131\\_PedroPezaratCorreia.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7670/1/NeD131_PedroPezaratCorreia.pdf)

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. (1982)

Duarte, P. & Ferreira-Pereira, L. (2022). The Soft Power of China and the European Union in the context of the Belt and Road Initiative and Global Strategy. *Journal of Contemporary European Studies*, vol. 30, n.º4.  
[https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/83775/1/The%20Soft%20Power%20of%](https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/83775/1/The%20Soft%20Power%20of%20China%20and%20the%20European%20Union%20in%20the%20Context%20of%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20and%20Global%20Strategy.pdf)

[20China%20and%20the%20European%20Union%20in%20the%20context%20of%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20and%20Global%20Strategy.pdf](#)

Evers, H. & Gerke, S. (2006). The strategic importance of the Straits of Malacca for world trade and regional development. *ZEF Working Paper Series*. nº 17. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/88407/1/578445646.pdf>

Fernandes, L, Sánchez, D. & Páscoa, T. (2020). O Estreito de Gibraltar. In Guedes, A.M. & Cruz, M.A.F. (Eds.), *A Geopolítica dos Chokepoints e dos Shatterbelts*. Instituto Universitário Militar. Cadernos do IUM, vol. I, n.º 45. ISSN: 2183-2129.

Ferreira, N. & Silva, H. (2020). O Canal da Mancha (Strait of Dover). In Guedes, A.M. & Cruz, M.A.F. (Eds.), *A Geopolítica dos Chokepoints e dos Shatterbelts*. Instituto Universitário Militar. Cadernos do IUM, vol. III, n.º 47. ISSN: 2183-2129.

Finnish Government. (2021). Finland's Strategy for Arctic Policy. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163247/VN\\_2021\\_55.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163247/VN_2021_55.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Government of Iceland. (2021). Iceland's Policy on Matters Concerning the Arctic Region Parliamentary Resolution 25/151. The Ministry for Foreign Affairs of Iceland. [https://www.government.is/library/01-Ministries/Ministry-for-Foreign-Affairs/PDF-skjol/Arctic%20Policy\\_WEB.pdf](https://www.government.is/library/01-Ministries/Ministry-for-Foreign-Affairs/PDF-skjol/Arctic%20Policy_WEB.pdf)

Government of India. (2022). India and the Arctic: Building a Partnership for Sustainable Development. <https://www.moes.gov.in/sites/default/files/2022-03/compressed-SINGLE-PAGE-ENGLISH.pdf>

Government Offices of Sweden. (2020). Sweden's strategy for the Arctic region. <https://www.government.se/contentassets/85de9103bbbe4373b55eddd7f71608da/swedens-strategy-for-the-arctic-region-2020.pdf>

Grieger, G. (2018). China's Arctic Policy, How China aligns rights and interests. European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS\\_BRI\(2018\)620231\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf)

Groome, P. & Barnes, J. (2022). Year in Review. In Heininen, L., H. Exner-Pirot, & J. Barnes (Eds.), *Arctic Yearbook 2022: The Russian Arctic: Economics, Politics & Peoples*. ISSN 2298–2418 [https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402\\_Arctic\\_Yearbook\\_2022\\_-\\_The\\_Russian\\_Arctic\\_Economics\\_Politics\\_Peoples\\_Eds\\_L\\_Heininen\\_H\\_Exner-Pirot\\_J\\_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402_Arctic_Yearbook_2022_-_The_Russian_Arctic_Economics_Politics_Peoples_Eds_L_Heininen_H_Exner-Pirot_J_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf)

Guedes, A.M. (2015). O Conselho do Ártico. JANUS ISSN: 2183-4814.

Guedes, A.M. & Cruz, M.A.F. (2020a). A Geopolítica dos Chokepoints e dos Shatterbelts. Cadernos do IUM. Instituto Universitário Militar, vol. I n. °45. ISSN: 2183-2129

Guedes, A.M. & Cruz, M.A.F. (2020b). A Geopolítica dos Chokepoints e dos Shatterbelts. Cadernos do IUM. Lisboa: Instituto Universitário Militar, vol. III, n. °47. ISSN: 2183-2129.

Gustafsson, P. (2021). Russia's Ambitions in the Arctic Towards 2035. *Swedish Defence Research Agency*. <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI%20Memo%207624>

High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. (2021). Joint Communication on a stronger EU engagement for a peaceful, sustainable and prosperous Arctic. *European Commission*.

<https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/Joint%20Communication%20on%20a%20stronger%20EU%20engagement%20for%20a%20peaceful%2C%20sustainable%20and%20prosperous%20Arctic.pdf.pdf>

Hodgson, K.K. & Lanteigne, M. (2020). Homesteading in the Arctic? The Logic Behind, and Prospects for, Russia's Arctic Hectare Program. In Heininen, L., H. Exner-Pirot, & J. Barnes (Eds.), Arctic Yearbook 2022: The Russian Arctic: Economics, Politics & Peoples. ISSN 2298–2418 [https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402\\_Arctic\\_Yearbook\\_2022\\_-\\_The\\_Russian\\_Arctic\\_Economics\\_Politics\\_Peoples\\_Eds\\_L\\_Heininen\\_H\\_Exner-Pirot\\_J\\_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402_Arctic_Yearbook_2022_-_The_Russian_Arctic_Economics_Politics_Peoples_Eds_L_Heininen_H_Exner-Pirot_J_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf)

[The Russian Arctic Economics Politics Peoples Eds L Heininen H Exner-Pirot J Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402_Arctic_Yearbook_2022_-_The_Russian_Arctic_Economics_Politics_Peoples_Eds_L_Heininen_H_Exner-Pirot_J_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf)

Humpert, M. (2013). The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China? *The Arctic Institute-Center for Circumpolar Security Studies*. <https://www.thearcticinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/The-Future-of-Arctic-Shipping-A-New-Silk-Road-for-China.pdf?x62767#:~:text=A%20recent%20study%20by%20the,could%20pass%20through%20the%20Arctic>

Humpert, M. & Raspotnik, A. (2012). The future of Arctic Shipping along the Transpolar Sea Route. *Arctic Yearbook*. [https://www.researchgate.net/publication/309282763\\_The\\_Future\\_of\\_Arctic\\_Shipping\\_Along\\_the\\_Transpolar\\_Sea\\_Route](https://www.researchgate.net/publication/309282763_The_Future_of_Arctic_Shipping_Along_the_Transpolar_Sea_Route)

Ismail, S. (2010). Major power and littoral states strategic interests in the Straits of Malacca. *University Utara Malaysia*.

[http://repo.uum.edu.my/id/eprint/2551/1/Siti\\_Zubaidah\\_-](http://repo.uum.edu.my/id/eprint/2551/1/Siti_Zubaidah_-)

[Major powers and littoral states interests in the Straits of Malacca.pdf](#)

Ismail, S. & Sani, M. (2010). *The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-A-Vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests*. [Seminar on National Resilience]. Political Managements and Policies in Malaysia, Malaysia. <https://core.ac.uk/download/pdf/12118559.pdf>

Jacinto, C. (2016). A questão territorial no Ártico: uma questão de desordem mundial? Observatório Político. *Revista Portuguesa de Ciência Política*. nº6. <http://www.observatoriolitico.pt/wp-content/uploads/2018/02/RPCP6.pdf>

Kopra, S. (2020). The Arctic Institute's China Series 2020. *The Arctic Institute*. <https://www.thearcticinstitute.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Arctic-Institute-China-Series-2020.pdf>

Lackenbauer, P.W. (2020). Canada's Northern Strategies: From Trudeau to Trudeau, 1970-2020. *University of Calgary*. ISSN 2368-4569. <https://pubs.aina.ucalgary.ca/dcass/85472.pdf>

Lassere, F. & Alexeeva, O. (2022). China and the Arctic in the frame of the BRI. [número especial]. *Regards géopolitiques*, vol. 8, n. ° 3. ISSN 2564-2650 [https://www.researchgate.net/profile/Frederic-Lasserre-2/publication/363760445\\_China\\_and\\_the\\_Arctic\\_in\\_the\\_Frame\\_of\\_the\\_BRI\\_-\\_Journal\\_Regards\\_geopolitiques/links/632c9464873eca0c00a90f1e/China-and-the-Arctic-in-the-Frame-of-the-BRI-Journal-Regards-geopolitiques.pdf#page=12](https://www.researchgate.net/profile/Frederic-Lasserre-2/publication/363760445_China_and_the_Arctic_in_the_Frame_of_the_BRI_-_Journal_Regards_geopolitiques/links/632c9464873eca0c00a90f1e/China-and-the-Arctic-in-the-Frame-of-the-BRI-Journal-Regards-geopolitiques.pdf#page=12)

Libório, O. & Guedes, T. (2020). Estreito de Bering e dois Trajetos Árticos (NSR e NWP). In Guedes, A.M. & Cruz, M.A.F. (Eds.), *A Geopolítica dos Chokepoints e dos Shatterbelts*. Instituto Universitário Militar. Cadernos do IUM, vol. I, nº 45. ISSN: 2183-2129

Marcato, M. (2022). The Made in China 2025 amid hyperglobalization: upgrading, intangible assets, and internationalization strategies. *Economia e Sociedade*. Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. vol. 31, nº 2. ISSN: 0104-0618

Monteiro, P., Gomes, L. & Almeida, M. (2020). O Estreito de Malaca, O Mar da China do Sul, o Estreito de Taiwan e o Estreito da Coreia. In Guedes, A.M. & Cruz, M.A.F. (Eds.), *A Geopolítica dos Chokepoints e dos Shatterbelts*. Instituto Universitário Militar. Cadernos do IUM, vol. III nº 47. ISSN: 2183-2129.

Norwegian Ministries. (2021). The Norwegian Government's Arctic Policy. Norwegian Ministry of Foreign Affairs. [https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/nord/arctic\\_strategy.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/nord/arctic_strategy.pdf)

Organização Marítima Internacional. (2017). How the Polar Codes Protects the Environment.

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment%20\(English%20infographic\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment%20(English%20infographic).pdf)

Pavlova, M. & Nikolaeva, S. (2020). On the importance of Native consultants in Ethnological Impact Assessment in Sakha Republic. In Heininen, L., H. Exner-Pirot, & J. Barnes (Eds.), Arctic Yearbook 2022: The Russian Arctic: Economics, Politics & Peoples. ISSN 2298–2418

[https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402\\_Arctic\\_Yearbook\\_2022\\_-The\\_Russian\\_Arctic\\_Economics\\_Politics\\_Peoples\\_Eds\\_L\\_Heininen\\_H\\_Exner-Pirot\\_J\\_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402_Arctic_Yearbook_2022_-The_Russian_Arctic_Economics_Politics_Peoples_Eds_L_Heininen_H_Exner-Pirot_J_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf)

[The Russian Arctic Economics Politics Peoples Eds L Heininen H Exner-Pirot J Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402_Arctic_Yearbook_2022_-The_Russian_Arctic_Economics_Politics_Peoples_Eds_L_Heininen_H_Exner-Pirot_J_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf)

Pineda, G.(s.d.). The Strait of Malacca as one of the most important geopolitical regions for the People’s Republic of China. [https://www.academia.edu/1931497/The Strait of Malacca as one of the most important geopolitical regions for the People s Republic of China](https://www.academia.edu/1931497/The_Strait_of_Malacca_as_one_of_the_most_important_geopolitical_regions_for_the_People_s_Republic_of_China)

Pryadilina, A., Likhacheva, E. & Chesnokova, I. (2020). Human capital in the Russian Arctic: Challenges and responses. In Heininen, L., H. Exner-Pirot, & J. Barnes (Eds.), Arctic Yearbook 2022: The Russian Arctic: Economics, Politics & Peoples. ISSN 2298–2418 [https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402\\_Arctic\\_Yearbook\\_2022\\_-The\\_Russian\\_Arctic\\_Economics\\_Politics\\_Peoples\\_Eds\\_L\\_Heininen\\_H\\_Exner-Pirot\\_J\\_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402_Arctic_Yearbook_2022_-The_Russian_Arctic_Economics_Politics_Peoples_Eds_L_Heininen_H_Exner-Pirot_J_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf)

[The Russian Arctic Economics Politics Peoples Eds L Heininen H Exner-Pirot J Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Justin-Barnes-9/publication/365587402_Arctic_Yearbook_2022_-The_Russian_Arctic_Economics_Politics_Peoples_Eds_L_Heininen_H_Exner-Pirot_J_Barnes/links/6378fb4554eb5f547ce6ec95/Arctic-Yearbook-2022-The-Russian-Arctic-Economics-Politics-Peoples-Eds-L-Heininen-H-Exner-Pirot-J-Barnes.pdf)

Seversky, A.P. (1956). *Importance of Global Command of the Air – Remove the curse of the outmoded strategy of balanced forces*. [Discurso proferido na Universidade de Southern Illinois]. Illinois. <http://connection.ebscohost.com/c/speeches/9796624/importance-global-command-air>

Silva, A. & Coutinho, A. (2020). O Estreito de Magalhães, a Passagem de Drake – do Cone Sul à Península da Antártida. In Guedes, A.M. & Cruz, M.A.F. (Eds.), *A Geopolítica dos Chokepoints e dos Shatterbelts*. Instituto Universitário Militar. Cadernos do IUM, n.º 46, vol 2. ISBN: 978-989-54668-9-4.

Shaofeng, C. (2010). China’s Self-Extrication from the “Malacca Dilemma” and Implications. *International Journal of China Studies*, vol. 1. nº1.

Souza, E., Rosa, K. & Simões, J. (2015). Geopolítica do Ártico: Mudanças nas Políticas para o Norte. *Geographia Meridionalis*, nº2. ISSN: 2446-9165. [https://www.researchgate.net/publication/289223799\\_GEOPOLITICA\\_DO\\_ARTICO\\_MUDANCAS\\_NAS\\_POLITICAS\\_PARA\\_O\\_NORTE](https://www.researchgate.net/publication/289223799_GEOPOLITICA_DO_ARTICO_MUDANCAS_NAS_POLITICAS_PARA_O_NORTE)

Tomé, L. (2021). Construção e Desconstrução da Ordem Internacional Liberal. Dossiê temático 200 anos depois da Revolução (1820- 2020). *Janus.net e-journal of International Relations*. Vol. 12, n.º 2. E-ISSN: 1647-725. [https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5292/7/PT-dossie%20tematico%20200%20anos%20depois%20da%20revolu%C3%A7%C3%A3o\\_Dezeembro2021\\_art6.pdf](https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5292/7/PT-dossie%20tematico%20200%20anos%20depois%20da%20revolu%C3%A7%C3%A3o_Dezeembro2021_art6.pdf)

Tomé, L. (2018). Geopolítica da Rússia de Putin: Não é a União Soviética, mas gostava de ser... *Relações Internacionais*, nº60. <http://www.scielo.mec.pt/pdf/ri/n60/n60a05.pdf>

The Arctic Institute. (s.d.). Kingdom of Denmark. <https://www.thearcticinstitute.org/country-backgrounders/denmark/>

van Hussen, K., Korte, T. de, Janse, R., Jong, O. de & van den Bossche, M. (2020). Commercial navigation along the Northern Sea Route: Prospects and impacts. [International Transport Forum Discussion Papers]. Paris. *OECD Publishing*, nº 2020/19. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/commercial-shipping-northern-sea-route.pdf>

White House. (2022). National Strategy for the Arctic Region. <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>

Wuthnow, J. (2017). Chinese perspectives on the Belt Road Initiative: Strategic rationales, risks, and implications. *Center for the Study of Chinese Military Affairs, Institute for National Strategic Studies*, nº 12. <https://inss.ndu.edu/Portals/68/Documents/stratperspective/china/ChinaPerspectives-12.pdf>

Zulkifli, N., Ibrahim, R., Rahman, A. & Yasid, A. (2020). Maritime cooperation in the Straits of Malacca (2016-2020): Challenges and recommend for a new framework. *Asian Journal of Research in Education and Social Sciences*, vol. 2 nº.2. e-ISSN: 2682-8502. [https://www.academia.edu/43259521/Maritime\\_Cooperation\\_in\\_the\\_Straits\\_of\\_Malacca\\_2016\\_2020\\_Challenges\\_and\\_Recommend\\_For\\_a\\_New\\_Framework](https://www.academia.edu/43259521/Maritime_Cooperation_in_the_Straits_of_Malacca_2016_2020_Challenges_and_Recommend_For_a_New_Framework)