



André Magrinho Adjunto do Presidente da Fundação AIP. Docente e investigador na Universidade Lusófona.

Ruben Eiras Diretor de inovação & desenvolvimento na Vera Navis. Vice-presidente da rede europeia ENMC. Professor Auxiliar na NOVA SBE e na NOVA School of Law.

DA GRONELÂNDIA AOS AÇORES: A NOVA GEOPOLÍTICA DO ATLÂNTICO NORTE E AS OPORTUNIDADES ESTRATÉGICAS DE PORTUGAL

24 setembro 2026

O Atlântico Norte e o Ártico encontram-se em profunda transformação geopolítica, sendo hoje a interseção de quatro geografias estratégicas em termos mundiais. Isto tem implicações para o posicionamento de Portugal, incluindo oportunidades de utilização da sua profundidade atlântica para acrescentar relevância política, tecnológica e económica.

O Atlântico Norte e o Ártico atravessam uma profunda transformação geopolítica. As alterações climáticas, a progressiva redução do gelo marinho, a possível expansão das rotas de navegação árticas, a competição pelos minerais críticos, a crescente importância das infraestruturas submarinas e a competição estratégica entre Estados Unidos, Rússia e China estão a alterar a geografia política e económica desta vasta região. Neste contexto, Gronelândia e Islândia recuperaram uma centralidade semelhante, embora não idêntica, à que tiveram durante a Guerra Fria. Mais a sul, os Açores podem igualmente adquirir uma importância renovada enquanto plataforma atlântica de vigilância, comunicações, espaço, logística e segurança marítima. O argumento central deste artigo é que Portugal deverá começar a interpretar a sua posição atlântica não apenas numa lógica nacional ou euro-atlântica convencional, mas como parte de um *continuum* estratégico que liga o Ártico ao Atlântico Norte e Médio, transformando a valorização geopolítica dos Açores simultaneamente numa oportunidade e numa responsabilidade acrescida.

Novos desenvolvimentos geopolíticos no Atlântico Norte e no Ártico

Após a Guerra Fria, o Ártico foi apresentado como uma região de cooperação, multilateralismo e baixa tensão internacional. O discurso de Mikhail Gorbachov em Murmansk, 1987, a criação do Conselho do Ártico, 1996, e a Declaração de Ilulissat, 2008, simbolizaram essa expectativa. Este posicionamento está hoje profundamente condicionado pelo retomar da competição entre grandes potências no Atlântico Norte e Ártico. Cotta (2024) re-

fere que o Ártico passou historicamente de zona periférica de exploração para uma região de crescente importância estratégica, alertando, contudo, contra leituras excessivamente determinísticas: o degelo não conduzirá inevitavelmente a uma “corrida ao Ártico” ou a guerras por recursos. A mudança climática funciona, sobretudo, como um catalisador, tornando acessíveis espaços, recursos e rotas anteriormente protegidos pela geografia e pelo gelo. Este processo coincide com o retorno da competição estratégica entre EUA e Rússia e a crescente presença chinesa no Ártico. A invasão russa da Ucrânia em 2022 acelerou essa transformação. A entrada da Finlândia e da Suécia na NATO veio alterar significativamente a arquitetura securitária do norte da Europa.

O interesse estratégico da Gronelândia não resulta de um único fator, mas da combinação entre geografia, defesa do espaço norte-americano, acesso ao Ártico, recursos naturais e futuro político da própria Gronelândia.

O Atlântico Norte e o Ártico são, agora, entendidos como a interseção de quatro geografias estratégicas: Ártico, Atlântico Norte, Europa setentrional e América do Norte. Da Cruz (2025) considera que o Ártico se tornou palco de competição entre grandes potências, sublinhando os investimentos russos em infraestruturas

militares e o interesse crescente da China, definida como um *near-Arctic state*. Por sua vez, Kjellén (2022) demonstra que a modernização da presença militar russa não pode ser reduzida à recuperação de capacidades da Guerra Fria: a proteção da *Northern Sea Route* introduziu uma dimensão longitudinal este-oeste adicional à tradicional lógica norte-sul associada à dissuasão nuclear e à projeção da “Frota do Norte”. Neste novo ambiente, a Gronelândia, Islândia e, mais a sul, os Açores devem voltar a ser lidos como elementos de uma mesma arquitetura atlântica.

A relevância estratégica da Gronelândia e Islândia

Geograficamente norte-americana, politicamente integrada no Reino da Dinamarca, dotada de amplo autogoverno e situada entre o Ártico e o Atlântico Norte, a Gronelândia encontra-se simultaneamente no centro das questões relacionadas com soberania, defesa antimísil, recursos naturais e acesso ao Ártico. A presença militar norte-americana na ilha não é uma novidade. A atual Base Espacial de Pituffik, anteriormente *Thule Air Base*, resulta de uma longa história de interesse estratégico dos EUA pela Gronelândia. Lasserre (2026) recorda que Washington equacionou por diversas vezes a aquisição do território, incluindo no século XIX e em 1946, e que o acordo de defesa de 1951 criou uma estrutura institucional para a presença militar americana. A recente controvérsia em torno do interesse norte-americano na Gronelândia deve, portanto, ser interpretada sobre esse pano de fundo histórico, embora o relatório de Lasserre (2026) questione se a aquisição formal da ilha proporcionaria vantagens militares substancialmente superiores às que Washington já detém, uma prudência analítica importante.

O interesse estratégico da Gronelândia não resulta de um único fator, mas da combinação entre geografia, defesa do espaço norte-americano, acesso ao Ártico, recursos naturais e futuro político da própria Gronelândia. O recente acordo entre os EUA, a Dinamarca e o governo autónomo da Gronelândia, assinado por ocasião da Assembleia Geral da ONU (22 de setembro de 2026) reforça o papel dos EUA na ilha, nomeadamente com a possibilidade de nela estabelecer um escudo de defesa antimíssil balístico. Em relação à Islândia, Cotta (2024), observa que, depois da retirada norte-americana da base de Keflavík em 2006, Reykjavik procurou chamar novamente a atenção da NATO para o norte; o re-

novado interesse aliado depois de 2014 reforçou a relevância da ilha enquanto ponto de apoio no Atlântico Norte. Esta importância é hoje particularmente visível: no exercício Northern Viking 2026, em que a NATO apresentou a Islândia e o GIUK Gap (*Greenland–Iceland–United Kingdom Gap*), como elementos essenciais para proteger as linhas marítimas que unem a América do Norte à Europa. Surge, assim, uma geografia renovada. A Gronelândia constitui uma antecâmara entre América do Norte e Ártico; a Islândia posiciona-se na saída atlântica do Ártico; e o GIUK Gap continua a funcionar como corredor estratégico entre o Ártico/Mar da Noruega e o Atlântico Norte.

Alterações climáticas, rotas marítimas, minerais estratégicos, cabos submarinos e segurança do Atlântico Norte

Nesta equação, a novidade é que a geografia física está a mudar: a navegabilidade crescente do Oceano Ártico poderá modificar, sem a substituir, algumas das grandes rotas marítimas mundiais. Existem três corredores fundamentais: a *Northern Sea Route* (NSR), ao longo da costa russa; a *Northwest Passage* (NWP), através do arquipélago canadiano; e a futura *Transpolar Sea Route* (TSR), atravessando a região central do Oceano Ártico (ver Figura 1). O portal do *Arctic Institute* considera a rota central como uma possibilidade

FIGURA 1. AS ROTAS DE NAVEGAÇÃO DO ÁRTICO (2026)

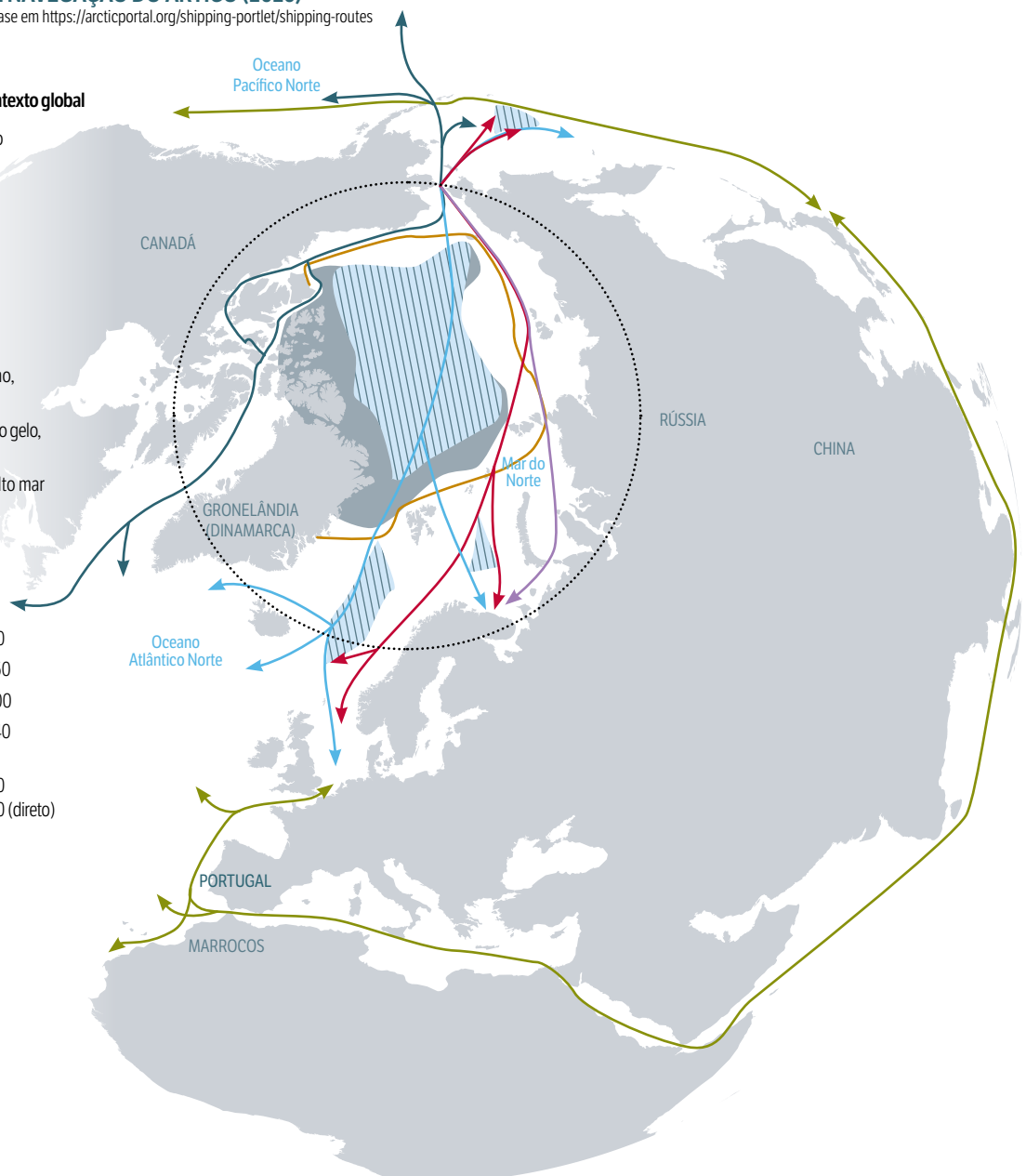
Fonte: Elaborado por JANUS, com base em <https://arcticportal.org/shipping-portal/shipping-routes>

ROTAS DE NAVEGAÇÃO O transporte marítimo num contexto global

- Futura rota de navegação do Ártico Central
- Rota do Mar do Norte
- Caminho do Nordeste
- Caminho do Noroeste
- Rotas marítimas globais tradicionais
- Círculo do Ártico
- Extensão do gelo marinho, setembro 2022
- Linha média da margem do gelo, setembro de 1981-2010
- Águas internacionais / Alto mar

DA EUROPA AO JAPÃO (em milhas náuticas)

Rota do Mar do Norte	~ 8.900
Canal do Suez	~ 11.050
Canal do Panamá	~ 12.400
Cabo da Boa Esperança	~ 14.540
Rota transártica via nordeste da Islândia	~ 6.800
	~ 6.500 (direto)





mais distante, enquanto o U.S. National Ice Center (2026) apresenta mapas operacionais da NSR e NWP durante a época de degelo. Humpert e Raspotnik (2012) há muito que identificaram o potencial da TSR. Ao atravessar o centro do Oceano Ártico, seria a mais direta das três grandes rotas e evitaria grande parte das jurisdições costeiras associadas às outras passagens. Os autores relevam ainda que a Islândia poderia beneficiar da abertura de rotas transpolares enquanto plataforma de transbordo e serviços marítimos entre o Ártico e o Atlântico, o que não significa que o Ártico esteja prestes a substituir o Suez. Permanecem custos associados a gelo, seguros, assistência, infraestrutura limitada, imprevisibilidade meteorológica e necessidade de navios especializados. Humpert e Raspotnik (2012) salientam que previsibilidade, pontualidade e economias de escala constituem condições essenciais para o transporte marítimo global e continuam a limitar a competitividade das rotas árticas.

A segunda dimensão geoeconómica corresponde aos minerais críticos. A Gronelândia possui ocorrências importantes de terras raras e outros recursos. Contudo, Lasserre (2026) contesta a narrativa simplista de um novo *El Dorado*. Nos seus relatórios anuais (*Mineral Commodity Summaries*), o U.S. Geological Survey (USGS) quantifica as reservas economicamente exploráveis da Gronelândia em cerca de 1,5 milhões de toneladas de óxidos de terras raras (REO),

embora outros relatórios internacionais credíveis estimem valores muitíssimo superiores. Contudo, a existência geológica de recursos não significa automaticamente reservas economicamente exploráveis: custos elevados, infraestruturas, preços internacionais, questões ambientais e políticas condicionam a exploração.

À medida que o espaço estratégico relevante se prolonga do Ártico para o Atlântico, a profundidade atlântica portuguesa torna-se mais relevante para vigilância, comunicações, logística, defesa e resiliência das ligações transatlânticas.

A terceira dimensão, cada vez mais estratégica, encontra-se no fundo do oceano: cabos submarinos e infraestruturas críticas. A digitalização transformou o leito marinho numa componente fundamental do poder económico e da segurança contemporânea. Cabos de telecomunicações, infraestruturas energéticas, sensores e sistemas de vigilância tornam o Atlântico Norte simultaneamente mais conectado e mais vulnerável. É aqui que a ligação ao território português se torna particularmente evidente.

Novas oportunidades e responsabilidades para Portugal

A tradicional importância estratégica dos Açores centrou-se na sua localização entre Europa e América do Norte e na Base das Lajes, visão que permanece válida, mas insuficiente. O arquipélago deverá progressivamente ser visto no contexto alargado do Atlântico Norte e Ártico. A transformação pode ser representada por uma sequência geográfica: Ártico → Gronelândia → Islândia/GIUK → Atlântico Norte → Açores → Atlântico Médio. Não se pretende sugerir que os Açores façam parte do Ártico ou do GIUK Gap. Mas, à medida que o espaço estratégico relevante se prolonga do Ártico para o Atlântico, a profundidade atlântica portuguesa torna-se mais relevante para vigilância, comunicações, logística, defesa e resiliência das ligações transatlânticas. Neste quadro, podem priorizar-se cinco oportunidades estratégicas:

a. Vigilância marítima e conhecimento situacional multidimensional: aéreo, marítimo e submarino. A dimensão da área marítima sob responsabilidade portuguesa potencia capacidades acrescidas de deteção, monitorização e integração de informação. O estudo prospetivo da EuroDefense Portugal (2026) mostra que a base industrial e tecnológica nacional abrange comunicações, sistemas C4I (capacidades de comando, controlo, comunicações, sistemas informáticos e informações), sensores, construção naval, veículos

FIGURA 2. SISTEMAS DE CABOS SUBMARINOS COM AMARAGEM EM PORTUGAL, 2026 (ORDEM CRONOLÓGICA)

Fonte: Adaptado de Submarine Cable Networks: <https://www.submarinetworks.com/en/stations/europe/portugal> (acedido em 21.09.2026).

Sistema de cabos	Ano	Pontos de amarração	Connectividade
BUGIO	1996	Carcavelos, Sesimbra	Ligação doméstica entre Carcavelos e Sesimbra
Columbus-III	1999	Carcavelos, Açores (Ponta Delgada)	EUA ↔ Portugal ↔ Espanha ↔ Itália (trecho Açores-Lisboa ativo)
SAT-3/WASC	2002	Sesimbra	Portugal ↔ Costa oeste da África ↔ África do Sul
MainOne	2010	Seixal	Portugal ↔ Gana ↔ Nigéria
WACS (West Africa Cable System)	2012	Seixal	Portugal ↔ África Ocidental ↔ África do Sul
ACE (Africa Coast to Europe)	2012	Peniche, Carcavelos	Portugal ↔ França ↔ África Ocidental (24 países)
EllaLink	2021	Sines	Portugal ↔ Madeira ↔ Brasil ↔ Espanha/França
Equiano (Google)	2022	Sines, Sesimbra	Portugal ↔ África Ocidental ↔ África do Sul
2Africa (Meta / Consortium)	2024	Carcavelos, Seixal	Portugal ↔ África Circumpolar ↔ Médio Oriente ↔ Europa
Medusa	2025 / 2026	Carcavelos, Sines	Portugal ↔ Mediterrâneo (Espanha, França, Itália, Norte de África)
Olisipo (EllaLink)	2026	Sines, Carcavelos, Seixal, Sesimbra	Ligação doméstica sem repetidor conectando Sines diretamente aos hubs CLS de Lisboa
Anel Atlantic CAM (Novo CAM)	2026	Continente, Açores, Madeira	Anel inteligente que liga Portugal continental aos Açores e à Madeira
Nuvem (Google)	2026	Sines, Açores (São Miguel)	EUA (Flórida) ↔ Bermudas ↔ Açores ↔ Portugal (Sines)
PEIXES	2026 / 2027	Sines, Carcavelos	Irlanda (Dublin/Galway) ↔ Portugal ↔ Espanha ↔ França
Sol (Google)	2027 / 2028	Açores (São Miguel)	EUA (Flórida) ↔ Bermuda ↔ Açores ↔ Espanha (Santander)

não tripulados e sistemas espaciais, precisamente tecnologias com aplicação potencial na vigilância do Atlântico.

- b. Proteção das infraestruturas críticas submarinas. O projeto do novo Anel CAM Continente-Açores-Madeira foi apresentado em 2026 como infraestrutura estratégica relevante para a defesa e cooperação com a NATO. Acrescem capacidades nos Açores para monitorização do espaço submarino, devido à importância crescente dos cabos que atravessam a plataforma continental portuguesa (ver Figura 2). A *Submarine Cable Networks* (2026) descreve Portugal como uma *gateway* internacional entre Europa, América do Norte, América do Sul, África e Mediterrâneo, sobretudo pelas amargens nos polos da Grande Lisboa e de Sines.
- c. Espaço e observação da Terra, em que Santa Maria acrescenta uma componente, ao identificar a ilha como plataforma ligada a serviços espaciais e observação da Terra, incluindo aplicações de *remote sensing* e comunicações por satélite. Num Atlântico em que consciência situacional, satélites, *drones*, sensores submarinos e processamento de informação convergem, esta dimensão é valorizada.
- d. Diplomacia atlântica, permitindo explorar uma posição singular como Estado da UE e da NATO com uma extensa projeção oceânica. Faria sentido uma política mais estruturada de cooperação com Islândia, Dinamarca/Gronelândia, Noruega, Canadá e Estados Unidos sobre segurança marítima, investigação científica, alterações climáticas, infraestruturas críticas, tecnologia oceânica e conhecimento situacional. A valorização estratégica deste posicionamento exige capacidade efetiva: meios de patrulhamento, vigilância submarina e espacial, comunicações seguras, proteção portuária, cibersegurança e capacidade de contribuir para a segurança coletiva.
- e. Cluster industrial de tecnologia naval integrada. Os navios transformaram-se em plataformas de integração tecnológica para operações em múltiplos domínios, da superfície ao espaço. Portugal destaca-se na indústria ligeira e possui talento de classe mundial no desenvolvimento de *software* de comando e controlo, como comprova o caso da Tekever. É crucial expandir

essa visão de inovação a toda a mentalidade de negócio do setor naval. A italiana Fincantieri ilustra esta evolução, ao posicionar-se não apenas como estaleiro, mas como produtora de tecnologias navais. Geografia sem capacidade produz potencial estratégico; geografia acompanhada de capacidade produz poder e influência.

Conclusões

As implicações da transformação do Ártico propagam-se para o Atlântico Norte e alteram progressivamente a valorização estratégica de territórios situados muito mais a sul. Gronelândia e Islândia encontram-se no centro deste processo. A primeira combina uma posição fundamental para a defesa norte-americana, recursos naturais e acesso ao Ártico com um complexo processo de autonomia política. A segunda reafirma a sua importância enquanto plataforma entre Ártico e Atlântico e elemento central do GIUK Gap.

Os Açores ocupam uma posição diferente, mas complementar: podem constituir a profundidade estratégica meridional de um Atlântico Norte cujo centro de gravidade geopolítico se desloca parcialmente para norte. Por isso, talvez seja útil atualizar a representação geopolítica portuguesa. Durante séculos, Portugal olhou para o Atlântico essencialmente através das rotas leste-oeste e norte-sul que ligavam Europa, Américas e África. No século XXI, deverá acrescentar uma terceira dimensão: a conexão Atlântico-Ártico. Da combinação entre Gronelândia, Islândia e Açores pode emergir não uma nova linha geográfica formal, mas um arco estratégico do Atlântico Norte, relevante para segurança marítima, defesa coletiva, comunicações digitais, ciência, espaço e resiliência das ligações transatlânticas.

Para Portugal, esta transformação constitui simultaneamente uma oportunidade e uma responsabilidade. A oportunidade reside em utilizar melhor a sua geografia para acrescentar relevância política, tecnológica e económica. A responsabilidade consiste em dotar essa geografia das capacidades necessárias à proteção do Atlântico. Num mundo em que o gelo deixa progressivamente de constituir uma barreira absoluta, o Ártico aproxima-se geopoliticamente de Portugal mesmo que Portugal permaneça geograficamente à mesma distância do polo norte. ●

<https://doi.org/10.26619/2183-4822.2026.CJ.27>

Referências

- Arctic Portal (s.d., website). *Shipping Routes*. Síntese das principais rotas marítimas atuais e potenciais do Ártico. <https://arcticportal.org/shipping-portal/shipping-routes>
- Cotta, F. A. (2024). Navigating Arctic Realities: Geopolitics, Security, and Climate Change. *II Politico*, 89(1), 41-65.
- Da Cruz, J. A. (2025). The Arctic in the New Geopolitical Context of the Twenty-First Century. *Journal of Advanced Military Studies*, 16(1), 137-154.
- EuroDefense Portugal (2026). *Capacidades das Forças Armadas e Economia de Defesa em 2035: Um Estudo Prospetivo*, Edição EuroDefense Portugal.
- Humpert, M., & Rasputnik, A. (2012). The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route. In *Arctic Yearbook*, 281-307.
- Kjellén, J. (2022). The Russian Northern Fleet and the (Re)militarisation of the Arctic. *Arctic Review on Law and Politics*, 13, 34-52.
- Lasserre, F. (2026). *Purchasing Greenland: Trump's Fantasy or a Real National Security Stake for the United States?* Quebec Council for Geopolitical Studies/The Arctic Institute.
- NATO Joint Force Command Norfolk (2026). *Northern Viking 2026 Strengthens Allied Defence Across the GIUK Gap*, 24 de agosto de 2026. <https://jfcnorfolk.nato.int/activity/northern-viking-2026-strengthens-allied-defence-across-the-giuk-gap.aspx>
- Submarine Cable Networks (s.d., website). *Portugal*. Acedido em 23.09.2026. <https://www.submarinenetworks.com/en/stations/europe/portugal>
- U.S. National Ice Center (s.d., website). *Arctic Sea Routes*. Produtos cartográficos relativos à Northern Sea Route e Northwest Passage. <https://usicecenter.gov/Catalog/ArcticSeaRoutes>
- USGS (2025). *U.S. Geological Survey Mineral Commodity Summaries 2025 Data Release* (ver. 2.0, Abril 2025). <https://www.sciencebase.gov/catalog/item/677eaf95d34e760b392c4970>