



Cadernos do IUM



A GEOPOLÍTICA DOS CHOKEPOINTS E DOS SHATTERBELTS (VOLUME I)

Coordenação de:

Professor Doutor Armando Marques Guedes

Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz



IUM

Outubro 2020

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

A GEOPOLÍTICA DOS *CHOKEPOINTS* E DOS *SHATTERBELTS*
(Volume I)

Coordenadores

Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz

IUM – Centro de Investigação e Desenvolvimento (CIDIUM)
Outubro de 2020

Os **Cadernos do IUM** têm como principal objetivo divulgar os resultados da investigação desenvolvida no/sob a égide do IUM, autonomamente ou em parcerias, que não tenha dimensão para ser publicada em livro. A sua publicação não deverá ter uma periodicidade definida. Contudo, deverão ser publicados, pelo menos, seis números anualmente. Os temas devem estar em consonância com as linhas de investigação prioritárias do CIDIUM. Devem ser publicados em papel e eletronicamente no sítio do IUM. Consideram-se como objeto de publicação pelos Cadernos do IUM:

- Trabalhos de investigação dos investigadores do CIDIUM ou de outros investigadores nacionais ou estrangeiros;
- Trabalhos de investigação individual ou de grupo de reconhecida qualidade, efetuados pelos discentes, em particular pelos do CEMC e pelos auditores do CPOG que tenham sido indicados para publicação e que se enquadrem no âmbito das Ciências Militares, da Segurança e Defesa Nacional e Internacional;
- *Papers*, ensaios e artigos de reflexão produzidos pelos docentes;
- Comunicações de investigadores do IUM efetuadas em eventos científicos (e.g., seminários, conferências, *workshops*, painéis, mesas redondas), de âmbito nacional ou internacional, em Portugal ou no estrangeiro.

N.ºs Publicados:

1 – Subsídio para um Referencial de Competências destinado ao Exercício da Liderança no Contexto das Forças Armadas Portuguesas: Utilização de um “Projeto STAFS” para a configuração do constructo

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

2 – Entre a República e a Grande Guerra: Breves abordagens às instituições militares portuguesas
Coordenador: Major de Infantaria Carlos Afonso

3 – A Abertura da Rota do Ártico (*Northern Passage*). Implicações políticas, diplomáticas e comerciais

Coronel Tirocinado Eduardo Manuel Braga da Cruz Mendes Ferrão

4 – O Conflito da Síria: as Dinâmicas de Globalização, Diplomacia e Segurança
(Comunicações no Âmbito da Conferência Final do I Curso de Pós-Graduação em Globalização Diplomacia e Segurança)

Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Rui Vieira
Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues

5 – Os Novos Desafios de Segurança do Norte de África

Coronel Tirocinado Francisco Xavier Ferreira de Sousa

- 6 – Liderança Estratégica e Pensamento Estratégico
Capitão-de-mar-e-guerra Valentim José Pires Antunes Rodrigues
- 7 – Análise Geopolítica e Geoestratégica da Ucrânia
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel Mendes Martins
Tenente-coronel Navegador António Luís Beja Eugénio
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Tenente-coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 9 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações de Angola. Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Coronel Tirocinado José Luís de Sousa Dias Gonçalves
Tenente-coronel de Infantaria José Manuel Figueiredo Moreira
- 10 – O Fenómeno dos “*Green-on-Blue Attacks*”. “*Insider Threats*” – Das Causas à Contenção
Major de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 11 – Os Pensadores Militares
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Carlos Filipe Lobão Dias Afonso
- 12 – *English for Specific Purposes* no Instituto Universitário Militar
Capitão-tenente ST Eling Estela do Carmo Fortunato Magalhães Parreira
- 13 – I Guerra Mundial: das trincheiras ao regresso
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Fernando César de Oliveira Ribeiro
- 14 – Identificação e caracterização de infraestruturas críticas – uma metodologia
Major de Infantaria Hugo José Duarte Ferreira
- 15 – O DAESH. Dimensão globalização, diplomacia e segurança. Atas do seminário 24 de maio de 2016
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Adalberto José Centenico
Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
- 16 – Cultura, Comportamento Organizacional e *Sensemaking*
Coordenadores: Coronel Piloto Aviador João Paulo Nunes Vicente
Tenente-coronel Engenheira Aeronáutica Ana Rita Duarte Gomes S. Baltazar

- 17 – Gestão de Infraestruturas Aeronáuticas
Major Engenheira de Aeródromos Adelaide Catarina Gonçalves
- 18 – A Memória da Grande Guerra nas Forças Armadas
Major de Cavalaria Marco António Frontoura Cordeiro
- 19 – Classificação e Análise de Fatores Humanos em Acidentes e Incidentes na Força Aérea
Alferes Piloto-Aviador Ricardo Augusto Baptista Martins
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
Capitão Engenheiro Aeronáutico Bruno António Serrasqueiro Serrano
- 20 – A Aviação Militar Portuguesa nos Céus da Grande Guerra: Realidade e Consequências
Coordenador: Coronel Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo
Rui Alberto Gomes Bento Roque
- 21 – Saúde em Contexto Militar (Aeronáutico)
Coordenadoras: Tenente-coronel Médica Sofia de Jesus de Vidigal e Almada
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
- 22 – *Storm Watching. A New Look at World War One*
Coronel de Infantaria Nuno Correia Neves
- 23 – Justiça Militar: A Rutura de 2004. Atas do Seminário de 03 de março de 2017
Coordenador: Tenente-coronel de Infantaria Pedro António Marques da Costa
- 24 – Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate - Moçambique 1964-1975
Coordenadores: Coronel Tirocinado de Infantaria Jorge Manuel Barreiro Saramago
Tenente-coronel de Infantaria Vítor Manuel Lourenço Ortigão Borges
- 25 – A República Popular da China no Mundo Global do Século XXI. Atas do Seminário de
09 de maio de 2017
Coordenadores: Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
Tenente-coronel de Infantaria Paraquedista Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 26 – O Processo de Planeamento de Operações na NATO: Dilemas e Desafios
Coordenador: Tenente-coronel de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 27 – Órgãos de Apoio Logístico de Marinhas da OTAN
Coordenador: Capitão-tenente de Administração Naval Duarte M. Henriques da Costa
- 28 – Gestão do Conhecimento em Contexto Militar: O Caso das Forças Armadas Portuguesas
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

- 29 – A Esquadra de Superfície da Marinha em 2038. Combate de alta Intensidade ou Operações de Segurança Marítima?
Capitão-de-mar-e-guerra Nuno José de Melo Canelas Sobral Domingues
- 30 – Centro de Treino Conjunto e de Simulação das Forças Armadas
Coronel Tirocinado de Transmissões Carlos Jorge de Oliveira Ribeiro
- 31 – Avaliação da Eficácia da Formação em Contexto Militar: Modelos, Processos e Procedimentos
Coordenadores: Tenente-coronel Nuno Alberto Rodrigues Santos Loureiro
Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 32 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações da Guiné-Bissau (1963-1974).
Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Brigadeiro-general Jorge Manuel Barreiro Saramago
Tenente-coronel de Administração Domingos Manuel Lameira Lopes
- 33 – O Direito Português do Mar: Perspetivas para o Séc. XXI
Coordenadora: Professora Doutora Marta Chantal Ribeiro
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação (2.^a edição, revista e atualizada)
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 34 – Coreia no Século XXI: Uma península global
Coordenadores: Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
Tenente-coronel Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 35 – O “Grande Médio Oriente” Alargado (Volume I)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Ricardo Dias Costa
- 36 – O “Grande Médio Oriente” Alargado (Volume II)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Ricardo Dias Costa
- 37 – As Forças Armadas no Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais
Coordenador: Tenente-coronel Rui Jorge Roma Pais dos Santos

- 38 – A Participação do Exército em Forças Nacionais Destacas: Casos do Kosovo, Afeganistão e República Centro-Africana. Vertente Operacional e Logística
Coordenadores: Brigadeiro-general Jorge Manuel Barreiro Saramago
Major de Transmissões Luís Alves Batista
Major de Material Tiago José Moura da Costa
- 39 – Pensar a Segurança e a Defesa Europeia. Atas do Seminário de 09 de maio de 2019
Coordenador: Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz
- 40 – Os Desafios do Recrutamento nas Forças Armadas Portuguesas. O Caso dos Militares Contratados
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 41 – Inovação na Gestão de Recursos Humanos nas Forças Armadas Portuguesas: Os Militares em Regime de Contrato. Atas das Comunicações do *Workshop* de 28 de janeiro de 2019
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 42 – Sistemas de Controlo de Gestão: Modelos, Processos e Procedimentos
Coordenador: Tenente-coronel Nuno Alberto Rodrigues Santos Loureiro
- 43 – Desafios Estratégicos para Portugal no Pós-Covid-19
Auditores Nacionais do Curso de Promoção a Oficial General 2019/2020
- 44 – Gestão Estratégica: Contributos para o Paradigma Estrutural da Marinha Portuguesa
Capitão-de-mar-e-guerra Nuno Sardinha Monteiro

Como citar esta publicação:

Guedes, A.M., & Cruz, M.A.F. (Coords.) (2020). *A Geopolítica dos chokepoints e dos shatterbelts* (Vol. I). Cadernos do IUM, 45. Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Diretor

Tenente-general Manuel Fernando Rafael Martins

Editor-chefe

Comodoro João Paulo Ramalho Marreiros

Coordenador Editorial

Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada

Capa – Composição Gráfica

Capitão-de-fragata Luís Paulo dos Santos Fernandes
Primeiro-tenente Tiago José Mendes Lança

Secretariado

Primeiro-marinheiro Manobra e Serviços Jorge Luis Pereira Alvoeiro

Propriedade e Edição

Instituto Universitário Militar
Rua de Pedrouços, 1449-027 Lisboa
Tel.: (+351) 213 002 100
Fax: (+351) 213 002 162
E-mail: cidium@ium.pt
<https://cidium.ium.pt/site/index.php/pt/publicacoes/as-colecoes>

Paginação, Pré-Impressão e Acabamento

What Colour Is This?
Rua Roy Campbell Lt 5 -4º B
1300-504 Lisboa
Tel.: (+351) 219 267 950
www.wcit.pt

ISBN: 978-989-54668-9-4

ISSN: 2183-2129

Depósito Legal: 475117/20

Tiragem: 100 exemplares

© Instituto Universitário Militar, outubro 2020.

Nota do Editor:

Os textos/conteúdos do presente volume são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

ÍNDICE GERAL

VOLUME I

NOTA EDITORIAL

Tenente-general Manuel Fernando Rafael Martins xiii

NOTA INTRODUTÓRIA

Armando Marques Guedes
Marco António Ferreira da Cruz xv

CAVE HIC DRAGONES. UM ENQUADRAMENTO TEÓRICO GERAL E INTRODUTÓRIO SOBRE CHOKEPOINTS E SHATTERBELTS E A SUA (POTENCIAL) CONFLUÊNCIA GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA

Armando Marques Guedes
Marco António Ferreira da Cruz 1

O ESTREITO DE GIBRALTAR

Tiago Ramos da Graça Silva Nunes Páscoa
Luís Manuel Coelho Fernandes
David Carpio Sánchez 29

O ESTREITO DE BERING E OS DOIS TRAJETOS ÁRTICOS (NSR E NWP)

Orlando Filipe Abelha de Garcia Pereira Libório
Tiago Filipe Abreu Moura Guedes 63

ESTREITOS DA TARTÁRIA E DE LA PÉROUSE

Bruno Vicente de Barros Cardoso Ribeiro
Luís Filipe Marques dos Santos Conceição 101

VOLUME II

O CANAL DO SUEZ E A SUMED PIPELINE, E O ESTREITO DE BAB EL MANDEB

Lídia de Jesus Janeiro Magalhães
Ana Patrícia Cardoso Lopes 1

O CANAL DO PANAMÁ E AS ALTERNATIVAS REGIONAIS CHINESAS (“CANAIS” DA NICARÁGUA E COSTA RICA).

Paulo Roberto Pires Silveiro

José Manuel Costa da Silva Barradas

41

O ESTREITO DE MAGALHÃES, A PASSAGEM DE DRAKE – DO CONE SUL À PENÍNSULA DA ANTÁRTIDA

António Pedro Batista Marcelino da Silva

António Xavier Mendes Rocha Pereira Coutinho

77

O ESTREITO ORMUZ

Sílvia Esmeralda Joanaz D’Assunção Dias

José Alberto da Silva Fernandes

123

VOLUME III

O ESTREITO DE MALACA, O MAR DA CHINA DO SUL, O ESTREITO DE TAIWAN E O ESTREITO DA COREIA

Pedro da Silva Monteiro

Luis Miguel Rodrigues Gomes

Mafalda de Jesus Gomes de Almeida

1

O ESTREITOS DE BÓSFORO E DARDANELOS, E O ESTREITO DE KERCH

Carlos Eduardo Patronilho Rodrigues de Queiróz

Luís Miguel Zorreta Padilha Rosado

65

O ESTREITO DA DINAMARCA

Rodrigo Eloy dos Santos

João Daniel Gaioso Fernandes

Pedro Miguel Dias Ramos

99

O CANAL DA MANCHA (STRAIT OF DOVER)

Nelson Miguel Gonçalves Ferreira

Hélio Gonçalves da Silva

127

NOTA EDITORIAL

A presente obra, constituída por três volumes dos Cadernos do IUM (números 45, 46 e 47) versa os domínios da geopolítica e da geoestratégia – especificamente relacionados com *chokepoints* e *shatterbelts* –, congregando um conjunto de trabalhos realizados na Unidade Curricular de Geopolítica do Curso de Estados Maior-Conjunto 2019-2020, o que é de salientar, pois representa bem a superior qualidade e o nível de exigência do ensino neste Instituto.

Numa análise abrangente e plena de atualidade dos principais *chokepoints* e *shatterbelts*, de grande relevância para a economia mundial e para a projeção do poder militar em termos globais, os estudos agora levados à estampa analisam, ainda, os interesses das grandes potências em cada uma das áreas geográficas e as dinâmicas locais e regionais decorrentes da existência destes dois espaços geográficos sobrepostos. Uma perspetiva integral da análise essencial para melhor entender as relações complexas entre os diversos atores e, ainda, a relação entre *chokepoints*, em particular os que servem de entrada e saída do Mar Mediterrâneo: Gibraltar, Suez, Bab el-Mandeb, Bósforo e Dardanelos.

Felicito os autores e coordenadores desta obra e faço votos de que seja de utilidade e contribua para o enriquecimento científico e cultural de um largo número de leitores, seja no âmbito de estudos académicos ou no de uma leitura mais descontraída.

IUM em Pedrouços, 01 de outubro de 2020

Tenente-general Manuel Fernando Rafael Martins
O Comandante do IUM

NOTA INTRODUTÓRIA

A presente obra, cujo(s) tema(s) tivemos o gosto de sugerir, esboçar e apoiar em todos os momentos da sua feitura, resulta do tópico que escolhemos para os trabalhos de fim de curso da disciplina de Geopolítica do Curso de Estado-Maior Conjunto. Optámos por uma inovação: a de dar azo à publicação, pelo IUM, no que cremos ser o primeiro trabalho de fundo, a nível global, integralmente dedicado a *chokepoints*. Talvez mais significativamente, decidimos tentar uma série de escrutínios entre os *chokepoints* que escolhemos pela importância que hoje têm e ensaiar um levantamento das articulações entre os estrangulamentos que lhes auferem a possibilidade de controlar acessos entre, por um lado, regiões ou simples zonas ou mesmo locais, e, por outro, *shatterbelts*, faixas geográficas que configuram explosões conflituais ou estão em ‘estilhaçamento’. A ligação entre uns e outros pareceu-nos óbvia e importante, embora não homogénea. Mais, pareceu-nos surgir uma oportunidade, que não quisemos desperdiçar, de aprofundar a natureza das potenciais ligações entre *shatterbelts* e *chokepoints*. E assim avançámos, uma vez o projeto aprovado pela cúpula do IUM. Algumas palavras introdutórias quanto ao tema cabem aqui, relativas à sequenciação do tema em que nos empenhamos, com os oficiais que o elaboraram artigos de fundo, e agora vêm o seu trabalho associado a um outro, nosso, nestes dois volumes.

Encetámos o esforço de vasculhar no detalhe possível estas articulações num primeiro artigo, de cariz geral e introdutório. Partindo de uma abordagem puramente teórica, a abertura da publicação é dedicada a uma reflexão preliminar sobre os elementos que nos ajudam a caracterizar as duas formulações geográficas e geopolíticas estudadas ao longo dos textos: *chokepoints* e *shatterbelts*. No artigo de abertura, que intitulámos de **“Cave hic Dragones. Um enquadramento teórico geral e introdutório sobre *chokepoints* (marítimos) e *shatterbelts* e a sua confluência geopolítica e geoestratégica”** “radiografamos”, em termos históricos, as diferentes evoluções concetuais, procurando identificar os autores e acontecimentos que facilitam a compreensão do alcance de cada um dos conceitos. Além de ajudar o leitor a ter uma compreensão dos restantes temas, que pretendem explorar uma vertente mais aplicada da geopolítica, os autores aprofundam este tema através da identificação de uma relação entre os *chokepoints* e os *shatterbelts*, que agregam (quando ambas existem) como zonas de confluência geopolítica e geoestratégica. Uma cautela rápida. Note-se que, embora dois *chokepoints* terrestres tenham sido tratados por dois grupos de oficiais do Curso de Estado-Maior

Conjunto (o Suwalki Gap e os Estreitos do Afeganistão), por razões conjunturais nenhum deles foi aqui incluído. O que em nada lesa o enquadramento analítico que propomos neste capítulo introdutório.

No segundo tema, relativo ao “**Estreito de Gibraltar**, Luís Fernandes, David Carpio Sánchez e Tiago Páscoa, analisam aquele que é considerado o *chokepoint* ativo mais próximo de Portugal e que forma a entrada/saída do ocidente do Mar Mediterrâneo para o oriente do Oceano Atlântico. Além de identificar as tensões (milenares) entre os principais atores da região, neste artigo os autores analisam as dinâmicas de poder vários autores regionais (que para além de Portugal, Espanha e Marrocos, incluem o Reino Unido), a que se juntam a presença das potências globais China, Rússia e EUA. Em resultado da tensão latente, sobretudo entre os Reinos de Espanha e Marrocos, e da sua importância para o comércio mundial que passa do e para o Mediterrâneo, vaticinam os autores que as disputas pelo controlo deste estreito vão continuar, na previsível *longue durée*, a influenciar a geopolítica em termos regionais.

No que toca o tema “**O Estreito de Bering e os dois trajetos do Ártico (NSR e NWP)**, Orlando Filipe Abelha de Garcia Pereira Libório e Tiago Filipe Abreu Moura Guedes propõem-se analisar as alterações que estão a ter lugar nesta extensa região, decorrentes da redução da superfície do gelo que as cobria e que as alterações climáticas estão a causar. O aumento da navegabilidade e os consequentes benefícios que daí advêm para o trânsito comercial e castrense, poupando tempo e custos entre os locais de origem e de destino, têm motivado a existência de disputas entre atores (globais e regionais). Os autores identificam as principais disputas, as reivindicações territoriais e a consequente militarização da região.

Implantados na região da Ásia-Pacífico, “**Os Estreitos da Tartária e de La Pérouse**” encontram-se sob a influência/alçada de potências regionais e externas, que vão da Rússia, ao Japão, China e aos Estados Unidos da América. Na análise que realizaram aos fatores geopolíticos e geoestratégicos e às influências políticas, económicas e militares da interação entre estes atores, Bruno Vicente de Barros Cardoso Ribeiro Luís Filipe Marques dos Santos Conceição identificam os interesses e as mais visíveis atuações desses mesmos atores na região, com a Rússia e o Japão em permanentes disputas territoriais (ancoradas nos elementos históricos), recorrendo inclusivamente às instâncias internacionais, e a serem apoiados, em termos diplomáticos, tecnológicos e, até, militares, pela China e pelos EUA. Este sistema de alianças tem, até à data, conseguido manter o equilíbrio na região. No entanto, dados os interesses económicos e militares envolvidos, as relações entre

os principais protagonistas podem vir a ver-se alteradas futuramente.

O quinto tema, da autoria de Lúcia de Jesus Janeiro Magalhães e de Ana Patrícia Cardoso Lopes, é dedicado ao **“Canal do Suez e a Sumed Pipeline, e o Estreito de Bab el Mandeb”**, considerados primários em relação ao mapa global de *chokepoints*, decorrente do seu valor geopolítico e geoestratégico. Para tanto em muito contribui o seu posicionamento geográfico, em pleno Médio Oriente, que leva a que assumam especial importância na passagem de hidrocarbonetos provindos desta região e que dela saem tendo como destino os mercados europeus e norte-americanos e, ainda, em termos globais, para as rotas comerciais entre o Oriente e o Ocidente, sendo por esse motivo ponto nodais para a fração marítima da nova Rota da Seda que a China tão empenhada está em gizar e tornar efetiva. A localização destes *chokepoints* numa zona profundamente fragmentada (e pejada de *shatterbelts*, tanto de natureza política, económica e social), que justificam a presença dos atores globais – como os EUA, a Rússia e a China –, os quais mantêm fortes ligações com os atores regionais: da Arábia Saudita, aos Emirados Árabes Unidos, ao Egito, Irão e Turquia.

No que ao tema seis diz respeito, Paulo Roberto Pires Silveiro e José Manuel Costa da Silva Barradas olham para **“O canal do Panamá e as alternativas regionais chinesas (“Canais” da Nicarágua e Costa Rica)**, destacando-se a importância que o Canal do Panamá tem para as rotas comerciais entre os Oceanos Atlântico e Pacífico. Quanto ao papel histórico de influência dos EUA, dada a sua proximidade geográfica, tem-se assistido nos últimos anos a uma maior interferência na região da China, criando inclusivamente as rotas alternativas na Nicarágua e na Costa Rica. Para além destes, os autores identificam ainda a presença e importância dos interesses da Rússia e da União Europeia na região, concluindo que, apesar na maior relevância dos EUA, tem existido uma maior proximidade entre a China e os Estados da região – em particular com o Panamá – numa tentativa de procurar ganhar maior protagonismo e influenciar um espaço vital norte-americano; tudo isto, sublinhamos, à semelhança do que acontece no Estreito de Malaca, embora aí numa ordem inversa.

Continuando pelo continente americano e rumando mais a Sul, António Pedro Batista Marcelino da Silva e António Xavier Mendes Rocha Pereira Coutinho analisam as dinâmicas geopolíticas e geoestratégicas do **“Estreito de Magalhães, a Passagem de Drake – do Cone Sul à Península da Antártida”**. Apesar de ser uma alternativa às rotas comerciais que passam pelo Canal do Panamá, o Estreito e a Passagem, em particular esta última, mantêm a sua importância para a passagem

de navios que excedem a medida Panamax, e que, conseqüentemente, veem vedada a travessia através do Canal do Panamá, em particular os grandes porta-aviões americanos, os VLCCs, e os ELCCs. Os autores identificam o recrudescer do valor geopolítico destes dois espaços, relacionando-o com os vastos recursos energéticos, minerais e biológicos existentes na Antártida, que já se encontram a ser disputados pelas potências regionais; mas também por outras potências como a China, Rússia, EUA, Reino Unido, França, Argentina, Chile, Brasil, Noruega e Alemanha.

Encerramos o Volume II dando destaque ao Estreito onde têm sido verificadas as maiores tensões hoje em curso entre os EUA e o Irão. Sílvia Esmeralda Joanaz D'Assunção Dias e José Alberto da Silva Fernandes analisam **“O estreito de Ormuz”**, apresentando, inicialmente, uma visão geral sobre a importância que este *chokepoint* tem para o comércio global, em particular para as sociedades mais industrializadas: EUA, China, UE, Japão. O controlo direto do Estreito pelo Irão, que de há uns anos a esta parte aloca uma parte muito significativa da sua capacidade militar para defender os seus interesses nesta estreita Passagem, tem levado à escalada de tensão na região, incluindo a detenção de navios petroleiros estrangeiros – como aconteceu já várias vezes desde 2019. Às divisões políticas, somam-se ainda as diferentes identidades culturais e religiosas dos atores regionais, opondo de um lado os xiitas do Irão aos sunitas da Arábia Saudita, do Emiratos e dos outros Estados ao redor destes, na costa litoral oriental do grande e longo Estreito. Esta fratura (*shatterbelt*) intrarregional motiva o estabelecimento de uma extensa e complexa rede de ligações entre atores locais, regionais e globais, as quais são muito bem tratadas ao longo do texto pelos autores.

O tema nove é dedicado ao **“Estreito de Malaca, o Mar da China do Sul, o Estreito de Taiwan e o Estreito da Coreia”**. Os seus autores, Pedro da Silva Monteiro, Luís Miguel Rodrigues Gomes e Mafalda de Jesus Gomes de Almeida analisam, de forma extremamente perspicaz, uma região onde as disputas pelo poder mundial, designadamente aquelas que dão voz a disputas entre os EUA e a China, se têm (e vão) manifestando com maior profundidade. À importância do Estreito de Malaca em termos energéticos para a economia chinesa, somam-se as questões, consideradas de soberania para Pequim, dos Estreitos de Taiwan e do Mar do Sul da China – sem perder de vista as ambições hegemónicas destes Estados e das duas Coreias no que ao Estreito da Coreia diz respeito. O artigo centra-se nas relações geopolíticas e geoestratégicas entre os atores que mais influenciam estas quatro interdependentes áreas geográficas, em particular, para além da China e dos EUA, a Rússia, o Japão, Taiwan e as Coreias (Norte e Sul). Para os autores,

estes *chokepoints* levam os Estados a utilizar, esgrimindo-os, os seus instrumentos de poder, incluindo o militar, no intuito manifesto de salvaguardar os seus próprios interesses, transformando a região numa área altamente dinâmica e volátil.

O tema dez tem o Mar Negro como ponto de aplicação central, focando as suas entradas e saídas através dos **“Estreitos de Bósforo e Dardanelos, e o Estreito de Kerch”**. Os autores, Carlos Eduardo Patronilho Rodrigues de Queiróz e Luís Miguel Zorreta Padilha Rosado, dão conta da importância histórica destes *chokepoints* para o Império Otomano, e atualmente, no caso dos Estreitos de Bósforo e Dardanelos, a que têm para a Turquia, e a Rússia no caso do último deles, ambos Estados que exercem, ou tentam exercer, o seu controlo completo, apesar de ser amplamente contestado. Com efeito, a crise na Ucrânia e a anexação da Crimeia pela Rússia (2014), o Estreito de Kerch ganhou maior prevalência, em 2014, sobretudo nos domínios político e militar. A centralidade dos três *chokepoints* ao nível das rotas militares e comerciais localizadas na charneira entre a Europa e a Ásia, levam à intervenção de atores como a Rússia, a China, os EUA e a UE, que são detalhadas ao longo do texto, numa permanente disputa de interesses e na procura de alterar o *status quo ante*, que prevalecia, desde 1991, na região.

No tema **“O Estreito da Dinamarca e o Báltico Oriental”**, Rodrigo Eloy dos Santos João Daniel Gaioso Fernandes Pedro Miguel Dias Ramos dão ênfase às incursões, navais e aéreas, de forças militares russas, para identificarem a importância desta região para a segurança europeia e para os aliados da NATO. No Estreito da Dinamarca, os autores destacam a importância geopolítica e geoestratégicas das ilhas de Bornholm e Gotland, enquanto pontos centrais para o controlo do Báltico Oriental e para a segurança dos Estados da EU (a Polónia, a Lituânia, a Estónia e a Finlândia) com fronteiras terrestres com os territórios russos em Kaliningrado e São Petersburgo, bem como a Suécia e a Dinamarca no que toca às marítimas. Das conclusões retiradas, salienta-se as que identificam as possíveis consequências para a segurança energética europeia, decorrentes das crescentes movimentações militares russas na região.

Encerramos o ultimo volume da publicação (terceiro), com o trabalho de Nelson Miguel Gonçalves Ferreira e Hélio Gonçalves da Silva, que analisam as dinâmicas de poder entre os diferentes atores que interferem no **“Canal da Mancha (Strait of Dover)”**. Para além dos dois Estados que geograficamente detêm o controlo deste *chokepoint*, a França e o Reino Unido, a crescente utilização por parte da China desta rota, para as suas exportações para os mercados europeus, e as habituais interferências russas que aí têm tido lugar põem em realce e elevam o

estatuto de uma passagem marítima, que teve em termos históricos uma importância estratégica fundamental, desde tempos imemoriais à Segunda Guerra Mundial e à Guerra Fria. A saída do Reino Unido da UE (Brexit) tem, de igual modo, tido efeitos despiciendos nesta área, dado por ela passar uma parte significativa das relações comerciais entre a UE, através da França, e o Reino Unido. Os autores destacam ainda as novas dinâmicas a que assistimos nesta região, incluindo as que se verificam junto ao GIUK Gap, e que interferem com as ações da própria NATO na sua cada vez mais complexa e perigosa fase da relação militar que nunca foi fácil com a Rússia e a URSS que a antecedeu.

Por uma questão de economia do texto destes três volumes, escusámo-nos de repetir, em quaisquer conclusões finais, uma argumentação mais desenvolvida quanto ao relacionamento *chokepoints-shatterbelts*, que consta do artigo primeiro desta coletânea de trabalhos. Contamos desenvolvê-la num artigo que está ainda em produção e que contamos publicar no primeiro semestre do próximo ano, 2021.

Os coordenadores

Armando Marques Guedes

Professor Catedrático

Marco António Ferreira da Cruz

Tenente-Coronel da GNR

CAVE HIC DRAGONES. UM ENQUADRAMENTO TEÓRICO GERAL E INTRODUTÓRIO SOBRE *CHOKEPOINTS* E *SHATTERBELTS* E A SUA (POTENCIAL) CONFLUÊNCIA GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA

Armando Marques Guedes
Professor Catedrático

Marco António Ferreira da Cruz
Tenente-Coronel da GNR

RESUMO

A ambição primeira destes três volumes é a de gizar um enquadramento teórico analiticamente útil dos *chokepoints* e *shatterbelts*, e das suas potenciais formas de articulação. O presente artigo enceta este esforço, apresentando alguma da evolução histórica e concetual (a genealogia) destes dois ‘dispositivos’ potencialmente interligados – começando a pensar estas articulações em potência (ou seja, a sua arquitetura virtual) como sendo cruciais. Fã-lo, sobretudo, procurando explorar os entrelaçamentos em causa em termos de perspectivas geopolíticas e geoestratégicas, nelas enfatizando as relações de poder entre atores, a partir de ângulos políticos, económico-comerciais e militares. O que não se esgota na via de um mero esforço cartográfico de mapear este ‘roteiro teórico’, nem tão só numa simples identificação de interdependências entre os dois tipos de espaços manifestamente tão diferentes entre si. As evidências empíricas permitem concluir que a construção e a identificação de uma *shatterbelt* está fortemente relacionada com a existência no seu interior – e/ou ao seu redor – de um ou mais *chokepoints*. Esta nossa conclusão não é trivial. Neste artigo de abertura sugere-se que o aumento da importância específica, mesmo se genérica, de um qualquer *chokepoint* determinado está, pelo menos *in fieri*, associado à ‘fragmentação’ da região ou área com que se articula. Dado o seu valor estratégico nas disputas por um controlo efetivo destas zonas de confluência os relacionamentos entre as potências nelas envolvidas, sejam eles cinéticos ou não, tendem a ser mais acentuados – exprimindo-se muitas vezes em formatos relacionais de mais alta intensidade. Daí, argumentamos, advém a importância destas ligações de entrelaçamento.

Palavras-chave: *Chokepoint*, *shatterbelt*, geopolítica-geoestratégia, áreas de confluência, entrelaçamento.

ABSTRACT

The main ambition of these three volumes is that of providing a useful outline for a theoretical framework for ‘chokepoints’ and ‘shatterbelts’, and that which concerns their potential forms of articulation. This article launches this effort, presenting some of the historical and conceptual evolution (the genealogy) of these two potentially interconnected ‘devices’ – beginning to cast these potential articulations (that is, their virtual architecture) as a crucial one. It does so, mostly, by seeking to explore the entanglements as seen in terms of geopolitical and geostrategic perspectives, by emphasizing the power relations between actors from political, economic-commercial and military angles. That is not end achieved via a mere cartographic effort to map this ‘theoretical script’ nor just a simple identification of interdependencies between two types of spaces patently so different from each other. Empirical evidence allows us to conclude that the construction and identification of a shatterbelt is strongly related to the existence inside – and/or around – one or more chokepoints. Such a conclusion is by no means trivial. In this preambular article we suggest that the increase in the specific importance, even if generic, of any given chokepoint is, at least in fieri, associated with the ‘fragmentation’ of the region or area with which it articulates. Given its strategic value in disputes for effective control of these zones of confluence, the relationships between the powers involved, whether they are kinetic or not, tend to be more pronounced – often expressing themselves in higher intensity relational formats. Hence, we argue, the importance of these entangled connections.

Keywords: *Chokepoint, shatterbelt, geopolitics-geostrategy, areas of confluence, entanglement.*

1. INTRODUÇÃO¹

Armando Marques Guedes
Professor Catedrático

Marco António Ferreira da Cruz
Tenente-Coronel da GNR

Os elementos geográficos de um país ou de uma região, em particular a posição e configuração do seu espaço (terrestre, marítimo ou aéreo), e nomeadamente os recursos neles existentes, são sempre fatores centrais para a definição e

¹ O nosso agradecimento ao General J. M. Freire Nogueira, ao Comodoro J. P. Marreiros, ao Comandante J. Ferreira da Silva, ao Comandante António Alexandre, ao Tenente-coronel R. Dias da Costa e, *last but not least*, ao Professor Luis Tomé, pela leitura cuidada e pelos vários contributos que fizeram a este texto, que em muito o melhoraram. Um texto cuja responsabilidade fica, porém, só nos seus dois autores.

a condução da política, sobretudo externa. Muitos dos estudiosos da Geopolítica² atribuem-lhe, aliás, uma importância crucial, e, até, determinante. Um exemplo ilustrativo: na relação que estabeleceu entre os elementos geográficos e a ação externa, Nicholas Spykman (1942, p. 41) defende que “a geografia é o fator mais fundamental na política externa dos Estados, tendo em conta que é a mais permanente”. Esta opinião maximalista é amplamente aceite, pelo menos como problematização de partida, embora não deixe de ser discutível e contestada: há quem considere esta posição do ilustre geopolítico norte-americano – cuja leitura tanto influenciou as políticas de Washington (e dos Aliados em geral, com a notável exceção da União Soviética, mais atida às teorizações de Karl Haushofer) durante a Segunda Guerra Mundial – como excessivamente determinista e ademais centrada numa visão política conjuntural resultante de uma leitura da geografia militar vista no contexto deste conflito.

Vários outros autores preferem uma tónica mais económico-tecnológica, atentos, por exemplo, à localização e acessibilidade dos recursos imprescindíveis para cada um dos atores em causa e nos momentos históricos sobre que se debruçam. Cada vez mais são aqueles que preferem, como ponto nocional de partida, não invariantes, mas antes aspetos locais entrevistados num quadro geral que só pode ser compreendido se encetado em análises levadas a cabo em termos globais, fugindo assim a quaisquer determinismos lineares e preferindo-lhes contextualizações mais situadas no tempo e espaço. São disso exemplos, por ordem cronológica, as publicações do Almirante norte-americano e professor na Annapolis Naval Academy, onde contracenou com o futuro Presidente Theodore Roosevelt, Alfred T. Mahan, depois as segunda e terceira versões das ilhas geopolíticas do britânico Halford Mackinder, dos franceses Vidal de la Blache e do mais recente Pierre Delerier e, mais tarde, dos norte-americanos Zbigniew Brzezinski, Henry Kissinger, Simon Serfaty, Robert D. Kaplan, George Friedman, ou A. Seversky, bem como de analistas russos contemporâneos como Alexandr Dugin e Sergey Karaganov.

Alguns deles preferem discernir dinâmicas continentais na evolução-progressão das dinâmicas políticas globais, na maioria dos casos dando lugar cimeiro ao grande “bloco da Eurásia”, enquanto outros têm vindo a sugerir como motor dessas dinâmicas os “*rimlands*” (literalmente, terras litorais) ou decidem centrar as atenções numa leitura sustida de uma terra vista do Mar. É difícil não ver nestas interpretações o que se considera serem uma série de refrações ora sobre os focos

² Neste âmbito, merece destaque, pela qualidade dos elementos apresentados, a obra do General José Manuel Freire Nogueira (2011) “O Método Geopolítico Alargado: Persistências e Contingências em Portugal e no Mundo”, publicado pelo IESM.

empíricos das conflitualidades do tempo sobre o qual escreveram ou/e sobre os projetos político-militares que apropriam como seus, de patente interesse para as suas comunidades políticas prediletas. A um passo, por assim dizer, de projetos geoestratégicos que querem sustentar.

Não cabe na economia deste texto-quadro fazer um rastreio dessas preferências teóricas que se têm desenvolvido cada vez mais rapidamente. Fazê-lo acrescentaria pouco aos trabalhos que se seguem e redundariam em simplificações potenciais de circunstâncias muitíssimo complexas. O ponto de aplicação desta coletânea de artigos tem como cerne a gama de variação dos relacionamentos existentes entre *chokepoints* e os potenciais *shatterbelts* que, em simultâneo e de forma por vezes pouco explícitas, visam, sem muitas vezes ter disso inteira consciência, exprimir e representar esses feixes distintivos de relações intrincadas. Embora se conceba como uma coletânea que paga tributo à sequência teórico-interpretativa gizada e laboriosamente construída, ou imaginada, por inúmeros e distintos pensadores ao longo de mais de um século – intuí-se do muito do que foi lido, mas nunca, nos textos que se seguem e cuja elaboração orquestrámos, se deve deixar de vê-los tornarem-se em doutrinas, e muito menos que fossem dogmatizados. O nosso objetivo é meramente “cartográfico”, elaborado sempre sobre uma perspetiva interdisciplinar, e sendo também sempre cautelosos quanto a eventuais *weaponizações* (passe o anglicismo) descabidas. Bastará, aqui, insistir que a Geopolítica se debruce, em larga escala, sobre pontos focais como as posições espaciais relativas de países, regiões e recursos (naturais e artificiais), procurando desenvolver inúmeros conceitos-teorias para aplicação às mais diversas estruturas espaciais, a exemplo da definição de *buffer zones*, de *heartlands*, de *rimlands*, e da identificação dos *shatterbelts* e *chokepoints*³. Tratar-se em concerto estes dois últimos conceitos, dado, por um lado, o maior potencial de conflito e de disputas que com regularidade tendem a ocorrer naquilo que, por isso mesmo, as “*shatterbelts*” (literalmente “faixas de estilhaçamento”), zonas ou locais cuja fragmentação se vê, quantas vezes, amplificada pela intervenção (direta ou indireta) de grandes potências externas (Cohen, 2005, p. 9) (Zulfqar, 2018, p. 123); e, por outro, conceptualizações de pormenor que nos permitem entrever, quantas vezes com grande lucidez, a importância estratégica fundamental dos chamados “*chokepoints*” (ou seja, “pontos de estrangulamento”), no que diz respeito designadamente ao que possa ter interesse em domínios militares. Tendo, por exemplo, em vista o controlo tão efetivo quanto possível do

³ Sobre esta evolução concetual importa ver a publicação de Kelly (2016), que foi muito influenciado pelos esplêndidos trabalhos produzidos por Saul Cohen.

trânsito do comércio que por eles circula, em particular de olhos postos no que ao seu redor circula por via marítima. Na caracterização que fez dos *shatterbelts*, Kelly (1986) sublinhou bem que grande parte dos conflitos entre Estados, ou coligações destes – ou, de novo cada vez mais frequentemente, atores não-estatais – ocorre nestas regiões. Embora notando que o potencial de conflitualidade está assaz diretamente relacionado com a presença (ou não), nas zonas ou regiões sob análise, das chamadas grandes potências, que defendem os respetivos interesses que neles têm e a eventualmente desejada influência que queiram vir a ter nestes espaços, dado o que, por conseguinte, consideram ser o seu elevado valor estratégico.

Em guisa de abertura quanto a um tema que abaixo dissecamos com cuidado, vale seguramente a pena uma salva de abertura com o intuito de sublinhar alto e bom som a dimensão relacional que queremos imprimir a estas excursões intelectuais. Apesar das abordagens geopolíticas teóricas clássicas relativas a estas regiões nunca naturalmente terem sido ignoradas, foi Saul Cohen (1964) que atribuiu uma maior centralidade e consistência a este termo, definido estes *shatterbelts* (1973, p. 85) como dando corpo a pequenas ou grandes regiões, estrategicamente localizada, que são ocupadas por um número de entidades políticas em conflito (aberto ou latente) e nas quais há interesses, tidos como urgentes e intensos, de duas ou mais grandes potências. Na interpretação que fez em termos geográficos maiores, Cohen identificou três regiões principais que reuniam as características do que apelidou de *shatterbelts*: o Médio Oriente, a África Subsariana e o Sudeste Asiático – precisamente aqueles eixos de conflito, como hoje lhes chamaríamos, que na década de 70 do passado século tão importante foi na aceleração de processos conflituais cinéticos no quadro de uma Guerra Fria em evolução pré-terminal. Como seria de esperar, as teorizações espelhavam, largamente, as realidades empíricas que se viam, entreviam, ou se temia viessem a ver a breve trecho, nos quatro cantos de um sistema global em manifesta consolidação acelerada.

Algumas regularidades, no entanto, notámos, foram como que permanecendo, embora não raramente sob roupagens que partilham entre si semelhanças de família, para usar um termo Wittgensteiniano. Assim, *mutatis mutandis*, com o fim do mundo bipolar e de uma Guerra Fria que terminou de forma surpreendentemente rápida e pacífica, o valor estratégico manteve-se, imperturbado, se e quando aplicado às diferentes definições relativas aos famigerados *chokepoints*. O mundo e a ordem internacional mudaram, no entanto, e tal como foi defendido por Doman (2001, p. 29), por serem pontos de estrangulamento (marítimo), os *chokepoints* continuam a ser estratégicos para o controlo das rotas de comércio mundiais. Mas há mais. A

importância do domínio destes pontos não é apenas um fenómeno recente, uma vez que os impérios foram construídos através da conquista e retenção de ativos geográficos vitais, que foram tratadas como a chave para o controlo do sistema imperial (Brzezinski, 1997, p. 37). Por terem como sua origem o que são, em boa verdade, contextos marcadamente castrenses, em particular no que toca ao domínio efetivo do terreno – ainda que o possa fazer negativamente –, este conceito é de igual modo importante para a estratégia militar, uma vez que, por implicar uma passagem estreita, oferece uma oportunidade maior de impedir o movimento de forças militares com ligações umbilicais a *shatterbelts* de conflitualidade (Emmerson & Stevens, 2012, p. 2).

Os fatores e as fisionomias que caracterizam estes dois “espaços geográficos” são, porém, significativamente distintos, em particular quanto à sua dimensão e delimitação territorial e à sua maior ou menor permanência no tempo. Embora seja possível que a intuição seja descabida, parece-nos que *shatterbelts* e *chokepoints* são uma espécie curiosa de operadores de mediação entre uns e outros. Operadores recíprocos que estão como que ‘enovelados’, para introduzirmos um conceito que provém da mecânica quântica. Assim, enquanto os *shatterbelts* comportam, em regra, uma área, seja ela uma mera zona ou uma mais integrada região, que incluem, caso a caso, grupos (heterógenos) de unidades políticas – a exemplo daquilo que foi identificado quanto ao espaço da África Subsariana, os *chokepoints* são zonas delimitadas em termos espaciais, em resultado parcial de imposição naturais, e.g. nos casos de montanhas, saídas em entradas de/para mares ou rios, ou noutros casos, mais comuns, de passagens entre mares que os geógrafos (talvez por isso mesmo) distinguem entre si, atribuindo-lhes nomes diferentes que não visam senão, no fundo, distingui-los. No atinente à continuidade temporal, porquanto nos parece óbvio que o valor estratégico dos *chokepoints* se mantêm melhor ao longo do tempo, tal interpretação não se coaduna facilmente com os factos, sendo por isso, no limite, algo espúria.

Com efeito, a existência e a persistência de um *shatterbelt* dependem em grande medida da estabilidade da região, pelo que podemos assistir ao fim de um *shatterbelt* numa determinada região, para verificarmos o surgimento de outro num noutro espaço, ou lugar, geográfico. A perenidade do Canal da Mancha como *chokepoint* associado a *shatterbelts* varia no que toca à localização destes últimos, mas permanece, genericamente, como “operador”, tal como será de certo o caso no que concerne a Gibraltar, ao Bósforo, a Bab el-Mandeb, Ormuz, Malaca, e os muitos estreitos da Ásia Oriental. Julgamos tratar-se, porém, de variáveis dependentes de questões político-militares e tecnológicas, se e quando comparadas entre si e,

sobretudo, mal as contrastemos com a importância muitíssimo mais efémera – enquanto entidades de potencial estrangulamento – no que diz respeito ao Estreito de Bering, à dimensão histórica das duas Passagens Árticas, aos riscos associados ao grande espaço GIUK⁴, à entrada numa Barra do Tejo que já teve os seus dias; ou, agora em exemplos terrestres, em relação à importância muitíssimo mais rara e rala do *Suwalki Gap* atual, do histórico Estreito das Termópilas, ou, mais a leste, da ora famosa *Kyber Pass*. O que não é surpreendente: mudam-se os tempos, mudam-se as centralidades. Nada nos impede, para dar um derradeiro exemplo, de imaginar um cenário futuro para algo que nunca aconteceu: a criação de um *chokepoint* no hoje arquipélago de Cabo Verde, entre um Sotavento rico e um Barlavento mais pobre e com intuítos separatistas... um tal cenário será, convenhamos, embora possível, de uma improbabilidade gritante, para asseverar o mínimo. Tal como pouco plausível será, decerto, pelo menos num futuro previsível, a importância que já teve, nos anos 60 Oitocentistas, a Tripla Aliança do Império do Brasil, e das Repúblicas da Argentina e do Uruguai unidos contra um Paraguai encravado no interior de um Mar de la Plata hoje político-cineticamente comparativamente inerte.

Em termos metodológicos, a nossa análise toma em conta os elementos clássicos das teorias geopolítica, que atribuem aos Estados a centralidade nas relações de poder, cuja orientação é feita com base nos seus diferentes interesses (económicos, recursos, militares etc). No domínio concetual, recorre-se aos princípios teóricos do poder marítimo, sendo a sua principal referência Mahan (1900), e do controlo de espaços vitais ou de novo emergentes, como os propostos por Mackinder (1919), Cohen (1973 e Kaplan (2010). O presente artigo introdutório está dividido em três secções, para além da sua introdução e da conclusão. Assim, na primeira e na segunda parte (as partes 1 e 2) far-se-à a caracterização, respetivamente, dos *chokepoints* e dos *shatterbelts*. Num terceiro passo (a parte 3), e recorrendo à geopolítica aplicada, analisamos zonas, ou domínios, em que os dois operadores, como lhes chamámos, coexistem em tensão recíproca. Nestes três passos, serão usadas metodologias oriundas da área científica da Teoria e História das Ideias, de modo a aprofundar aquilo que nos apraz ver, seguindo Paul Kahn (1999) como a “genealogia” dos conceitos aqui descritos em termos da sua faceta “arquitetónica”, para utilizar a rica terminologia deste autor. Terminamos com um fecho que visa puxar alguns dos fios das meadas que fomos tecendo.

⁴ Acrónimo, em língua inglesa, de Gronelândia, Islândia e Reino Unido.

2. ACERCA DOS *CHOKEPOINTS*

Em termos conceituais, os *chokepoints* são zonas de estrangulamento, ou estreitos, que definem a passagem entre zonas territoriais (passagens) ou marítimas (canais), com importância crucial para as rotas comerciais, cujo controlo confere um elevado valor estratégico (Kelly, 2016, pp. 113-114). No domínio dos teorizadores geopolíticos, o Almirante Alfred Thayer Mahan foi muito provavelmente o primeiro teorizador a destacar a importância destes pontos. Na sua obra *“The Influence of Sea Power upon History, 1660-1873”* o influente oficial da Marinha de Guerra norte-americana argumentou que a base do poder das grandes potências está na capacidade de controlar os mares, e em especial o controlo de passagens marítimas de importância estratégica – sendo este elemento crucial para alcançar o estatuto de grande potência, detendo assim os fluxos marítimos e, logo, o comércio internacional por via da imposição de um tão vigoroso quanto possível *denial of navigation*. Tinha em mente, claro está, o caso da Marinha do seu país, generalizando a partir daí.

Mahan acreditava que, com uma base terrestre suficiente, os poderes marítimos, como a Grã-Bretanha e os EUA, alcançariam uma supremacia estratégica podendo adquirir bases seguras no mar, controlando "mares estreitos" (*chokepoints* estratégicos) e "linhas de comunicação" (Sempa, 2002, p. 105). Sendo considerado um dos principais responsáveis por convencer a Administração norte americana da altura a reforçar a capacidade da Marinha e para a necessidade de ser feita uma passagem marítima na América Central (Nogueira, 2015, p. 43), o Canal do Panamá imaginado por Ferdinand de Lesseps, para estabelecer a ligação entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, Mahan identificou sete estreitos: Dover, Gibraltar, Malaca, Canal do Suez, Cabo da Boa Esperança, a ilha de Malta e a Baía de St. Lawrence (Dias, 2018, p. 124), de importância capital para o comércio mundial e para a projeção de poder militar das grandes potências da época.

A generalização a outros exemplos como que legitimava a argumentação que Mahan usou, um facto que não deixou de ser compreendido por analistas subsequentes que sobre ele se debruçaram. Nesse preciso sentido, e tal como é relevado por Dolman (2002, p. 29) o controlo destas áreas geográficas por parte de um Estado garantiria o domínio dos movimentos militares e do comércio global. Em termos comerciais, os pontos de estrangulamento têm um significado específico: são estreitos com uma largura reduzida e que restringe o número de navios que possam por eles simultaneamente transitar (Smith et al. 2011; Emmerson e Stevens 2012; Roger 2012), tornando-se, assim, num espaço capaz de ser fechado para o

transporte comercial a exigir uma rota marítima alternativa prontamente disponível para ser usada em caso de encerramento (Alexander, 1992, p. 504).

Na perspectiva da estratégia militar, um *chokepoint* é definível, ainda que sobretudo a nível descritivo, como uma passagem ou um canal estreito o suficiente para ser fechado por simples ação militar envolvendo artilharia, poder aéreo e ou naval (Joffé, 2007, p. 103). Nos casos de canais marítimos, o controlo sobre estreitos tidos como chave, em tempo de paz, dá corpo a pré-requisitos prudenciais apostados em cenários prospetivos nos quais ganhar o controlo do mar ou oceano adjacente logo após o início das hostilidades. Não é difícil compreender porquê; tratam-se de linhas que, em tempos de guerra, constituem as secções potencialmente mais vulneráveis das comunicações marítimas e que podem ser usadas principalmente para bloquear forças navais hostis (Vego, 2003, p. 120-121). Apesar de ser uma área delimitada em termos geográficos, a posse de um *chokepoint* tem um impacto significativo sobre um território alargado de terra, mar ou região, pelo que se assumem como áreas de competição (Kelly, 2016, pp. 113-114), uma vez que controlam as designadas linhas estratégicas de comunicação, que são responsáveis, *in toto*, por cerca de 99% do comércio marítimo global (Joffé, 2007, p. 103). O seu controlo representa, por isso, uma vantagem geopolítica significativa nas dinâmicas de poder das grandes potências (Alexander, 1992, p. 504).

Mas mudando um pouco a agulha, no domínio comercial, os valores geoestratégicos e geoeconómicos dos *chokepoints* recaem, por um lado, nas consequências económicas geradas pelo seu bloqueio, obrigando a utilização de rotas marítimas alternativas, aumentando consideravelmente as distâncias, a duração da navegação, os custos de transporte, refletidos nos custos das mercadorias comercializadas, com impacto nos fornecedores e destinatários dos bens. Por outro lado, caso sejam controlados por poderes hostis, obrigam a que seja feita uma alocação significativa de recursos e custos adicionais para recuperar o seu controlo para uso de todas as Nações (Popescu, 2017, p. 93). No que diz respeito ao trânsito marítimo de petróleo e outros hidrocarbonetos (Figura 1), os *chokepoints* são hoje em dia pontos críticos, influenciando a segurança energética em termos globais, atendendo a que em 2015, cerca de 61% da produção mundial de petróleo e produtos derivados movimentou-se através de rotas marítimas, rotas essas com passagem em pelo menos um *chokepoint*. (U.S. Energy Information Administration, 2017). Não era assim, como é bom de entender, antes do século XX, dada a pouca importância (se alguma) dos hidrocarbonetos antes disso.

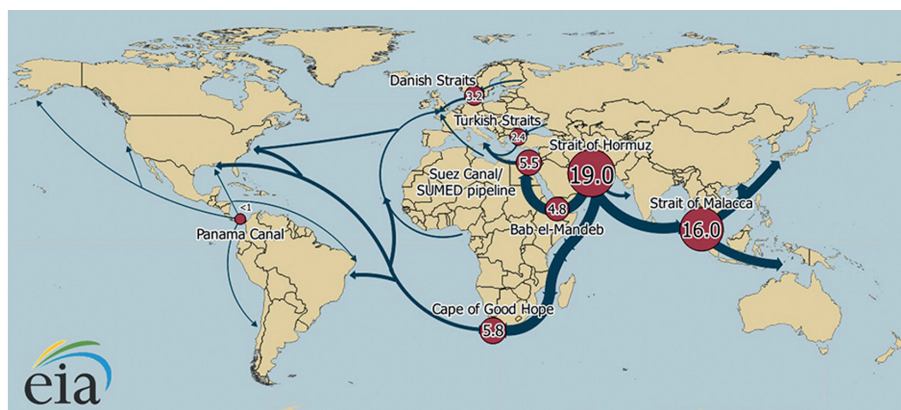


Figura 1 – Daily transit volumes through world maritime oil *chokepoints*
 Fonte: U.S. Energy Information Administration (2016).

O Estreito de Ormuz e o Estreito de Malaca são tidos, de uma perspectiva político-económica, como sendo os mais importantes *chokepoints* estratégicos do mundo, dado o seu enorme volume de trânsito de, por regra, superpetroleiros e de VLCCs (*Very Large Container Carriers*). Os números falam por si. Só em Ormuz passam, por dia, cerca de 19 milhões de barris de petróleo, de acordo com a U.S. Energy Information Administration (EIA). No seu ponto mais estreito, Ormuz tem apenas 21 quilómetros de largura. Através dessa passagem estreita, passam as exportações de petróleo do Iraque, Irão, Kuwait, Bahrein, Qatar, Emirados Árabes Unidos e Arábia Saudita. Pela sua importância estratégica a região é patrulhada pela marinha americana, apesar das permanentes interferências do Irão, que ameaça interromper o tráfego de petróleo⁵.

O segundo *chokepoint* mais importante para o comércio mundial de hidrocarbonetos é o Estreito de Malaca, entre Indonésia e Malásia. O estreito tem apenas 1,7 quilómetros de largura no seu ponto mais estreito. Em 2016, passaram neste ponto cerca de 16 milhões de barris de petróleo, transportados por petroleiros com origem em países do Médio Oriente e tendo como destino os mercados asiáticos, em particular da China. Além do valor comercial, para Pequim o estreito de Malaca representa um ponto de estrangulamento para os estrategistas militares da China,

⁵ Nos últimos meses de 2019 e ao longo de 2020, e no seguimento de algo que vinha já de trás, o Estreito de Ormuz tem sido protagonista de uma série de incidentes entre o Irão e diferentes potências ocidentais, desde abate de um drone iraniano pelos EUA, a apreensão de um petroleiro pelo Irão e de petroleiros iranianos pelo Reino Unido, navios iranianos que tentaram impedir a passagem de um navio britânico, um abate de um *drone* norte-americano pelo Irão, e ainda diversos atos de sabotagem em petroleiros, alegadamente concretizados pelos Irão.

no caso de um conflito militar (Riegl & Landovský, 2014, p. 68). O Canal do Suez, e o pipeline a este associado (SUMED)⁶, ambos localizados no Egito, é outro *chokepoint* crucial, passando por este local cerca de 9% do petróleo que é consumido em termos mundiais. A maior parte do petróleo que vai do Médio Oriente Médio para a Europa passa nesta zona.

Vejamos a adjacência espacial aqui em causa. Intimamente associado a este estreito, e com igual valor estratégico, está o *chokepoint* Bab el-Mandeb, localizado entre o Corno de África e o Médio Oriente, na zona do Iémen. O conflito nesta região releva a importância deste primeiro Estreito, tema ao qual se tratará com maior profundidade na nossa terceira parte. A importância estratégica deste estreito é ainda ampliada pela dependência que o Canal de Suez/SUMED tem desta posição, uma vez que a maioria das passagens comerciais por via marítima têm primeiro de passar por um segundo, o estreito de Bab el-Mandeb. Púnhamo-lo em contexto. O canal do Suez e os estreitos de Bab-al-Mandab e de Ormuz fazem do Médio Oriente uma área com enorme significado para sustentar a economia global (Zulfqar, 2018, p. 122), dado que contêm metade das reservas petrolíferas comprovadas em termos globais, correspondente a um terço da produção e exportação de petróleo, tendo a região três dos quatro maiores produtores petrolíferos do mundo (Edelman, 2019).

Embora relacionados na sua formulação inicial com os estreitos marítimos, na caracterização dos *chokepoint* estão de igual modo incluídas outras formações geográficas, designadamente passagem de montanha, intersecções rodoviárias e sistemas ferroviários, estuários e bacias hidrográficas, cujas posições exercem um impacto sobre uma região além dos seus locais imediatos (Kelly, 2016, p. 113-114). Há, por essa razão, dezenas de milhares de estreitos. A sua importância varia consoante a sua posição geoestratégica. O número total de estreitos de alguma importância em todo o mundo não excede, no entanto, os 200 (Vego, 2003, p. 120).

Tendo em conta as diferentes importância estratégica de cada um dos estreitos, Alexander (1992, p. 506) considera dois tipos de *chokepoints*: os primários e os secundários. No atinente aos primeiros, o autor enquadra no grupo todos os canais de dimensão reduzida e para os quais não existe alternativa para as rotas comerciais. Além disso, neste grupo, existe uma dependência de um elevado número

⁶ O canal de Suez não permite a passagem de navios petrolíferos de maiores dimensões, designados de *ultra-large crude carriers* (ULCCs), e autoriza apenas o trânsito de VLCCs sem, todavia, utilizarem a sua capacidade máxima de carga. Como tal, os VLCCs podem descarregar uma parte das suas cargas para o *pipeline* SUMED, e, em seguida, o navio mais leve pode transitar através do canal, voltando a embarcar o petróleo na outra extremidade do gasoduto, em pleno Mediterrâneo. O *pipeline* SUMED pode transportar 2,34 MB/d, e apresenta-se como uma alternativa à interrupção da navegação através do Canal do Suez.

de Estados, pelo que são comuns as relações de competição e de conflito. Como *chokepoints* primários, Alexander (1992) identifica os estreitos de Gibraltar, Bab el Mandeb, Ormuz, Dinamarca, da Turquia e os canais do Suez e do Panamá. No grupo dos secundários são incluídos onze: os Estreitos de Malaca, Dover, Bering, Magalhães, Sunda e Lombok (Indonésia), Balabac e Surigao (Filipinas) e os três que circundam o Japão; Osumi (Van Diemen) até Kyushu, Tsugaru (entre Honshu e Hokkaido e a Oeste da Coreia, entre Honshu e a Coreia do Sul. Para Alexander (1992) esta caracterização é sobretudo devida ao facto destes *chokepoints* não terem pelo menos uma das características dos primários, ou seja, não existiram alternativas viáveis e apresentarem um significado particular para os Estados, designadamente para as grandes potências.

Apesar de serem estáveis, quanto ao grau de importância estratégica, o contexto internacional e as relações de competição e de conflito entre os Estados que hospedam os estreitos com os Estados da região e entre estes e as diferentes coligações das grandes potências ditam a maior ou menor relevância de cada um dos *chokepoints*. Tal como sublinhámos, essa importância advém não apenas do contexto do comércio internacional, em particular de energia, mas ainda daquilo que significa para uma qualquer estratégia militar que aí possa vir a ser gizada. Muitos têm sido os analistas a quem tal não passou despercebido. Alguns outros exemplos chegarão para o pôr em evidência: tal como proposto por Dolman (2002, p.30), durante a Guerra Fria, assumiram protagonismo a Passagem GIUK, os Estreitos de Tsushima (entre a península Coreana e o Japão), Kuriles (norte do Japão), da Dinamarca (Skaggerak) e de Bering⁷. Relativamente a este último, apesar de perder parte do seu valor estratégico no pós-Guerra Fria, Bergeron (2015, pp. 1-6) vaticina que nas próximas décadas, o mesmo emergirá como um importante ponto de estrangulamento marítimo global devido à sua localização estratégica e ao facto de os russos o incluírem – em conjunto com o Ártico – como parcela fundamental da sua estratégia de segurança e economia nacional. De igual modo, alguns dos *chokepoints* assumem importância capital para o transporte de petróleo entre os países produtores (Médio Oriente e Rússia) e os consumidores (Europa, EUA e Ásia) designadamente os estreitos de Bab-el-Mandeb (Iémen), Bósforo (os ditos

⁷ O Estreito de Bering serviu como corredor de trânsito chave para o ataque convencional e nuclear e para a passagem de submarinos com mísseis balísticos, cuja presença o gelo do Oceano Ártico, proporciona oportunidades para a recolha de informações, continuando a ser a rota mais rápida para a realização de um ataque nuclear, através de armas lançadas por submarinos ou de bombardeiros estratégicos (Bergeron, 2015, p. 3).

Estreitos Turcos), Ormuz⁸, portos e *pipelines* Russos, Malaca, Canal do Suez e o *pipeline* Sumed. Uma interrupção em qualquer um desses locais, mesmo por um breve período de tempo, tem o potencial de forçar aumentos brutais nos preços de petróleo, com os efeitos amplificados pelo tamanho e duração da interrupção. (Cunningham, 2018). O congestionamento marítimo em áreas adjacentes aos *chokepoints* leva à coexistência de formas de criminalidade no mar, da pirataria ao terrorismo, seguida do crescimento exponencial dos navios e dos custos das apólices de seguro dos navios e das cargas transportadas. Consequentemente, controlar os pontos de estrangulamentos marítimos soletram um objetivo primário para os grande atores geoestratégicos (Popescu, 2017, p. 93), a exemplo dos EUA e da China.

Para os norte-americanos, e dada a alteração da sua postura política, económica, e militar, de alçada global, os *chokepoints* constituem esquemas de racionalização do seu esforço planetário, estando contemplada na estratégia de segurança o reforço da presença nestes pontos. Importa, assim, colocar este assunto em contexto: o controlo destes pontos constituiu para a estratégia dos EUA um elemento de particular importância para conter um dos seus principais rivais a China. O reforço militar americano no Estreito de Bab el-Mandeb é também disso exemplo quando o repomos em sequência geográfico-espacial, uma vez que pretende conter a China, no Sul, numa parte da Ásia situada mais a leste (Bandeira, 2017, p. 216). Sem querer entrar em pormenores⁹, tal não será, porém, suficiente. Uma simples olhada revela-o com clareza. A China pode, em casos extremos, usar as Ilhas de Spratly – e os ilhéus que artificialmente nos últimos anos tem vindo a transformar em ilhas altamente militarizadas que invoca como historicamente suas – para tentar condicionar a navegação através do Mar da China Meridional e, assim, privar os seus adversários potenciais de petróleo e de outras importações (Riegl & Landovsky, 2014, p. 68) –, sistematicamente criando plataformas adjacentes ao seu redor. Tenta, assim, dificultar um seu *encirlement* e *containment*.

⁸ O estreito de Ormuz, que liga o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã e Mar Árábico, é vital para a economia mundial, sendo considerado o mais importante *chokepoint* no que ao comércio de petróleo diz respeito. Através deste, passam cerca de 40% do trânsito marítimo mundial. Um conflito nesta região tem o potencial de causar uma forte disrupção na chegada do *crude* à Europa (e aos EUA), assim como à China, Japão, Coreia do Sul, entre muitos outros países e regiões (Bandeira, 2017, p. 347).

⁹ Este tema pode – e deve – ser mais aprofundado a partir do artigo de Luís Tomé (2019), «Espaço “Indo-Pacífico”: o Fator China e Motivações Geopolíticas».

3. SOBRE *SHATTERBELTS*

Apesar da aparente importância das regiões consideradas como configurando o que são, efetivamente, *shatterbelts*, a literatura ainda sofre de falta de precisão conceitual e rigor empíricos, como foi notado há décadas (Hensel & Diehl, 1994, p. 2), sendo frequente encontrar ainda hoje, entre os universos de acadêmicos, jornalistas, e decisores políticos significados relativamente distintos para o conceito (Rezvani, 2014, p. 257). Para esta subjetividade em muito contribui quer o carácter relativamente fluído da delimitação geográfica, quer a sua continuidade no tempo, como de resto atrás aludimos já, sendo comum assistirmos à extinção de um *shatterbelt* e ao surgimento de outros em locais diferentes, de acordo com as alterações geopolíticas de uma determinada região. De igual modo, na caracterização dos *shatterbelt*, permanecem ainda em aberto os critérios que identificam estas zonas, apesar de ser aceite de forma unânime que estas são “zonas fragmentadas” (ou seja, *shattered*, no inglês original).

Torna-se mais fácil decifrar esse bem mais complexo termo se olharmos as suas etimologia e genealogia. Foi durante o século XX que o conceito de *shatterbelt* despertou o interesse de geopolitólogos, que usaram termos distintos para identificar estas regiões, a exemplo de “*crush zone*” ou “*shatter zone*”. Embora não se referindo diretamente ao conceito, Mahan (1900), Fairgrieve (1915), Hartshorne (1944) e Hoffman (1952) desenvolveram os primeiros estudos que identificaram as suas características principais, em particular o serem áreas politicamente fragmentadas de concorrência entre os impérios marítimos e continentais. Importa aprofundar um pouco essas duas frentes verbais interligadas. Importa aqui operar distinções conceituais pertinentes que foram mudando. Enquanto Mahan (1900) fez referência à possível confrontação entre a Grã-Bretanha e a Rússia, na região da Ásia, entre os paralelos de 30 e 40°, Fairgrieve (1915) usou o conceito de “*crush zone*” para descrever pequenos estados-tampão, entre as potências marítimas e o *heartland*¹⁰ (literalmente, o coração terrestre) Euroasiático. Durante a Segunda Guerra Mundial,

¹⁰ Um ponto a reter, nem que seja pelo impacto que tem tido nos estudos sobre geopolítica. O conceito do *Heartland* foi apresentado por Mackinder, na sua segunda formulação teórica (1919), que identificou a massa terrestre da Eurásia, “do Ártico às zonas tórridas do Baluchistão e da Pérsia e que corresponde às regiões árticas e continental, ocupando metade da Ásia e ¼ da Europa, apresentam terreno contínuo no Norte e Centro do Continente” (IAEM, 1982, p. 48). Esta região, que era segundo o geógrafo inglês inacessível à navegação e que era dominada pelas potências continentais, é central, a par com a Europa Oriental, para o domínio do Mundo, e que decorre do seu conhecido princípio teórico de “Quem dominar a Europa Oriental domina o *Heartland*; Quem dominar o *Heartland* domina a Ilha Mundial; Quem dominar a Ilha Mundial domina o Mundo”. Sobre as diferentes formulações de Mackinder ver Dias (2018, pp. 75-102)

Hartshorne (1944) analisou a “*shatter zone*” da Europa do Leste, do Báltico ao Adriático, defendendo uma federação no pós-Segunda Guerra Mundial para esta região. No contexto da Guerra Fria, Hoffman (1952) identificou a Europa do Leste como uma “*shatter-belt*”, fazendo esta caracterização tendo em conta a grande transição e a diversidade da geografia, das nacionalidades, das línguas, das religiões, das densidades populacionais, padrões agrícolas e realizações industriais.

Num *fast-forward*: o conceito de “*shatterbelt*”, tal como se conhece hoje, surgiu pela primeira vez, enquanto termo geopolítico, no início do século XX (Zulfqar, 2018, p. 123), para fazer referência a uma região geográfica que é afetada tanto por conflitos locais, dentro ou entre Estados da região, como pelo envolvimento de grandes potências concorrentes fora da região. (Hensel & Diehl, 1994, p. 2). Saul Cohen (1999, p. 53), um dos autores que mais procurou densificar o conceito, identificou duas dessas zonas no Médio Oriente e Sudeste Asiático, explicando que no período da Guerra-Fria era nestas regiões que existia uma maior probabilidade das duas superpotências (EUA e URSS) entrarem em conflito, como resultado da disputa de interesses (recursos) e de influência que queriam ter. Para Cohen (2005, p. 48), em termos operacionais, um *shatterbelts* é uma região estrategicamente orientada, que está profundamente dividida internamente e que é alvo da competição entre grandes potências. Estas reflexões sobre a conjunturas então vividas não ficaram sozinhas. Também Hensel & Diehl (1994, p. 34) identificaram a presença e o envolvimento de grandes potências concorrentes externas nestas regiões, sublinhando ainda que os “*shatterbelts*” são atingidos por conflitos locais, dentro ou entre Estados da região, na maior parte dos casos “patrocinados” pelas potências externas. Do mesmo modo, mais de uma década depois, Kelly (2016, p. 145) enfatizou de novo a importância da presença de atores estratégicos externos (grandes potências), considerando mesmo uma condição indispensável para a criação de um *shatterbelt* a existência de alianças dos atores locais/regionais com as grandes potências. Era difícil ser-se mais claro – ou seja, sem intervenção dos atores estratégicos externos um *shatterbelt* não existe enquanto tal. Assim, as decisões políticas nos *shatterbelts* são, em regra, influenciadas por atores estratégicos globais, procurando cada um limitar o poder da potência rival. Os *shatterbelts* emergem, assim, sempre que determinados países, ao nível local ou regional, decidem aliar-se a atores externos. Além disso, é nestas regiões que as grandes potências se confrontam, de forma indireta, e em que os Estados locais concordam com as intervenções das grandes potências que são os seus patrocinadores, através do fornecimento de armas, de recompensas económicas e apoio político – ou delas discordam com veemência.

A questão da conflitualidade parece estar, assim, intrinsecamente relacionada com a definição e com a existência de um *shatterbelt*, pelo que o termo tende geralmente a ser aplicado a uma região geográfica afetada por conflitos locais dentro ou entre Estados da região e, simultaneamente, que tem o envolvimento de grandes potências concorrentes fora da região. Por serem profundamente fragmentadas, com uma propensão para a existência de rebeliões internas (Cohen, 1991, p. 25), estas regiões constituem-se como um domínio apropriado para estudar os processos de conflito – como o contágio, a difusão e a intervenção externa, considerando a propensão alegada dos *shatterbelts* para alargar conflitos locais em regional ou extrarregional, sendo por isso desestabilizadores globais (Hensen & Diehl, 1994, p. 2). O raciocínio de Cohen e dos seus seguidores é simples de compreender. Em comparação com outras regiões, além de ser maior a probabilidade de se gerarem guerras entre Estados, é também maior a possibilidade de conflitos de baixa intensidade poderem escalar, ou, não aumentando de intensidade, podem persistir por algum tempo, sem que a violência se alastre ou se agrave (Kelly, 2016, p. 145). Os conflitos nos *shatterbelts*, internos e externos, são também consideravelmente mais longos e mais sangrentos do que conflitos noutras regiões (Hensen & Diehl, 1994, p. 22-23). Em termos históricos, muitas guerras têm início em regiões consideradas como *shatterbelts*, a exemplo da I Guerra Mundial, a que se juntam os conflitos mais recentes no Médio Oriente, como, por exemplo, as mais perenes delas, as do Iraque e do Afeganistão (Kelly, 2016, p. 140).

Para além de constatações atidas a *Realpolitiks* tradicionais em quadros teóricos neo-realistas, não custa entrever nestas leituras recentes dimensões mais claramente sociológicas. Recontextualizando as coisas mais uma vez: nas concetualizações originárias, as características atribuídas aos *shatterbelts* centraram-se na forte turbulência política, étnica e económica, além da propensão para sofrerem intervenções de países vizinhos de maiores dimensões (Kelly, 2016, p. 103). Desde há algum tempo que assim são lidas as eclosões conjunturais. A identificação de *shatterbelts* durante a Guerra Fria refletiu, expressando-o, o conjunto destas características. Tal como o Sudeste Asiático, durante as décadas de 1970 e 1980, a África Subsaariana tornou-se um *shatterbelt*, dada a penetração da União Soviética, de Cuba e da China na região e que competiram com influências europeia e dos EUA (Cohen, 2005, p. 48). No Médio Oriente, em particular na Síria, o Egito e o Iémen do Sul foram os principais alvos de Moscovo para estender a sua influência. O Egito, o maior e mais poderoso dos Estados árabes, foi então tido como o principal objetivo dos bolcheviques (Cohen, 2005, p. 75).

Note-se, porém, que tal não tem sempre sido o caso. Grande parte dos *shatterbelts* que foram estabelecidas durante a Guerra Fria desvaneceram-se abruptamente após o colapso soviético. O caso da África Subsariana constitui um bom exemplo de como uma região anteriormente identificada como *shatterbelt* pode deixar de o ser, tendo-se esta região tornado estrategicamente marginal para as grandes potências (Kelly, 2016, p. 78). O Sudeste Asiático também perdeu muito do seu estatuto de *shatterbelt* alcançado durante a Guerra Fria (Cohen, 2005, p. 48). Assim, a criação e a extinção de *shatterbelts* têm um carácter dinâmico, podendo a decadência de uma região levar ao estabelecimento de um novo *shatterbelt*. Do mesmo modo, podem reemergir zonas antes consideradas *shatterbelt*, bastando para isso que a nestas zonas fragmentadas existam disputas entre grandes potências (Cohen, 2005, p. 10). Tomando, uma vez mais, o exemplo de África Subsariana, se o pós-Guerra Fria veio retirar grande parte do protagonismo da região, nos últimos anos, assistimos ao reemergir do *shatterbelt*. Os recursos energéticos e minerais são os objetos da competição entre o Oeste e a China. Esta competição é, na opinião de Cohen (2005, p. 49) económica, e não ideológica ou militar, como foi durante a Guerra Fria.

Mas noutros casos continua a ser. A Síria, que está “a braços” com uma trágica guerra civil, é na atualidade o exemplo mais evidente das características de um *shatterbelt*. Enquanto a Rússia favorece o regime do Presidente Assad, os aliados ocidentais apoiam alguns dos rebeldes. Ambos os lados recebem armas e financiamento dos respetivos “patrocinadores” externos. Outra das zonas com características geopolíticas semelhantes é a região do Iémen, que reúne no mesmo “caldeirão” um confronto entre atores regionais, de um lado o Irão que apoia os Houthis e, do outro, a Arábia Saudita e Israel que apoiam o Presidente Abd Rabbo Mansur Hadi, e dos atores globais, sobretudo EUA e Rússia, que apoiam as fações locais e os atores regionais. Também os Balcãs Ocidentais reúnem as características de um *shatterbelt*. O valor geopolítico da região, está relacionado com o facto de se constituir como um grande corredor de transporte entre o Mediterrâneo e a Europa Central (Tonchev, 2017, p. 3) (Sülkü, 2010, p. 43). Esta é uma área instável e fonte de uma potencial crise contagiosa, por ser um palco para os confrontos entre os Estados Unidos, a Rússia e a Europa. Desde o início da Guerra Fria que os Balcãs adotaram a função de *buffer* na estrutura geopolítica bipolar. A sua importância aumentou tendo em conta que a península Balcânica fazia a demarcação entre o flanco Sul da Organização do Tratado do Atlântico Norte e o Bloco Soviético a que o Pacto de Varsóvia aí dava corpo. Em ambos os casos, de novo o sociologismo irrompeu nas análises levadas a cabo. A heterogeneidade cultural da maioria dos

países da região tem sido apontada como uma das premissas para agravar as clivagens étnicas. A instabilidade interna é também reforçada pelos elevados índices de corrupção na generalidade dos países (Koinova, 2013, p. 183), que tem sido usada como “arma” estratégica para manter o poder e influenciar as políticas dos Estados, além de influenciados as minorias para servir os intentos dos diferentes atores (internos e externos).

Note-se, de novo, que estes não são nem por sombras os únicos exemplos aduzíveis. Existe um potencial para a criação de novos *shatterbelts*, a exemplo da Ucrânia e toda a cintura da Eurásia central (Kelly, 2016, p. 78). Também a zona de convergência que se estende do Báltico através da Europa Oriental, do Cáucaso e da Ásia Central pode tornar-se um novo *shatterbelt*. O Médio Oriente continua a ser um *shatterbelt*, que é reforçado pelo conflito árabe-israelita, a ascensão do Irão, enquanto potência regional, e as guerras no Iraque e Afeganistão. Outros *shatterbelts* podem formar-se na Ásia Central, no xadrez geopolítico onde a China, a Rússia e os Estados Unidos disputam o acesso a recursos e procurarem obter cada vez mais influência, no sentido de se limitarem uns aos outros, como para evitarem o risco de aí se imiscuírem outros atores relevantes, sejam eles estatais ou não.

Talvez possamos neste ponto formular uma generalização. Todos estes *shatterbelts* – os existentes e os com potencial de formação – reúnem, em primeiro lugar, o facto de serem compostas por Estados “frágeis” e fragmentados em termos de etnias, línguas, religiões e “nacionalidades” (todas estas caracterizações remetem para processos identitários) – e economicamente relativamente subdesenvolvidos. Num patamar mais macro, os Estados nessas regiões são, quantas vezes, antagonistas entre si, deixando-os incapazes, ou não dispostos, a cooperar económica, política e militarmente, vendo-se, por conseguinte, as suas relações marcadas por conflitos, patrocinados pelo envolvimento militar e económico externo, por regras dois poderes globais também eles em competição.

Em suma, um *shatterbelt*, tal como tem sido concebido, pode ser encarado como uma região cuja fragmentação interna (cultural, religiosa e política) e geográfica é agravada por pressões de atores externos, que são atraídos pela localização estratégica da região e pelos recursos (naturais, económicos, etc), sendo por isso inevitáveis os contatos entre as superpotências. Nos *shatterbelts* deparamos, em regra, com arenas para a competição entre atores internos e, sobretudo externos, não sendo, no entanto, inevitável que estas se vejam minadas por um único poder principal. Mas cremos poder ir mais longe.

4. AS ÁREAS DE CONFLUÊNCIA ENTRE *CHOKEPOINTS* E *SHATTERBELTS*

Apesar de serem distintas, como vimos anteriormente, as formulações teóricas relativamente aos dois espaços geográficos (*chokepoints* e *shatterbelts*), existem pontos de confluência entre ambos, estando a criação de uma zona de fragmentação (*shatterbelts*) diretamente dependente da presença, ou não, de um *chokepoint* nessa região. Decorrente da sua importância estratégica (militar e económica), a presença e a influência das grandes potências nestas duas formulações geopolíticas constituem uma condição essencial. No atinente aos *shatterbelts*, a ausência de potências globais nestas regiões leva a que essa formulação geográfica deixe de ser considerada enquanto tal. Nestes dois espaços coexistem relações de competição, sem que uma das partes tenha domínio completo nessa região. A questão dos atores é por isso central nas duas formulações geográficas. A sua presença em *chokepoints* e *shatterbelts* significa que, em ambos os espaços, existe um valor estratégico importante para esses atores, contribuindo para reforçar as suas capacidades internas ou para limitar o poder da potência rival. Por esta razão, aos *chokepoints* estão, em regra, associadas zonas de fragmentação, ou seja, de confluência geopolítica, por incluírem as duas formulações geográficas - a dos *chokepoints* e a dos *shatterbelts*. Este é um aspeto importante, tendo em conta o carácter dinâmico e subjetivo (construído) que é atribuído às zonas de fragmentação, podendo a criação dessa região ter em conta a mera existência de, pelo menos, um *chokepoint* com elevado interesse estratégico para as grandes potências. Assim, tal como é lógico associar a existência de recursos aos *shatterbelts*, também devem ser estabelecidas idênticas relações quando estamos perante um *chokepoint*.

Esta relação é particularmente evidente nos principais *chokepoints* que servem as rotas comerciais em termos mundiais, designadamente o canal do Suez e os Estreitos de Bab-al-Mandeb e de Ormuz. A sua localização no interior de zonas profundamente fragmentadas, e que são afetadas por uma grande divisão interna (política e religiosa) e por conflitos internos (a decorrer e em latência), e que conta com a intervenção de grandes potências.

O Canal do Suez tem sido o palco de tensões e conflitos entre as principais potências externas. Inserido numa zona profundamente fragmentada, este tem sido um *chokepoint* extremamente disputado ao longo dos anos. Na famosa Crise do Suez (1956), que, no seguimento da independência da Índia, no fim da década de 40, e no ano da derrota francesa em Dien Bien Phu, no Vietname, marcou a traço

firme o início do fim da era colonizadora das potências europeias, o empossado Coronel Nasser, depois de ter apelado ao nacionalismo e ao pan-arabismo do país e de toda a região, tomou a decisão de nacionalizar o canal (Young & Kent, 2004, pp. 264–265). Esta atitude constituiu um triplo desafio: à antiga potência colonizadora britânica, que aceitou mal a perda de um dos pontos fulcrais do seu Império; à França, que condenou o apoio do Egito à rebelião argelina; e a Israel, a quem Nasser tencionava retirar o direito de utilização do Canal do Suez” (Vaisse, 2005, p. 68). As três potências comungaram, nessa altura, de um objetivo comum: destronar Nasser do poder e reverter a sua decisão de nacionalizar o Canal. Depois de uma intervenção militar da coligação de França, Inglaterra e Israel, a União Soviética decidiu intervir na crise, ameaçando Paris e Londres com a utilização de armas atômicas. Também os EUA condenaram, com uma tão inesperada quão inusitada firmeza, a intervenção da coligação, por estarem em causa interesses do país, deixando em crise profunda a coesão da NATO¹¹. O avanço da nacionalização do Canal permitiu a Nasser reforçar a sua posição no seu país e no mundo árabe. A URSS reforçou o seu papel junto do Egito e em todo o Médio Oriente. Os norte-americanos, por sua vez, conseguiram preservar a sua influência e imagem na região, não impedindo, no entanto, a emergência de uma maior influência regional soviética, assistindo-se nos anos subsequentes a uma profunda instabilidade nos Estados circundantes a norte: Síria, Líbano, Jordânia, Iraque.

O Egito tem usado o Canal como forma de pressão para aumentar a suas capacidades (económicas e militares) e a relevância na região. Uma reunião ocorrida em fevereiro de 2015, no Cairo, os Presidentes Putin e Sisi anunciaram a criação de uma zona de livre comércio entre o Egito e a Rússia, que liderava a União Económica da Eurásia, a criação de uma zona industrial russa perto do canal de Suez e a ajuda russa para a construção de uma central nuclear. Foi também discutido um possível negócio de armas no valor de 3,5 mil milhões de dólares entre os dois países. Em 2018, os dois países reforçaram a cooperação tendo assinado um acordo para o estabelecimento de uma “*Russian industrial zone*” na Zona Económica do Canal de Suez durante cinquenta anos. (Kausch, 2015, p. 26) (Zilberman & Shaker, 2018). Do lado dos EUA e de grande parte dos países da Europa, o Canal do Suez e o Egito são de particular importância estratégica, não apenas pela passagem de hidrocarbonetos e outras mercadorias, mas sobretudo para a passagem de meios militares para zonas do médio oriente.

¹¹ Quais as consequências? O avanço da nacionalização do Canal permitiu a Nasser reforçar a sua posição no país e no mundo árabe. A URSS reforçou o seu papel junto do Egito e em todo o Médio Oriente.

Além de alterar a estabilidade regional, as Primaveras Árabes também impuseram transformação no Egito, com a deposição do poder do líder Hosni Mubarak, uma economia extremamente frágil, com ataques terroristas no interior das suas fronteiras e com um maior protagonismo alcançado desde então pela Irmandade Muçulmana. O Egito está assim “encravado” numa região dividida, cheia de contradições e diferenças de interesse, em que uma aliança com um país vizinho por de ser interpretado como hostilidade para outro (Bassou, 2016, p. 2).

Mais a sul, também o estreito de Bab-al-Mandeb é ladeado por zonas profundamente fragmentadas e com níveis de conflitualidade extremamente elevadas, que se têm prolongado ao longo dos anos. A oeste, o conflito da Somália é o resultado de uma mistura entre as divisões internas (políticas, culturais e religiosas) e a intervenção das grandes potências, que é destabilizada pelo grupo terrorista al-Shabab. O cenário a leste é de igual forma extremamente instável, com o Iémen mergulhado num acesso conflito, motivado pelas fraturas religiosas, entre sunitas e xiitas, e que são apoiados externamente respetivamente pela Arábia Saudita e pelo Irão¹².

Também Osama bin Laden percebeu o enorme significado estratégico do Iémen devido à localização do Estreito de Bab-el-Mandeb, enquanto ponto de ligação do Golfo de Áden e o Mar Vermelho, estabelecendo a separação de África (Djibouti e Eritreia) com a Ásia (Iémen), e uma passagem crucial para o mediterrâneo e o atlântico (Bandeira, 2017, p. 215). Esta ameaça do terrorismo constitui o fundamento principal para a intervenção norte americana no país, em 2011. Para o Presidente Obama o Iémen estava no topo das prioridades para o combate ao terrorismo (Scahill, 2011). Para Arimatsu e Choudhubury a instabilidade política do Iémen, que favoreciam a criação de campos de treino para terroristas, punham em causa os interesses dos EUA na região. Do lado Russo, apesar da sua posição aparentemente neutral no conflito, Moscovo além de dar apoio ao seu parceiro estratégico da região diretamente envolvido no conflito – o Irão, defendendo Teerão contra as alegações que indicavam o fornecimento de mísseis balísticos aos Houthis. Para a Rússia o conflito constitui mais uma oportunidade para alargar a sua influencia na região do Médio Oriente que, virtualmente, abdicara de ter em 1967, e a hipótese, de imediato aproveitada, de retirar nela protagonismo aos interesses regionais americanos (Ramani, 2019).

¹² Para análise aprofundada da questão do conflito Iémen importa ler o trabalho dos maiores Adérito Rodrigues e Jorge Magalhães (2019), sob o título “Conflito no Iémen: dinâmicas estruturais e a sua densidade emergente”, em: Armando Marques Guedes e Ricardo Dias da Costa (2019), O ‘Grande Médio-Oriente’ Alargado, Cadernos do IUM.

No principal estreito para o comércio de hidrocarbonetos em termos mundial, o Estreito de Ormuz, os EUA mantêm uma forte presença de bases militares, sobretudo em Omã, que tem como função primária controlar este estreito (Riegl & Landovský, 2014, p. 8). Do lado oposto, a Rússia, em coligação de geometria variável e por vezes tensa com o Irão, tem exercido uma forte presença militar nesta região. Numa visita recente à Rússia (julho deste ano de 2020) o Comandante Naval Iraniano, Hossein Khanzadi, anunciou não só o reforço da cooperação militar entre a Rússia e o Irão, como também que seriam feitos, no final deste ano, exercícios militares navais junto ao estreito de Ormuz. Rajab Safarov, que é o diretor do *Moscow-based Center for the Study of Modern Iran*, afirmou que os exercícios conjuntos são o primeiro passo para retirar aos EUA o controlo da região do Golfo e assim terminar o seu domínio em toda a região. A região, e em concreto o estreito de Ormuz, está incluída no conceito russo de segurança coletiva do Golfo Pérsico (MEMRI, 2019). As potências externas procuram assim patrocinar os seus aliados regionais, no caso dos EUA os Países sunitas do Golfo Pérsico, e no caso da Rússia o Irão, país que continua a ter relações difíceis com os Estados ricos em petróleo no Golfo Pérsico, motivadas essencialmente pelas ambições nucleares iranianas, que destabilizam toda a região (Riegl & Landovský, 2014, p. 11).

As profundas fraturas a diversos níveis patentes nestes países levam a que esse *shatterbelt* esteja intrinsecamente associada o *chokepoint* que se conhece como Estreito de Ormuz. Sem a relevância deste ponto seria mais difícil a região ser profundamente fragmentadas, em termos políticos, a exemplo dos efeitos das Primaveras Árabes que atingiram de forma profunda o Egito. Esta relação entre os dois espaços geográficos começa a manifestar-se no Ártico de forma cada vez mais evidente, devido à existência de um outro *chokepoint* do Estreito de Bering que, com o degelo e as alterações climáticas, reforçará o seu valor estratégico, em termos militares e das rotas comerciais. As disputas entre as grandes potências nesta região, EUA, Rússia e em menor dimensão a China, poderão vir a criar, possivelmente, uma zona de conflito na região, no sentido de evitar que as potências concorrentes dominem a região e, em particular, o este Estreito.

Importa, por último, sublinhar que apesar de ser elevada a probabilidade de conflito, nas suas diferentes formas diretas e indiretas, entre as grandes potências nos *shatterbelts*, esse potencial aumenta quando estamos numa área de confluências, dado por um lado a importância estratégica dos estreitos para os interesses dos diferentes Estados e, por outro, a sua inserção em áreas objetiva e/ou subjetivamente consideradas como fragmentadas. As áreas de confluências merecem, assim, um

olhar crítico no sentido de identificar zonas de conflito em torno dos *chokepoints* de maior relevância estratégica para as grandes potências, em especial através de formas indiretas de conflitos, em que o terrorismo e o favorecimento de grupos armados contribuem para a destabilização e para a fragmentação continuada da região.

5. CONCLUSÕES

A (enorme) centralidade geopolítica dos *chokepoints* e dos *shatterbelts* decorre, na sua essência, da influência que mantêm, à escala global, em termos económicos e militares, pelo que têm sido, ao longo dos séculos, zonas de grande instabilidade e conflitualidade entre as grandes potências. Grandes potências essas, sejam elas quais forem, que com toda a evidência vêm nestas regiões espaços para, não apenas manterem a sua influência (regional e global), mas também para limitar o poder de atores concorrentes.

Ao carácter objetivo dos *chokepoints*, dado resultarem de determinações geográficas marcadas pelo seu estreitamento, cujo controlo representa uma vantagem estratégica para quem exercer o seu domínio, interpõem-se o sentido subjetivo e variável dos *shatterbelts*, decorrentes da volatilidade em termos políticos, económicos e sociais. Apesar destas diferenças, de natureza geográfica e concetual, são grandes os pontos de contacto entre as duas zonas geopolíticas. Em primeiro lugar, pela influência que as grandes potências (globais) exercem em ambas, sem que nenhuma tenha o seu controlo absoluto. Por esse motivo, estas zonas profundamente disputadas e fragmentadas, sendo natural a existência de coligações das potências globais com as regionais. Na base dessas coligações estão motivações e ligações de ordem política, económica e cultural, com a religião a ter um papel fundamental na “identidade” de cada uma das partes.

Em segundo lugar, porque a construção de um *shatterbelt* decorre, em grande parte, da existência de um *chokepoint* de valor estratégico fundamental, em termos económicos e militares, ou ambos. Ou seja, a fragmentação de uma determinada zona (que leva a que o apelidemos de *shatterbelt*), decorre das disputas entre as grandes potências, a mais das vezes associadas aos seus *proxies* locais ou regionais, criando assim instabilidade política e social, tendo como motivação primária o muitas vezes árduo controlo de um *chokepoint*. São diversos os casos onde esta realidade é mais evidente, em particular nos *chokepoints* com maior relevância para o comércio global: Ormuz, Bab el Mandeb, Malaca, Bering, entre muitos outros.

A conclusão parece-nos iniludível. Esta proximidade geográfica das duas concepções geopolíticas assume-se de grande relevância para o estudo das dinâmicas de poder à escala global e da existência de instabilidade e conflitualidade em determinadas regiões. A um aumento do valor de determinado *chokepoint* (que tentativamente se apelida de *chokepointness*) estará, certamente, associada uma profunda fragmentação, real ou latente, em termos políticos, económicos e sociais, numa determinada região, a exemplo do que poderá decerto ter lugar, a breve-médio trecho, no que diz respeito ao Estreito (*chokepoint*) de Bering.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alexander, L. M. (1992). The role of choke points in the ocean context. *GeoJournal*, 26, 503–509. Retirado de <https://doi.org/10.1007/BF02665750>.
- Arimatsu, L. & Choudhury, M. (2014). The legal classification of armed conflicts in Syria, Yemen and Libia. *Chatam House*. Retirado de https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/home/chatham/public_html/sites/default/files/20140300ClassificationConflictsArimatsuChoudhury1.pdf.
- Bandeira, L. A. (2017). *The Second Cold War: geopolitics and the strategic dimensions of the USA*. Cham: Springer.
- Bassou, A. (2016). The geopolitics of Egypt: Strengths, Opportunities, Constraints and Vulnerabilities. *OCP Policy Center*, 28.
- Bergeron, L. P. (2015). *The Bering Strait: Choke Point of the Future?*. Retirado de <https://sldinfo.com/2015/11/the-bering-strait-choke-point-of-the-future/>.
- Cohen, S. B. (1964). *Geography and politics in a world divided*. London: Methuen.
- Cohen, S. B. (1991). *The Emerging World Map of Peace*. Em: Kliot, N. & S., Waterman, (eds.). *The Political Geography of Conflict and Peace* (pp. 18-36). London: Belhaven Press.
- Cohen, S. B. (1999). Geopolitics in the new world era: a new Perspectives in an old discipline. Em: Demko, G.J. & Wood, W.B. (Eds.). *Reordering the world: Geopolitical Perspectives on the twenty first century* (pp. 40-68). New York & London: Taylor & Francis.
- Cohen, S. B. (2005) The Eurasian Convergence Zone: Gateway or Shatterbelt?. *Eurasian Geography and Economics*, 46(1), 1-22. doi: 10.2747/1538-7216.46.1.1.
- Cunningham, N. (2018). *The 4 Key Chokepoints For Oil*. Retirado de <https://oilprice.com/Energy/General/The-4-Key-Chokepoints-For-Oil.html>

- Dolman, E. C. (2002). *Astropolitik: Classical Geopolitics in the Space Age*. Portland: Frank Cass Publishers.
- Edelman, E. (2019). *The US Role in The Middle East in An Era Of Renewed Great Power Competition*. Retirado de <https://www.hoover.org/research/us-role-middle-east-era-renewed-great-power-competition>.
- Emmerson, C., & Stevens, P. (2012). Maritime choke points and the global energy system. Charting a Way Forward. *Chatham House Briefing Paper*, London, 4. Retirado de http://www.nok21.de/wp-content/uploads/2012/02/Maritime-Chokepoints-and-Energy-Flows-Chatham-House-MaritimeSecurity.Asia_.pdf
- Fairgrieve, J. (1924). *Geography and World Power* (5th edition). London: University of London Press.
- Guedes, A.M. & Costa, R.D (2019). *O "Grande Médio Oriente" alargado*. Cadernos do IUM n. 35 e 36. Lisboa: Instituto Universitário Militar (IUM).
- Hensel, P. & Diehl, P. (1994). "Testing Empirical Propositions about Shatterbelts, 1945-1976". *Political Geography*,13(1), 33-51.
- Hoffman, G. W. (1952). The Shatter-Belt in Relation to the East-West Conflict. *Journal of Geography*, 51:7, 265-275. doi: 10.1080/00221345208982758
- IAEM (1982). *Origens e Evolução Histórica do Pensamento Geopolítico: Síntese Histórica*, ME 71-00-00. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- Joffé, G. (2007). Europe and Islam: Partnership or peripheral dependence? Em: Armstrong, W. & Anderson, J. (ed). *Geopolitics of European Union Enlargement: The fortress empire* (pp. 90-106). New York: Routledge.
- Kahn, P. W. (1999). *The Cultural Study of Law: Reconstructing Legal Scholarship*. Chicago: University of Chicago Press.
- Kausch, C. (2015). Regional Actors - Egypt: inside-out. Em: Kausch, K. (ed.), *Geopolitics and democracy in the Middle East* (pp. 21-34). Retirado de <https://www.files.ethz.ch/isn/192421/Geopolitics%20and%20democracy%20in%20the%20Middle%20East.pdf>.
- Kaplan, R. D.. (2010). *Monsoon: the Indian Ocean and the future of American power*. New York: Random House.
- Kelly, P. L. (1986). Escalation of Regional Conflict: Testing the Shatterbelt Concept. *Political Geography Quarterly* 5, 161-180.
- Kelly, P. L. (2016). *Classical Geopolitics: A New Analytical Model*. California: Stanford University Press Stanford.
- Mahan, A.T. (1900). *The Problem of Asia and Its Effect upon International Policies*. Boston: Little Brown.

- Mackinder, H.J. (1919). *Democratic Ideals and Reality: A Study of the Politics of Reconstruction*. New York: Henry Holt.
- MEMRI (2019). *Russian Expert Safarov: Russia Will Put an End To American Domination In The Persian Gulf*. Retirado de <https://www.memri.org/reports/russian-expert-safarov-russia-will-put-end-american-domination-persian-gulf>
- Nogueira, J. M. F. (2011). *O Método Geopolítico Alargado: Persistências e Contingências em Portugal e no Mundo*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Nogueira, J. M. F. (2015). *América do Sul: Uma Visão Geopolítica*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional
- Popescu, A. I. C. (2017). Control of Key Maritime Straits – China’s Global Strategic Objective. *International Journal of Economics and Business Administration*, 92–119.
- Ramani, S. (2019). Russia’s Strategic Balancing Act in Yemen. *Arab Gulf States Institute in Washington*. Retirado de <https://agsiw.org/russias-strategic-balancing-act-in-yemen/>
- Rezvani, B. (2014). Conflict and peace in Central Eurasia: toward explanations and understandings. Leiden: Brill.
- Riegl, M., & Landovský, J. (2014). Geopolitics of Indian Ocean: Limits of Chinese Strategy. Em: M. Riegl, J., Landovský & I., Valko I. (eds.). *Strategic regions in 21st century power politics: zones of consensus and zones of conflict* (pp. 1-16). Newcastle upon Tyne, UK: Cambridge Scholars Publishing.
- Rodrigues, A. G. & Magalhães, J. M. (2019). Conflito no Iémen: Dinâmicas estruturais e a sua densidade emergente. Em: Guedes, A.M. & Costa, R.D. (coord). *O "Grande Médio Oriente" alargado*, Vol 1, Cadernos do IUM, 35 (pp. 91-116). Lisboa: Instituto Universitário Militar (IUM).
- Scahill, J., (2011). The dangerous US game in Yemen. *The Nation*. Retirado de <https://www.thenation.com/article/archive/dangerous-us-game-yemen/>
- Sempa, F. P. (2002). *Geopolitics From the Cold War to the 21st Century*. New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.): Transaction Publishers
- Spykman, N. (1942). *America’s Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*. New York: Harcourt, Brace and Company.
- Tomé, L. (2019). Região Indo-Pacífico: o fator China e motivações geopolíticas. *Nação e Defesa* 151, 66-100.
- U.S. Energy Information Administration, (2016). *World Oil Transit Chokepoints*. Retirado de <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?Region-TopicID=WOTC>.
- Vaisse, M. (2005). *As Relações Internacionais desde 1945*. Lisboa: Edições 70.

- Van Der Wusten, H. (1985). The geography of conflict since 1945. Em: D. Pepper, & A. Jenkins (Eds). *The Geography of Peace and War* (13-28). Oxford: Basil Blackwell.
- Vego, M. (2003). *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*. London: Routledge, <https://doi.org/10.4324/9780203010334>.
- Young, J. W., & Kent, J. (2004). *International relations since 1945: a global history*. Oxford (New York): Oxford University Press.
- Zilberman, B. & Shaker, R. (2018). Russia and Egypt are growing closer. *The American Interest*. Retirado de <https://www.the-american-interest.com/2018/06/06/russia-and-egypt-are-growing-closer/>.
- Zulfqar, S. (2018). Competing Interests of Major Powers in the Middle East: The Case Study of Syria and Its Implications for Regional Stability. *Perceptions, Spring 2018, XXIII*(1), 121-148.

O ESTREITO DE GIBRALTAR

Luís Manuel Coelho Fernandes
Major de Artilharia

David Carpio Sánchez
Major Guardia Civil (Espanha)

Tiago Ramos da Graça Silva Nunes Páscoa
Major de Artilharia

RESUMO

Desde sempre, os povos que ocuparam esta região, têm atribuído grande importância à porção de terra que estrangula a ligação entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo, materializada no Estreito de Gibraltar. A história das disputas pela posse de território tem marcado o ritmo das dinâmicas de relações de poder entre os Estados com interesses particulares nesta região, nela geograficamente inseridos, ou não. Esta investigação apresenta os atores principais que influenciam este chokepoint, as dinâmicas de poder entre si, ocasionalmente afetadas por tensões no campo político, militar económico e diplomático, bem como os desafios securitários a que estão sujeitos pela proximidade com regiões potencialmente instáveis, com reflexos ao nível regional e global.

Palavras-chave: Estreito de Gibraltar, *chokepoint*, *shatterbelt*

ABSTRACT

The peoples who occupied this region have always attached great importance to the portion of land that strangles the link between the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea, materialized in the Strait of Gibraltar. The history of disputes over land tenure has marked the pace of the dynamics of power relations between states with particular interests in this region, whether geographically inserted or not. This research presents the main actors influencing this chokepoint, the dynamics of power with each other, occasionally affected by political, military, economic and diplomatic tensions, as well as the security challenges to which they are subjected by their proximity to potentially unstable regions, with repercussions at regional and global level.

Keywords: Gibraltar Sait, *chokepoint*, *shatterbelt*.

1. INTRODUÇÃO

A geografia é um elemento determinante para as relações internacionais e para as percepções de segurança (Bartumeus, 2016). Neste caso, o Estreito de Gibraltar, caracterizado pelo estrangulamento provocado pelo avanço da terra entre duas superfícies marítimas (Nogueira, 2011), materializa a fronteira entre o extremo sudoeste da plataforma continental europeia e o extremo noroeste do continente africano, ao longo de 14 milhas náuticas (MN)¹³.

Vasco Gil Mantas (2018) caracteriza o Estreito de Gibraltar como “um espaço de transição, um cruzamento de rotas comunicando, em latitude, a África com a Europa, e, em longitude, o Mediterrâneo com o Atlântico, realidade geográfica do ponto de vista histórico bastante complexa”.

O controlo do estreito assume um acentuado significado geopolítico, por intermédio do controlo da sua passagem, permitindo a sua livre utilização ou, se necessário, a sua interdição (Nogueira, 2011). Neste campo, Espanha, Reino Unido e Marrocos assumem um papel partilhado, no que à segurança da região diz respeito, sobre uma das zonas com maior tráfego marítimo do mundo, mantendo permanentemente uma vigilância apertada neste ponto de encontro marítimo e humano, aberto à navegação e outros tipos de intercâmbios (Bartumeus, 2016).

A região do estreito, como à frente se irá detalhar, tem sido alvo de disputa ao longo de vários séculos, mantendo-se atualmente como uma questão diplomática incómoda, nas relações entre os Estados da região: (i) na margem norte, entre Espanha e Reino Unido, relativamente à península de Gibraltar; (ii) na margem sul, entre Espanha e Marrocos, relativamente às cidades de Ceuta e Melilha¹⁴, bem como à ilha de Perejil¹⁵. Aqui se percebe a importância do conceito de poder de um Estado, conceito esse relativo e apenas com significado quando colocado em relação ao poder de outros atores internacionais (Boniface, 2015).

Apesar das disputas de território, a soberania das águas territoriais divide-se entre Espanha e Marrocos, com exceção da ponta leste do território de Gibraltar, pertença do Reino Unido, estando devidamente salvaguardado o direito de passagem pela navegação internacional na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UN, 1982).

¹³ Equivalente a 27 km.

¹⁴ A cidade de Melilha localiza-se no Norte de África, a 225 km para este de Ceuta, sendo território espanhol desde 1497.

¹⁵ A Ilha de Perejil é uma ilhota desabitada, situada a cerca de 200 metros da costa de Marrocos e a cerca de 8 km de Ceuta (Wikipédia, 2019).

Mas não são apenas os atores com implantação territorial na região que possuem interesses no Estreito. Os Estados Unidos da América (EUA), a Rússia e a China, entre outros, tal como noutras regiões do globo (ou noutros *chokepoints*), concorrem para o debate das relações de poderes ali existentes, por motivações económicas, políticas ou militares.

O presente trabalho enquadra-se no tema geral “A Geopolítica dos *Chokepoints* e dos *Shatterbelts*”, e foca-se, particularmente, na importância militar e comercial do Estreito de Gibraltar, enquanto ponto de passagem entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo, assim como para o Mar Vermelho através do Canal do Suez, pretendendo-se ainda identificar os principais desafios securitários para os Estados da região, incluindo Portugal.

A investigação tem como objetivo caracterizar a importância do Estreito de Gibraltar enquanto *chokepoint* e analisar possíveis tendências para as disputas de poder, ao nível regional e global.

A metodologia está alinhada com a própria estrutura do trabalho, o qual se encontra dividido em três capítulos. O primeiro efetua um enquadramento histórico/geográfico da região, focando-se nos acontecimentos mais marcantes, seguindo uma progressão cronológica, que contribuem para a importância do *chokepoint* a tratar. No segundo capítulo será feita uma identificação dos fatores geopolíticos e geoestratégicos do estreito, referindo os atores que influenciam a região na atualidade e focar, de forma genérica, a relação com outros *chokepoints*. O terceiro capítulo irá estabelecer as relações entre os fatores identificados no ponto anterior, analisando os possíveis efeitos da presença e dos interesses dos atores atrás referidos, nos domínios económico, político e militar. Pretende-se ainda analisar os desafios securitários que os Estados nesta região enfrentam e analisar o impacto das “ondas de choque” noutros *chokepoints* ou noutras *shatterbelts* em torno do Mar Mediterrâneo. Termina-se, por último, com algumas conclusões que irão estabelecer a relação entre os três pontos, com possíveis tendências para as disputas de poder em torno do Estreito de Gibraltar e na região envolvente.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO/GEOGRÁFICO

O Estreito de Gibraltar, no presente, conFigura-se como uma área que representa, de forma inequívoca, a complexidade do mundo atual, onde diferentes dinâmicas entre atores estatais e não estatais, com interesses estratégicos antagónicos, se misturam, numa clara relação de interdependência entre todos eles, seja por ação ou padrão (Bartumeus & Morales, 2017).

Anualmente, mais de 106 mil navios, cinco mil dos quais são petroleiros (10% do tráfego mundial), cruzam o Estreito de Gibraltar (Barbería, 2019). O grande volume de tráfego marítimo traz uma responsabilidade acrescida aos países que detêm a tutela sobre estas águas, através da implementação de medidas que impedem a interrupção do tráfego no estreito, o que, caso ocorra, terá repercussões a nível mundial (Bartumeus & Morales, 2017). De facto, tanto o Estreito como todo o Mediterrâneo, são vias marítimas vitais, nas quais circulam uma parte substancial do comércio mundial (Truver, 1980).

O Estreito de Gibraltar é definido pelo estreitamento das águas, na transição longitudinal entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo, confrontando latitudinalmente os territórios de Espanha, Marrocos e Reino Unido, nos continentes europeu e africano. Tem cerca de 26 km de extensão (margem norte) e, no seu ponto mais estreito, vê as suas margens separadas por 14 km de distância (Google Earth, 2019).

A margem norte do estreito é definida pela ponta sul de Espanha, concretamente pela cidade de Tarifa, pelo Parque Natural do Estreito, pelo Município de Algeciras e pela Península de Gibraltar, esta última, pertença do Reino Unido. A pequena Península de Gibraltar, território ultramarino Britânico, está localizada no sul da Península Ibérica, com uma superfície de 6,5 km², limitada a norte por uma estreita fronteira com Espanha e rodeada pelo Mediterrâneo (Rodriguez, 2019). Esta cidade está ligada ao território continental através da Comarca Espanhola de Campo de Gibraltar (E. A. Alvarez, 2012), por uma língua de areia com 1,6 km de comprimento e 800 m de largura. A costa Africana dista a cerca de 32 km deste ponto.

A oeste da cidade de Gibraltar, encontra-se a Baía de Algeciras, local onde se encontra a unidade portuária de Algeciras, a 31ª mais movimentada do mundo (WSC, 2019).

A margem sul do estreito é partilhada entre Espanha e Marrocos. A presença espanhola verifica-se nos enclaves de Ceuta, cidade autónoma do Reino de Espanha, localizada na ponta oriental desta margem, e, cerca de 228 km a leste, Melilha. A restante margem, é território marroquino (Figura 1).

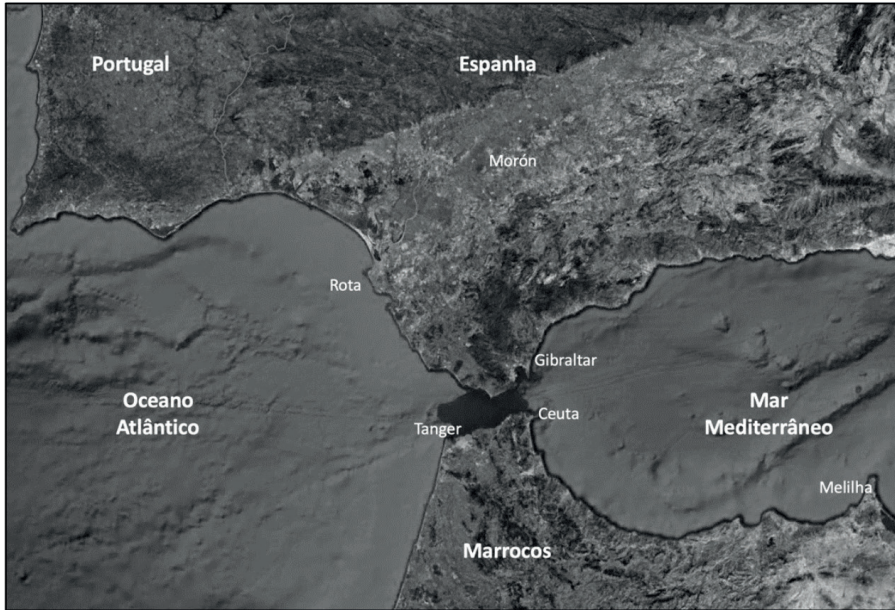


Figura 1 – Distribuição territorial

Fonte: Adaptado a partir de Google Earth (2020).

A região sul da Península Ibérica, em especial Gibraltar, pelas suas características climáticas amenas, solos férteis e abundância de reentrâncias cavernosas, serviu de abrigo aos últimos Neandertais, espécie ancestral humana, até há 28.000 anos atrás (Jennings, Finlayson, Fa, & Finlayson, 2011). A redução do nível do mar durante o período do Pleistoceno, devido à última glaciação, reduziu a distância entre margens, viabilizando o acesso entre o continente “berço da Humanidade” (Chan et al., 2019) e a Eurásia, o que explica a presença de alguns dos exemplares mais antigos desta espécie neste local (Tremlett, 2006).

O nascimento das primeiras civilizações modernas, com capacidade de navegação, surgiu apenas em 1.200 a.C., com os Fenícios, e posteriormente com os Cartagineses, “unindo” definitivamente o Mar Mediterrâneo e as duas margens do Estreito (Wikipedia, 2020). Durante as Guerras Púnicas verificou-se uma intensa passagem de forças militares entre margens, tendo os Romanos, no final do conflito, assumido o total controlo da região (Magnoli, 2006), considerando esta, como uma das mais ricas e desenvolvidas do seu império (Kennedy, 2014).

Com o fim da *Pax Romana*¹⁶, o estreito “conheceu os efêmeros poderes bizantino e visigótico, persistindo um diminuído movimento marítimo enquanto se afirmava a função estratégica de cidades como Ceuta” (Mantas, 2018).

A invasão muçulmana da margem norte do estreito foi, de certa forma, uma lógica e necessária extensão da conquista do norte de África (Kennedy, 2014).

O sul da Península Ibérica, ocupado pelo Reino dos Visigodos, assistiu impotente ao assédio dos “vizinhos do sul”, os quais, em abril de 711, conquistam a praça de Gibraltar, mantendo a ocupação nos oito séculos seguintes (Kennedy, 2014), mantendo uma posição dominante sobre o estreito, entretanto já exaltado do ponto de vista estratégico.

A reconquista cristã do sul da Península apenas ocorre em 1492, mas antes disso, já o Reino de Portugal se havia lançado na aventura expansionista pelo norte de África, conquistando a cidade de Ceuta, em 1415 (Porto Editora, 2019), a qual passa, posteriormente, para posse da Coroa Espanhola em 1668¹⁷, com a assinatura do Tratado de Lisboa (Soares, 2015). A região do estreito, nesta altura bastante frequentada por navios das repúblicas marítimas italianas (Mantas, 2018), era vista tanto como uma fronteira natural, que tanto fomentava a defesa da margem norte como estimulava a continuação da expansão para sul.

A morte do Rei Carlos II de Espanha, em 1700, mergulhou a Europa num conflito entre as principais potências da época (Inglaterra e França), ambas com interesses antagónicos em relação a quem deveria reclamar a coroa espanhola (Borges, 2003). O final desse confronto foi selado com a assinatura do Tratado de Utrecht, em 1713, onde, entre outros dividendos, é cedida a Inglaterra a cidade, a fortaleza e o porto de Gibraltar (French, 2013).

No século XVIII, a presença na região era, para os britânicos, absolutamente essencial, coincidindo com o grande desenvolvimento do seu poder naval, sendo considerado pelo Almirante John Fisher¹⁸ (James, 1994) como uma das “cinco chaves que abriam o mundo”, em conjunto com Dover, Alexandria, Cabo da Boa Esperança e Singapura, todas possessões da Coroa Britânica. A presença em Gibraltar, permitia salvaguardar as rotas comerciais para o Oriente e interferir eficazmente

¹⁶ A *Pax Romana* foi um período de tempo e um conceito ideológico criado pelo Império Romano, em que o estabelecimento e fortalecimento da estrutura imperial justificavam as práticas violentas na imposição da ordem (Serique, 2011).

¹⁷ Tratado de Lisboa assinado entre Portugal (D. Afonso VI) e Espanha (Carlos II) que viria a por fim à Guerra da Restauração.

¹⁸ John Fisher (1841-1920) foi o Primeiro Lorde do Almirantado da Marinha Real Britânica durante os períodos 1904-1910 e 1914-1915 (Encyclopaedia Britannica, 2019).

com o poder naval francês (Mantas, 2018), o qual se encontrava ancorado nos portos de Toulon e Brest, bloqueado pela supremacia naval britânica.

A crescente influência exercida pelos franceses no norte de África e a inauguração do Canal do Suez em 1869, reforçaram exponencialmente o valor de Gibraltar enquanto base naval avançada da Marinha de Guerra Britânica (Mantas, 2018). A sul, com intenção de proteger as fronteiras da sua colónia argelina, França torna Marrocos no seu protetorado, aumentando consideravelmente a influência na região.

A navegação a vapor trouxe novas variáveis a esta equação. No estreito, vão chocar-se novos interesses, multiplicando o movimento de mercadorias que o cruza. A necessidade de pontos de abastecimento ao longo do percurso, reforça a importância da região, estimulando a intervenção de diversas potências europeias, entre as quais a Alemanha e, com algumas cautelas, os EUA, sobre um Estado Marroquino fragilizado pela grande quantidade de dívidas acumuladas (Mantas, 2018).

A Primeira Guerra Mundial não alterou a relação de poderes na região, apesar da afetação da circulação no estreito pela grande afluência dos submarinos alemães (Mantas, 2018). Para o Reino Unido, o Estreito de Gibraltar, em conjunto com o Canal do Suez e com Bab el-Mandeb representariam um papel vital na continuidade das suas linhas de abastecimento, em especial dos hidrocarbonetos provenientes do Golfo Pérsico.

Posteriormente, durante a Guerra Civil de Espanha, a proximidade entre as duas margens possibilitou a preparação de uma ofensiva por parte dos nacionalistas em território marroquino, culminando com a tomada do poder pelo General Francisco Franco, em 1939.

Durante a Segunda Guerra Mundial, com a França ocupada pela Alemanha, estando as suas colónias igualmente sob o mesmo domínio, em especial a base naval de *Mers-el-Kébir*, na Argélia, a posse de Gibraltar tornou-se ainda mais valiosa, permitindo aos britânicos manter abertas as vias de comunicação marítimas com o Egipto, através do Suez (Mantas, 2018). O controlo do estreito pelos britânicos era tal que, nesta altura, dos 63 submarinos germânicos que se encontravam no Mediterrâneo, apenas um conseguiu sair para o Atlântico (Paterson, 2007).

Com o fim da guerra, segundo Mantas (2018), “a descolonização francesa e inglesa, o fim do protetorado franco-espanhol em Marrocos e o crescendo da Guerra Fria alteraram o valor do Estreito no contexto de uma situação em que os meios convencionais foram ofuscados pela ameaça nuclear” (Mantas, 2018). O equilíbrio de poderes entre duas grandes potências (EUA e União Soviética), assim como o estabelecimento dos norte-americanos na Base Naval de Rota em 1953, promoveu

uma retirada gradual das forças britânicas da região, e uma crescente valorização por parte da Organização do Tratado do Atlântico norte (OTAN), compensando, de alguma forma, a perda de valor militar de Gibraltar (Mantas, 2018).

A crise do Canal do Suez, em 1956, a implosão da União Soviética e a instabilidade generalizada nos últimos anos por parte de países na região do norte de África, reforçou o valor estratégico do Estreito, conduzindo a um incremento das medidas de controlo por parte dos Estados, com responsabilidades securitárias na região, contribuindo para a liberdade de circulação do tráfego marítimo (Mantas, 2018).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

Como se viu no capítulo anterior, tal como se verifica noutros *chokepoints* espalhados pelo mundo, o inquestionável valor estratégico desta região tem provocado ao longo da história, a disputa de diversos atores, conduzindo periodicamente a conflitos, mais ou menos graves, entre si.

Os atores que atualmente possuem capacidade de influenciar a região, e detentores de espaços de soberania na região, são Espanha, Marrocos e Reino Unido.

Manter a presença nesta região, representa, não só, a responsabilidade de proteger o tráfego marítimo que ali circula, mas também beneficiar daquilo que Milan Vego refere na sua obra, “*Estratégia e operações navais em mares estreitos*” (2003), uma posição de importância estratégica (Bartumeus & Morales, 2017). Nesse campo, a responsabilidade securitária compete às autoridades de Espanha e Marrocos.

Não deixa de ser curioso que “os Estados detentores da soberania do Estreito, o Reino Unido, a Espanha e Marrocos, são monarquias constitucionais, conferindo valor à tradição e, portanto, à simbologia” (Mantas, 2018).

Ao contrário de Espanha e Marrocos, o Reino Unido tem vindo a reduzir a presença militar na região, mantendo apenas uma pequena unidade de controlo costeiro¹⁹ para conduzir a segurança das suas águas territoriais (Navy, 2019).

Em sentido inverso à retirada militar britânica gradual, os EUA encararam o Mediterrâneo com a seriedade que lhe era devida, com a presença da sua VI Frota²⁰ na região (Mantas, 2018). Além disso, possuem ainda um acordo estabe-

¹⁹ O *Royal Navy Gibraltar Squadron* é composto por dois navios patrulha de 16 metros e 24 toneladas (Navy, 2019).

²⁰ A *U.S. 6th Fleet* é uma divisão da Marinha dos EUA, designada para operar no Mar Mediterrâneo, tendo o seu comando baseado em Nápoles, Itália. (Fleet, 2019).

lecido com o Governo de Espanha para a exploração da Base Naval de Rota, em Cadiz, servindo de base logística para operações militares na Europa, norte de África e no Oriente próximo (US Navy, 2019).

A sul, Marrocos reforçou o seu papel estratégico na região com o estabelecimento e alargamento da sua base naval em Alcácer-Ceguer, garantindo a cobertura marítima no Estreito.

Os diferendos relativamente à soberania sobre espaço terrestre e marítimo, estendem-se a ambas as margens do Estreito, tendo Espanha como denominador comum. Tal como referido no capítulo anterior, Espanha marca presença em ambas as margens do estreito - a norte, através da sua plataforma continental, e a sul, nos enclaves de Ceuta e Melilha.

Relativamente a antagonismos sobre espaços de soberania na região do Estreito, Espanha reclama legitimidade sobre a Península de Gibraltar, considerando ilegal a sua “ocupação” por parte do Reino Unido (French, 2013). Já Marrocos, reclama soberania sobre Ceuta e sobre a Ilha de Perejil (Castillo, 2006).

Para além dos atores regionais, o Estreito de Gibraltar assume importância para atores globais. Os EUA marcam a sua presença na região a partir da Base Naval de Rota, em Cádiz, e da Base Aérea de Morón, nos arredores de Sevilha. Ambas as bases se encontram a pouco mais de 100 km de distância do Estreito. A ligação marítima entre o norte da Europa²¹ e a China²², efetuada via Gibraltar e Canal do Suez, é a segunda maior do mundo, em volume de contentores transportados (WSC, 2019), sendo facilmente dedutível a importância que o estreito assume para as pretensões chinesas. A Rússia é outro ator interessado na região de Gibraltar, visto tratar-se de uma das duas únicas saídas navegáveis para um Oceano.

Relativamente a Portugal, esta zona reveste-se igualmente de interesse, não só pela passagem nos navios de transporte de hidrocarbonetos, bem como de outra natureza comercial, pelo Estreito de Gibraltar, mas também pela proximidade geográfica com o norte de África, convertendo-se num possível alvo de contágio perante a verificação de cenários de instabilidade na região.

Como atrás se verificou, a preocupação generalizada sobre os focos de instabilidade na região do norte de África, modelam as políticas e os interesses dos Estados com influência/interesses nesta região. Mahan (1900), relativamente à cin-

²¹ O porto de Roterdão é o 11º no *ranking* mundial em volume total de contentores movimentados, Antuérpia está em 13º e Hamburgo em 19º (WSC, 2019).

²² A China coloca sete portos na lista dos dez maiores do *ranking* mundial, em volume total de contentores movimentados: Shanghai, Shenzhen, Ningbo-Zhoushan, Guangzhou, Hong Kong, Qingdao, Tianjin (WSC, 2019).

tura de Estados localizados entre os paralelos 30° e 40°, refere que a fragilidade dos mesmos, associado à abundância de recursos naturais, possam resultar em competição entre potências globais, pela expansão económica e territorial na região. A frequência de conflitos no interior dos Estados, ou entre eles, associado à concorrência de grandes potências pelo seu domínio, tornam a zona sul do Estreito num previsível foco de instabilidade para toda a região, confirmando-se o conceito de *shatterbelt* (Hensel & Diehl, 1994).

Mesmo assim, a realidade do mundo atual, pouco tranquilizadora, garante a este *chokepoint*, a continuidade da existência de relações conflituosas, pois nele se combina o efeito de limítrofe com o de grande via de tráfego, onde não faltarão desafios, os quais exigirão respostas difíceis, mas necessárias (Mantas, 2018).

4. ANÁLISE DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

Tendo em conta o cenário apresentado no capítulo anterior, será feita de seguida a análise dos fatores geopolíticos e geoestratégicos, associados aos atores que influenciam a região.

4.1. ATORES INFLUENCIADORES NA REGIÃO

4.1.1. Espanha

A recuperação da soberania espanhola sobre o rochedo de Gibraltar representa um interesse nacional estratégico (Ministério de Defesa, 2003). Para além do confronto político, os riscos de um conflito são remotos. O facto de o Reino Unido e Espanha serem parceiros na União Europeia (UE), tem desempenhado um papel importante nesta matéria. Neste sentido, o trabalho diplomático de ambos os Estados é transversal para o entendimento mútuo, não deixando de ser considerado como um contencioso em relação aos interesses de Espanha (Simón, 2016).

O valor militar de Gibraltar para Espanha, por si só, é reduzido, para não dizer nulo (Simón, 2016). Incomparável, sem dúvida, são os 700 km de costa espanhola direcionados para os acessos ao Estreito, ao que se deveria somar a posição das duas cidades autónomas (Ceuta e Melilha) na costa norte do continente africano (Castiella, 1966).

É por isso que Espanha se encontra numa posição de assunção do controlo da zona do Estreito de Gibraltar, com um centro de comando em Rota.

A importância económica de que se reveste para a Espanha, um Estreito aces-

sível e livre de ameaças, é incalculável (Fernández, 2003). Espanha, com quase 8.000 km de costa, tem uma forte componente marítima, da qual depende o seu progresso. Cerca de 90% das importações chegam por via marítima e aproximadamente 60% do que é produzido, é exportado através dos portos (Ministerio de Fomento, 2019).

Por outro lado, Espanha é o único país europeu que tem fronteira marítima e terrestre com o continente africano, o que implica tê-la com o mundo árabe-muçulmano. O tráfego norte-sul, portanto, completa o quadro da importância e dependência do Estreito, o que implica uma evidente responsabilidade em matéria de segurança (Fernández, 2003). Portanto, não é estranho que esta zona seja a única, de toda a Espanha, que tenha merecido um plano de segurança especialmente considerado para um espaço geográfico concreto (Ministerio de la Presidencia, 2019).

Pela zona mais estreita entre as duas margens, passam dois gasodutos argelinos, responsáveis pelo abastecimento de Espanha e outros países europeus. Além disso, a interconexão elétrica entre a Europa e África, passa também pelo Estreito, ligação que, em menos de dez anos, viu a sua capacidade aumentada em 100 % (Fernández, 2003). Atualmente Marrocos solicitou uma terceira linha a acrescentar às anteriores, o que mostra uma clara dependência elétrica da Europa.

Ainda no setor energético, na região do Estreito encontra-se a maior refinaria de petróleo de Espanha, bem como as maiores reservas estratégicas de combustível do país. Igualmente no Estreito, encontra-se o Porto de Algeciras, tratando-se do maior porto espanhol e o quarto maior da Europa, em volume de contentores manobrados (Ministerio de Fomento, 2019). Em concorrência direta, o porto marroquino de Tânger (Tânger Med), apresenta-se como uma alternativa, ameaçando a posição de destaque do porto espanhol, facto verificado com a possibilidade de transferência dos seus movimentos do porto de Algeciras para Marracos, levantada pelo gigante dos transportes marítimos, a Maersk Line²³, face à greve dos estivadores de 2017 (Francisco, 2017).

4.1.2. Reino Unido

A principal motivação pela qual o Reino Unido se estabeleceu no Estreito de Gibraltar, foi sempre estratégica (Pérez-Prat, 2004). Gibraltar não foi, nem é, relevante para a potência que o ocupa por si só, mas, pela sua posição geográfica, torna-se um poderoso argumento que reforça a posição do Reino Unido na esfera internacional (Hills & Hale, 1984).

²³ A Maersk Line é responsável por 75% do tráfego de contentores no porto de Algeciras (Francisco, 2017).

Em termos militares, Gibraltar é atualmente uma base do Comando Conjunto das Forças Armadas britânicas²⁴, dispondo de um cais marítimo, uma pista de aviação e instalações de recolha de informações, tanto terrestres como submarinas (Arteaga, 2016).

Pela sua configuração, extensão e proximidade, praticamente sem perímetro que possa utilizar como tampão, perante qualquer ameaça, a segurança afastada da base depende, em grande medida, de Espanha. Adicionalmente, o congestionamento de navios mercantes na Baía de Algeciras, reduz substancialmente a capacidade de reação (Arteaga, 2016).

4.1.3. Marrocos

Espanha é o primeiro parceiro comercial de Marrocos, à frente de França, mantendo esta posição de forma ininterrupta há vários anos. Da mesma forma, Marrocos mantém Convenções de Cooperação no domínio da Defesa, tanto com Espanha como com França (Amirah, 2013).

Marrocos mantém ligação marítima regular com Espanha, além da ligação terrestre através de Ceuta, ambos os países compartilham o controle marítimo da passagem de navios, por delegação da Organização Marítima Internacional²⁵ (Fernández, 2003).

Relativamente ao fator militar, Marrocos dispõe, desde o final de 2015, de uma base naval nas imediações do Estreito. Trata-se da base de Alcácer-Ceguer, a 20 km de Ceuta e nas proximidades do Tânger Med (Arteaga, 2016). Nesse mesmo ano, a base foi visitada pelo Almirante norte-americano Mark Ferguson, responsável pelas Forças Navais para o Mediterrâneo e África. A pretensão marroquina de que a VI Frota dos EUA a utilize como porto de escala, não vingou. Talvez a sua localização concreta não seja a melhor, mas faz todo o sentido que Marrocos pretenda marcar presença, também na vertente militar (Arteaga, 2014). No entanto, outros interessados haverão no apoio à pretensão marroquina, como a Rússia, vendo neste local um possível ponto de ligação das suas frotas (Norte, Báltico e Mar Negro).

A possibilidade de aquisição, por parte da Marinha marroquina, de um submarino convencional de quarta geração, da classe *Amur 1650*, à empresa russa *Ru-*

²⁴ O termo original é *Permanent Joint Operating Base*.

²⁵ Enquanto organismo especializado das Nações Unidas, a Organização Marítima Internacional é a autoridade mundial encarregada de estabelecer normas para a segurança, a proteção e o desempenho ambiental a observar no transporte marítimo internacional. A sua função principal é estabelecer um quadro regulamentar para o sector dos transportes marítimos que seja justo e eficaz e que seja adotado e aplicado a nível internacional (IMO, 2019).

bin, centra-se na localização desse equipamento na nova Base de Alcácer-Ceguer (Arteaga, 2016).

O desalinhamento entre os governos marroquino e norte-americano, além das incompatibilidades que ocorrem de tempos a tempos com França, com a UE e com a Organização das Nações Unidas, resultaram numa aproximação de Marrocos à Rússia, China e Índia (Romero, 2006). Essa aproximação aos dois membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas, baseia-se numa manifesta incompreensão marroquina em relação à posição dos EUA sobre questões que considera fundamentais, como o Sahara Ocidental. Esta decisão culminou nas visitas do monarca alauita a Moscovo e Pequim nos meses de março e maio de 2016, respetivamente. O Rei Mohamed VI assinou, entretanto, com ambos os países, diversos acordos de parceria estratégica (Romero, 2006).

4.1.4. Estados Unidos da América

A utilização pelos EUA das infraestruturas disponibilizadas pelo Reino Unido em Gibraltar, foi ultrapassada pela assinatura dos denominados Pactos de Madrid de 1953, com os Governos norte-americano e espanhol, culminando com a construção da base naval de Rota e da base aérea de Morón. Estas bases continuam a oferecer aos EUA instalações de apoio valiosas para os seus destacamentos, nas proximidades do Estreito e do continente africano (Arteaga, 2016).

A presença dos EUA em Rota conta com cerca de 1.300 efetivos, constituindo-se como núcleo de coordenação para as operações navais na costa espanhola e portuguesa, bem como para operações navais norte-americanas e da OTAN, no resto da Europa e em África (Navy U. S., 2019).

Desde 2013 encontra-se em Morón uma unidade de Infantaria da Marinha (*Special Purpose Marine Air-Ground Task Force – Crisis Response – Africa*). Esta Unidade conta com meios aéreos de transporte próprios para, em poucas horas, ser empregue em qualquer cidade do norte de África e Médio Oriente²⁶ (Romero & Acosta, 2015).

Da mesma forma, a base naval de Rota é uma peça vital no quadro geopolítico. O seu valor na estratégia espanhola, aliada e americana, é inquestionável e a sua importância manter-se-á, apesar da viragem de Washington para a Ásia-Pacífico, ou da pouca importância estratégica atribuída pela UE nestas questões. O arco de instabilidade que começa na margem sul do Mediterrâneo e se estende até ao Golfo

²⁶ Inicialmente foi solicitada uma autorização provisória para um contingente de 950 fuzileiros, até que, em dezembro de 2014, os EUA solicitaram a Espanha o estabelecimento definitivo de 3.000 fuzileiros e 35 aeronaves (Romero & Acosta, 2015).

da Guiné, pode afetar diretamente a segurança da Europa, continuando esta base naval a desempenhar um papel vital na projeção de forças em antecipação ou em resposta a qualquer crise (Colom, 2016).

Os EUA colaboram ainda com o Reino Unido, em questões tão relevantes como a recolha de informações, extraindo um benefício partilhado por ambos (Arteaga, 2016).

4.1.5. Portugal

O Conceito Estratégico de Defesa Nacional refere que importa aprofundar ou estabelecer parcerias estratégicas bilaterais, entre outros, na zona do Magrebe (GP, 2019a). Este conceito valoriza o Magrebe pela sua “proximidade territorial e pelas relações económicas e culturais. A dependência energética e os potenciais riscos de um aumento da pressão demográfica num eventual cenário de conflituabilidade nessa região, justificam o seu reconhecimento como uma área geográfica de interesse estratégico relevante” (GP, 2019a, p. 27). O Magrebe é uma das regiões que Portugal deve acompanhar de forma permanente, sendo “essencial privilegiar relações de parceria bilateral com vizinhos próximos que partilham interesses comuns, assim como participar nos quadros multilaterais, designadamente o Diálogo do Mediterrâneo [...] e a Iniciativa 5+5”²⁷ (GP, 2019a, p. 31).

Em 2008, decorrente do Processo de Barcelona, referente à União para o Mediterrâneo, verificou-se o reforço do papel da UE na eficácia da Parceria Euro-Mediterrânica. Este reforço da União para o Mediterrâneo procura desenvolver a cooperação política e rege-se pelo princípio de coresponsabilidade na condução das relações multilaterais, de projetos regionais e sub-regionais mais consistentes e visivos aos cidadãos desta região (EUR-LEX, 2019). Assim, com este processo, o número de intervenientes é alargado para 43 Estados, ou seja, todos os Estados-Membros da UE, a Comissão Europeia, os países parceiros e os países observadores da Parceria Euro-Mediterrânica²⁸, bem como outros Estados costeiros do Mediterrâneo²⁹ (EUR-LEX, 2019).

²⁷ O Diálogo 5+5 (ou diálogo do Mediterrâneo) é a designação adotada para o processo de cooperação do Mediterrâneo Ocidental, lançado em 1983, pela França com os objetivos de reforçar o diálogo político e a cooperação em temas de interesse comum dos países da zona ocidental da região mediterrânica e promover o desenvolvimento económico do Magrebe, envolvendo cinco países europeus (Portugal, Espanha, França, Itália e Malta) e cinco países da União do Magrebe Árabe (Argélia, Líbia, Marrocos, Mauritânia e Tunísia) (SGMAI, 2019).

²⁸ Mauritânia, Marrocos, Argélia, Tunísia, Egipto, Jordânia, Autoridade Palestiniana, Israel, Líbano, Síria, Turquia e Albânia

²⁹ Croácia, Bósnia e Herzegovina, Montenegro e Mónaco.

Na sequência do Diálogo do Mediterrâneo, surgiram Reuniões Ministeriais Quadripartidas entre Portugal, Espanha, França e Marrocos, designadas por G4. A primeira reunião em 2013 culminou com uma “Declaração Conjunta (Declaração de Rabat), a formalizar a vontade comum dos Estados em apreço, em cooperarem na gestão dos fluxos migratórios e na luta contra o tráfico de estupefacientes, o terrorismo, e a imigração ilegal” (GP, 2019a). Portugal tem incrementado a cooperação bilateral e multilateral, com os Estados pertencente ao G4, nos domínios da gestão dos fluxos migratórios, na luta contra o tráfico de estupefacientes, na luta contra o terrorismo, bem como na cooperação policial. Os Estados do G4 elaboraram um Plano de Ação Conjunto, cuja execução é supervisionada por um Comité próprio (GP, 2019a).

Quer seja por motivos económicos, políticos ou securitários, Portugal procura afetar e manter o acompanhamento da situação no *Shatterbelt* do Magrebe pelo diálogo para o Mediterrâneo, reconhecendo os potenciais riscos associados a um eventual cenário de conflitualidade nesta região. Relativamente ao *Chokepoint* do Estreito do Gibraltar, em que Marrocos se apresenta com o principal ator a sul do Estreito, através do G4 e relações bilaterais, Portugal consegue manter a sua influência num espaço de interesse estratégico nacional.

4.1.6. União Europeia

O considerável aumento migratório irregular é apoiado num conjunto de rotas ao longo da fronteira externa europeia (Figura 2), coincidindo, frequentemente, com as utilizadas nas atividades de narcotráfico ou de outros ilícitos (Garris, 2015).

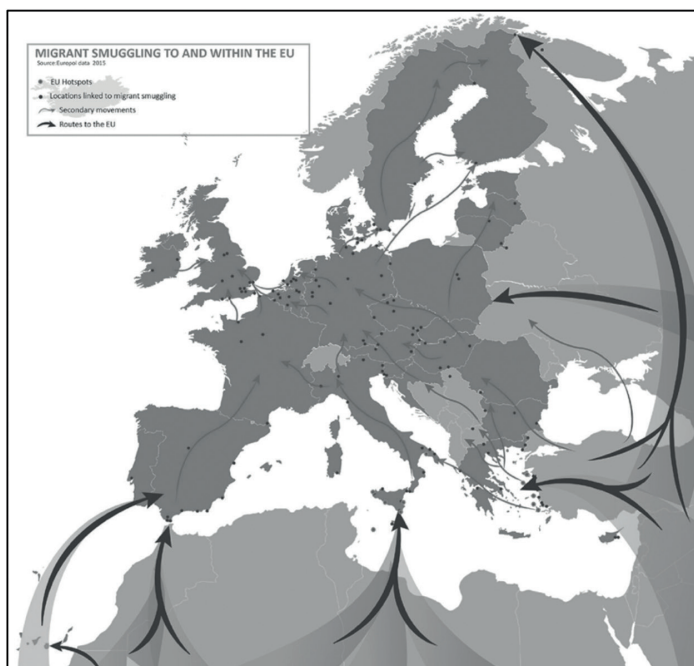


Figura 2 – Rotas de entrada de droga e migração na EU

Fonte: EUROPOL (2019).

Face a esta problemática a UE sentiu necessidade de aplicar uma série de medidas para melhor controlar as fronteiras externas e os fluxos migratórios, dotando-se de soluções jurídicas e técnicas que permitam complementar a própria ajuda humanitária, quando ocorre um movimento migratório (EC, 2019).

Em 2004, a UE criou a Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira³⁰ (Frontex), para apoiar os Estados-Membros e os países associados ao Acordo de Schengen na proteção das fronteiras externas do espaço de livre circulação da UE (Frontex, 2019). Está igualmente presente no Estreito como elemento fundamental do controlo deste ponto estratégico, situado na fronteira sul da Europa (Garris, 2015).

A questão da migração humana tornou-se num negócio muito rentável, para além de uma arma geopolítica que desestabiliza e afeta em determinados níveis os próprios países de acolhimento.

³⁰ É uma pedra angular dos esforços da UE para salvaguardar o espaço de liberdade, segurança e justiça, contribuindo para garantir o espaço de circulação sem controlos nas fronteiras internas. Desde o alargamento do seu mandato, a Agência aumentou significativamente as suas atividades de luta contra a criminalidade transfronteiriça e de assistência na prevenção de atentados terroristas. A recolha e o tratamento de dados pessoais de pessoas que atravessam ilegalmente as fronteiras externas, para utilização pela Europol e pelas autoridades policiais nacionais, entre outros (Frontex, 2019).

Em 2015, no pico da crise migratória, a UE reforçou as medidas de resposta, triplicando o orçamento da Agência Frontex com vista a expandir o seu alcance operacional, cumprindo o seu papel de apoio aos Estados visados pela problemática e salvando as vidas dos migrantes que se arriscam no Mediterrâneo (European Commission, 2015). Em acréscimo, aprovou igualmente medidas de apoio às regiões de origem ou de passagem de migrantes, contribuindo para a redução drástica dos números oficiais nos anos seguintes.

4.1.7. Rússia

A Rússia soube colmatar as lacunas criadas pelos erros das políticas norte-americanas no Médio Oriente e a sua política de isolamento, para reconstruir as relações com governos e regimes em todo o continente africano, particularmente com Marrocos. Esses esforços incluem: venda de armas, cooperação militar e transferência de tecnologia³¹ (Stronski & Sokolsky, 2017).

A Estratégia russa de 2015, já delineava os eixos de atuação para alcançar tais fins: “A Rússia está a desenvolver uma cooperação política, comercial, económica, militar, técnica, no campo da segurança, bem como contactos humanitários e educativos com os Estados da América Latina e África e com as associações regionais destes Estados” (Stronski & Sokolsky, 2017).

No que se refere aos interesses estratégicos, a Rússia pretende aumentar a sua influencia no Estreito, com a possibilidade de estabelecer uma base naval, na margem oposta a Rota (Mora, 2019). A Frota do Mar Negro, baseada na Península da Crimeia, para ter acesso ao Atlântico, depende da travessia de um conjunto de estreitos, sob a jurisdição de outros atores. É o caso dos Estreitos de Bósforo³² e Dardanelos³³, sob a tutela da Turquia³⁴ e dos Estreitos da Sicília e Gibraltar. Não será de estranhar, por tanto, as tentativas de aproximação da Federação Russa à Turquia e Marrocos, bem como ao Chipre, para apoio aos seus meios aéreos e navais no Mediterrâneo (BBC, 2015). Outra opção de saída para o mar, prevê a passa-

³¹ Exemplo disso é a notícia recente, na qual consta que Marrocos assinou um acordo com a Rússia para construir um centro petroquímico no valor de 2 mil milhões de dólares. Acordo assinado durante a 1ª Cimeira e Fórum Económico Rússia-África realizada em Sochi no passado dia 23-24 de outubro de 2019 (Redondo, 2019).

³² O Estreito de Bósforo liga o Mar Negro ao Mar de Mármara.

³³ O Estreito de Dardanelos liga o Mar de Mármara ao Mar Egeu.

³⁴ A passagem destes estreitos está sujeita a grandes restrições, previstas na Convenção de Montreux, datada de 1936, e que prevê, para além de uma notificação de intenção de passagem prévia, a proibição de navegação a navios porta-aviões e a obrigação de transito de submarinos apenas à superfície (Global Security, 2016).

gem pelo Canal do Suez³⁵, garantindo o acesso ao Mar vermelho e posteriormente ao Oceano Índico, pelo Estreito de Bab el-Mandeb³⁶.

4.1.8. China

A partir do último terço do século passado, China iniciou um processo acelerado de conversão de uma economia pobre para a primeira potência económica mundial baseada na exploração dos seus recursos naturais e do comércio internacional (Albert, 2015).

China ultrapassa os EUA como líder do comércio marítimo mundial, cujo valor de exportação e importação é estimado em 3 mil milhões de euros contra 2.570 dos EUA. Em consequência, as suas necessidades de Defesa e Segurança passaram do âmbito terrestre para o âmbito marítimo, o que implica que China esteja a desenvolver uma política estratégica naquelas zonas que são de interesse, sendo Marrocos, com o movimento do Rei Mohamed VI também para a China, um de seus principais aliados nesta área geoestratégica (Albert, 2015).

A China, como grande consumidor de hidrocarbonetos e outros recursos naturais, tem apostado em diversos acordos de exploração e de passagem com países africanos, para alcançar um fluxo comercial constante, investindo fortemente em ferrovias, barragens, oleodutos e estradas, estabelecendo empresas que atuam em parceria com Estados como a Argélia, Nigéria ou Egípto (BBC, 2018).

Por outro lado, o aquecimento global tem aumentado o leque de opções, no que às rotas de tráfego marítimo diz respeito, com especial relevo para o Ártico.

A redução da área da plataforma gelada, que outrora impedia ou restringia a navegação nesta região, torna possível a sua travessia, encurtando as ligações marítimas entre o norte da Europa e a China (Guedes, 2015). Esta ligação, através da costa norte da Rússia, apelidada pelas autoridades de Pequim de “Rota da Seda Polar” (Sengupta & Myers, 2019), surge como uma alternativa às passagens dos estreitos do Mediterrâneo, contribuindo para a redução da sua importância geoestratégica.

4.2. RELAÇÕES ENTRE FATORES

Espanha e Portugal, é claro, mas também o Reino Unido com Gibraltar, os EUA, a OTAN e o Magrebe situado na costa sul do Estreito, formam a lista de atores principais nesta zona do planeta que, é preciso não o esquecer, traça a fronteira sul da UE em contacto permanente com África (Romero, 2016).

³⁵ O Canal do Suez, inaugurado em 1869, encontra-se sob a tutela do Egito.

³⁶ O Estreito de Bab el-Mandeb separa os continentes de África (Eritreia, Djibouti e Somália) e Ásia (Iémen).

A zona do Estreito é um dos *chokepoints* mais importantes do planeta, tanto pelo seu intenso tráfego marítimo, como pelo seu peso económico, e nos últimos anos também pela proliferação de atividades ilícitas que por ele transitam. De igual modo, nos últimos tempos, especialmente a partir da primavera árabe, aumentou o fluxo incessante de pessoas que, auxiliadas por organizações criminosas, tentam chegar à UE de forma irregular (Arteaga, 2016).

A importância do Estreito de Gibraltar para a economia mundial não deve fazer-nos esquecer o seu importante valor estratégico e militar. Tendo em conta estes dois elementos, temos como principais atores os países membros da UE e da OTAN, isto é, Espanha, Portugal e, por enquanto, o Reino Unido. Apesar do contencioso entre a Espanha e o Reino Unido sobre a questão de Gibraltar, não se contempla em caso algum uma divergência de interesses militares entre membros de uma mesma aliança (Romero, 2016).

No que ao mar diz respeito, verificam-se, igualmente, diferendos relativamente a espaços de soberania. A definição da extensão das águas territoriais entre Espanha e Marrocos foi, no entanto, consensual, estendendo-se até 12 MN³⁷ (Castillo, 2011). Por outro lado, o Reino Unido reclama a extensão das águas territoriais de 3 MN em torno de Gibraltar. No entanto, sobre este último assunto, Espanha defende a interpretação literal do Tratado de Utrecht (1713), o qual apenas refere a cedência do porto de Gibraltar, sendo omissa em relação às águas territoriais. Por seu turno, o Reino Unido argumenta que uma zona marítima não pode ser cedida sem que sejam igualmente cedidos os direitos de soberania sobre as águas que a circundam, estando por isso implícito o seu direito ao espaço marítimo envolvente (Castillo, 2011). Assim, unilateralmente, o Reino Unido estendeu as suas águas territoriais em torno de Gibraltar até às 3 MN³⁸ na Baía de Algeciras.

Na margem sul do Estreito, Marrocos estabeleceu unilateralmente os limites jurisdicionais das suas águas territoriais, como se Ceuta e a Ilha de Perejil fossem parte integrante do seu território, assumindo estes espaços como abrangidos pelas suas águas interiores. Espanha contesta esta decisão, argumentando que as águas em torno de Ceuta e da Ilha de Perejil estão debaixo da sua soberania enquanto águas territoriais (Figura 3).

³⁷ De acordo com a Lei espanhola 10/77 de 4 de enero (BOE de 8 de enero de 1977), com a Lei marroquina 1-73-211 du Moharrem 1393 (2 mars 1973), sustentado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UN, 1982).

³⁸ Distância medida com base na linha média entre a costa espanhola e a costa da Península de Gibraltar.

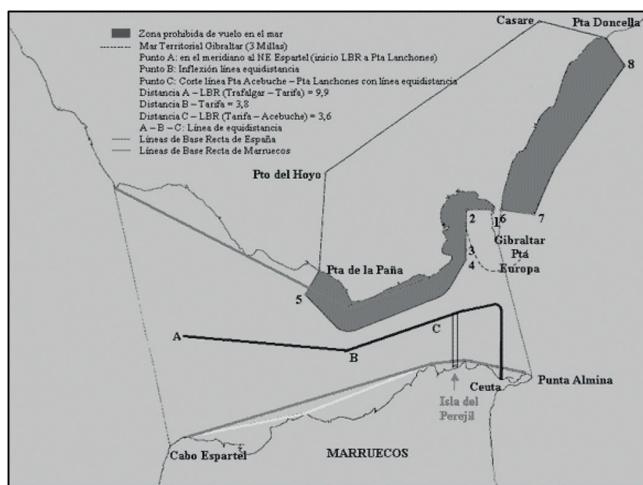


Figura 3 – Jurisdição Marítima no Estreito de Gibraltar

Fonte: Vivero (2002).

Tendo em conta os factos apresentados, pode-se inferir que cada Estado interpreta a legalidade dos seus direitos na região de acordo com os seus próprios interesses. Os três Estados possuem pontos de vista distintos sobre a soberania das águas territoriais da região, causando, na prática, um caos jurisdicional (Castillo, 2011).

No campo da argumentação, Espanha almeja o domínio sobre Gibraltar, por uma questão de continuidade territorial continental, tal como Marrocos relativamente a Ceuta e Melilha. Embora não se verifiquem tentativas de imposição de *status quo* pela coerção, o tema é periodicamente abordado através de responsáveis diplomáticos ou por diversos autores através de publicações ou de artigos de opinião.

Por sua vez, os EUA conFigura-se, atualmente, como o grande guardião do Estreito, em termos de interesses militares e estratégicos, daí que parte da estratégia militar de defesa nesta área, de Espanha, Portugal, Reino Unido e do resto da UE, se apoiam fortemente neste ator (Arteaga, 2016).

O regresso da Rússia ao Mediterrâneo, em consequência da guerra na Síria e a utilização do Estreito para o acesso ao mesmo, deram origem a interesses estratégicos renovados na região, em busca uma política de alianças com Marrocos (Mora, 2019). Na última visita a Marrocos, em janeiro de 2019, o Ministro dos Negócios Estrangeiros Russo, Sergei Lavrov, fez questão de sublinhar o estreitamento de relações entre os dois países, reconhecendo aquele Estado como o segundo maior parceiro de negócios Árabe, assim como o reforço das políticas económicas e de investimento nos setores da agricultura, turismo, pescas e energia (Bazza,

2019). Esta aproximação, cria condições à presença regular de navios militares russos na região, algo que, naturalmente, colide com os interesses norte-americanos e da Aliança Atlântica.

Além de todos eles, a omnipresente China aparece como potência econômica, também com interesses estratégicos na região. Estes baseiam-se prioritariamente em dispor de boas relações com os países da zona, que lhe permitam e facilitem a livre circulação de grande parte dos seus produtos e mercadorias através do Estreito para o norte da Europa (Albert, 2015).

4.3. DESAFIOS SECURITÁRIOS

O *chokepoint* Gibraltar tem associado o *shatterbelt* magrebino, onde podemos encontrar recursos energéticos e minerais, portos marítimos com volumes comerciais muito significativos (Tânger Med), focos de instabilidade devido a conflitos inter e intraestatais, crime organizado, fluxos migratórios, presença ou vizinhança de grupos terroristas e, como seria expectável, conflito de interesses entre os principais atores internacionais.

No que respeita ao crime organizado³⁹, o Estreito de Gibraltar é utilizado como uma das principais plataformas de entrada na Europa, sobretudo para o narcotráfico (Figuras 4), contrabando e para redes de imigração ilegal e de tráfico seres humanos (Figura 5). Estas práticas, afetam diretamente a segurança e a economia da região envolvente (Pérez-Prat, 2004).

³⁹ Se seguirmos a definição dada pela Europol (2017), entende-se como organização criminosa quando existe “um grupo de três ou mais pessoas que existe de forma contínua no tempo e atua concertadamente com o propósito de cometer crimes para obter benefícios materiais ou financeiros”.

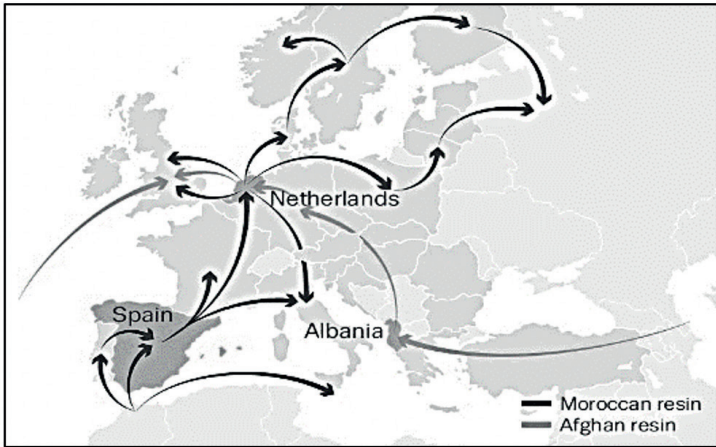


Figura 4 – Principais fluxos de resina de cannabis para e na Europa
Fonte: EMGDDA (2019).

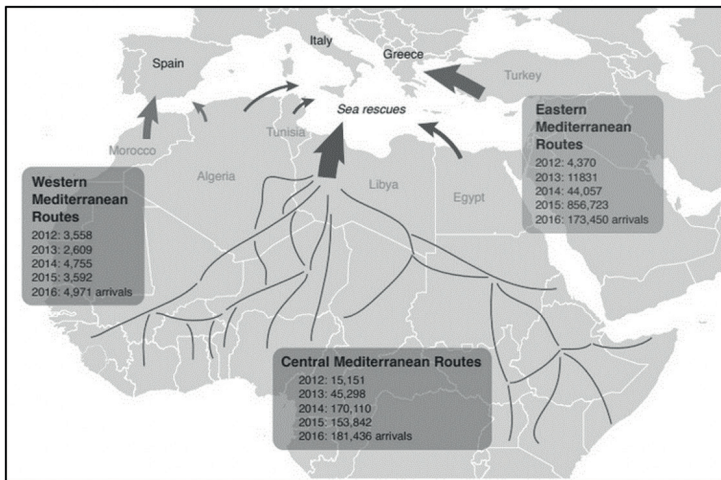


Figura 5 – Principais rotas de imigração ilegal
Fonte: ACNUR (2019).

Em relação à ameaça terrorista de tipo jihadista, o Comandante do Comando Marítimo da OTAN (MARCOM), Vice-almirante Clive Johnstone, alertou em março de 2016 para a intenção do *Daesh* formar a sua própria força marítima para executar atentados contra cruzeiros e navios mercantes no Mediterrâneo, acrescentando que esta organização terrorista já possuía capacidade para efetuar atentados no mar. A costa líbia seria o mais provável ponto de partida destas ações (Arteaga, 2016).

Um relatório do Ministério da Defesa italiano, divulgado nas mesmas datas, assinalava que, caso o *Daesh* se aliasse com as máfias Sirte e do porto de Nafaliya (cidades costeiras da Líbia), que controlam as embarcações com que refugiados e imigrantes chegam à costa italiana, estaria em condições de criar no Mediterrâneo a mesma situação que se vive na Somália e no Golfo de Adem com a continua presença da pirataria e de ações terroristas (Arteaga, 2016).

Perante os planos destas ameaças, sobre a principal zona de interesse geoestratégico por parte da Espanha, foi estabelecido o Plano Integral de Segurança marítima do Estreito de Gibraltar. O mesmo tem por principal objetivo transferir a visão da Estratégia de Segurança Marítima Nacional espanhola para o ambiente marítimo do Estreito de Gibraltar. Os objetivos fundamentais são manter a liberdade de navegação e proteger o tráfego marítimo, proteger as infraestruturas marítimas críticas e a segurança dos navios de bandeira espanhola, prevenir e agir contra atividades criminosas e atos terroristas, proteger a vida humana e os recursos naturais do mar (Ministerio de la Presidencia, 2019).

No que respeita à UE, durante anos, a sua ação externa centrou-se em problemas que afetavam a segurança internacional longe das suas fronteiras, enquanto se acumulavam no sul, riscos de natureza diversa que podiam afetar os seus interesses em questões estratégicas e de segurança, como podem ser os acessos a recursos naturais, o incremento da imigração e terrorismo (Arteaga, 2014).

A agência Frontex⁴⁰ tem um papel determinante no controlo do fluxo migratório para a UE. Embora “as operações marítimas da agência, que são realizadas no Mediterrâneo, sirvam para ajudar Itália, Grécia e Espanha a lidar com a pressão migratória, todas as operações da agência também ajudam a combater várias formas de criminalidade transnacional” (Frontex, 2019a). A rota do Mediterrâneo Ocidental é uma das mais utilizadas, em particular por migrantes de nacionalidade marroquina, argelina e por cidadãos de países Subsarianos. Esta pressão demográfica cria instabilidade em Marrocos e em Espanha, levando ambos os países a despender avultados recursos materiais, humanos e financeiros, para a mitigação dos riscos associados a este flagelo (Frontex, 2019b).

A instabilidade política, as inseguranças jurídicas dos investimentos, as migrações irregulares, os tráficos, os movimentos terroristas, os abastecimentos energéticos, a insegurança marítima ou as reivindicações territoriais acabaram por afetar, entre outros, os interesses da UE na sua fronteira sul (OECD, 2012). A progressiva destabilização desses países, a partir do fenómeno das revoltas árabes, o

⁴⁰ Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira

avanço do jihadismo a norte e a sul do Sahel e a multiplicação de cenários de intervenção militar em África, obrigaram a uma revisão em alta dos riscos provenientes do sul para a UE (Romero, 2016).

A luta contra estas ameaças, mesmo que atinja de forma desigual cada um dos Estados-membros, é também uma competência da UE, conforme estabelecido no princípio da soberania partilhada⁴¹. Estes são os casos em que, numa determinada matéria, tanto os Estados como a UE são competentes para agir, pelo que, as condições de exercício são determinadas pelo chamado princípio da preempção, de acordo com o qual, os Estados estão habilitados a exercer competências partilhadas, enquanto a UE não exercer a sua (Pérez de Nanclares, 2011).

Importa referir que os diferendos intraestatais de Marrocos no Sahara Ocidental e as suas relações de divergência com países vizinhos, nomeadamente com a Argélia, são crises adormecidas que poderão influenciar a segurança regional, com potencial contágio para a segurança no Estreito de Gibraltar.

Os problemas diplomáticos relativos a diferendos territoriais entre Marrocos-Espanha e Reino Unido-Espanha, não apresentam atualmente risco significativo à segurança desta região (Sousa, 2019).

No *shatterbelt* magrebino e no *chokepoint* do Estreito de Gibraltar, nomeadamente na região de Marrocos, os principais atores internacionais possuem relações de conflito de interesses essencialmente ao nível político, económico, militar e securitário.

A UE abrange os quatro interesses referidos, sendo a sua política para África complementada com iniciativas bilaterais e multilaterais dos estados membros do sul. A UE mantém relações essencialmente de cooperação com os EUA, mas compete com a China e a Rússia, principalmente por estes dois atores não colocarem contrapartidas aos investimentos e parcerias que projetam e executam nesta região.

Os EUA conseguem manter uma influência militar com bases em Espanha e relacionar-se com Marrocos através da cooperação militar, com quem desenvolve

⁴¹ Artigo 4.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE): A UE e os países da UE têm capacidade para legislar e adotar atos juridicamente vinculativos. Os países da UE exercem a sua própria competência nos domínios em que a UE não exerce ou decidiu não exercer a sua própria competência. As competências partilhadas entre a UE e os países da UE aplicam-se nos seguintes domínios: Mercado interno; Política social, mas apenas nos aspetos especificamente definidos no Tratado; Coesão económica, social e territorial (política regional); Agricultura e pescas (exceto para a conservação dos recursos biológicos marinhos); Ambiente; Proteção dos consumidores; Transportes; Redes transeuropeias; Energia; Espaço de liberdade, segurança e justiça; Problemas de segurança partilhados em matéria de saúde pública, limitada aos aspetos definidos no TFUE; investigação, desenvolvimento tecnológico, espaço; Cooperação para o desenvolvimento e ajuda humanitária (EUR-Lex, 2016).

treino, exercícios combinados e trocas de experiências para desenvolver interoperabilidade (TNAP, 2019). Em termos económicos os EUA possuem um acordo de comércio livre com Marrocos (Oustr, 2019), em competição com o forte investimento chinês, levando a administração *Trump* a procurar abordagens para fazer face à ameaça comercial chinesa (Foreign Affairs, 2019).

A China tem uma forte política económica e de investimento em África, onde Gibraltar não é exceção, com forte presença e exercício de influência, comprovada pela sua presença no investimento portuário regional (Figura 6).

Os fortes investimentos chineses tanto em Marrocos como na Argélia, países rivais, mostra como a China consegue expandir a sua influência económica sem interferir com as rivalidades. Argélia sobressai como o terceiro maior importador de armas chinesas e Marrocos como beneficiário de cerca de 10 Bilhões de Dólares, investidos no porto de Tanger Med. Em termos políticos e económicos a diplomacia chinesa nesta região é agressiva, adquirindo nítida vantagem competitiva face aos restantes atores internacionais (Diplomat, 2019).

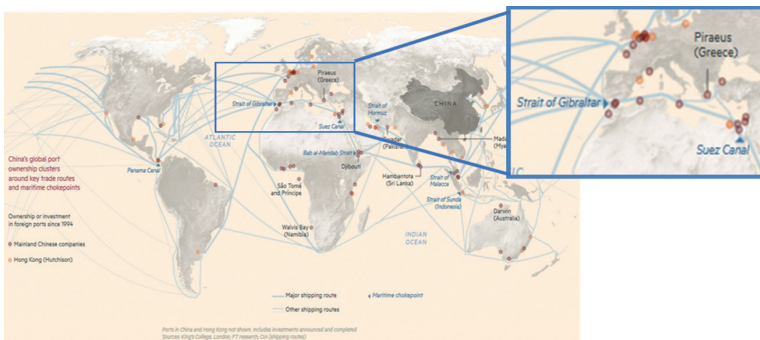


Figura 6 - Clusters globais Chineses nas principais rotas comerciais e *chokepoints*
Fonte: Financial Times (2019).

Por outro lado, a Rússia, desde 2015, procura reafirmar-se no *shatterbelt* magrebino e em África.

Na última reunião *Russia-Africa Summit and Economic Forum*, em outubro de 2019, confirmou-se o aumento da influência russa no norte de África, nomeadamente em Marrocos, com a assinatura de um acordo económico para a construção de uma refinaria de petróleo, que pretende atingir 200.000 bpd⁴², explorando as instalações portuárias da *Nador West Med* (TJF, 2019). Com este acordo, a Rússia

⁴² Barris de Petróleo/Dia

consegue estabelecer relações bilaterais com todos os Estados do Magreb. Em termos comerciais as relações estabelecidas pela Rússia na costa oeste de África, utilizam necessariamente o trajeto marítimo mais curto, através de Gibraltar.

Em termos de interesses militares para a Rússia, o estreito de Gibraltar permite o acesso mais direto ao oceano Atlântico, para a sua Frota do Mar Negro. Atendendo ao aumento das missões de cooperação militar na costa oeste de África, a passagem pelo estreito de Gibraltar é, da mesma forma, o trajeto marítimo mais provável.

Os indícios revelados pelos principais atores internacionais em competição, atualmente não aparentam querer influenciar a segurança da região do Estreito de Gibraltar, mas todos têm capacidade militar para o fazer, ou tomar medidas de força para repor a segurança, caso a mesma seja colocada em causa.

4.4. RELAÇÕES COM OUTROS *CHOKEPOINTS*

O Canal do Suez, o Estreito do Bósforo e o Estreito de Dardanelos, são os principais *chokepoints* que se relacionam com o Estreito de Gibraltar, influenciando-se mutuamente em termos de volume de tráfego marítimo. A Figura 7 ajuda a compreender as rotas marítimas e comerciais associadas aos *chokepoints* referidos.

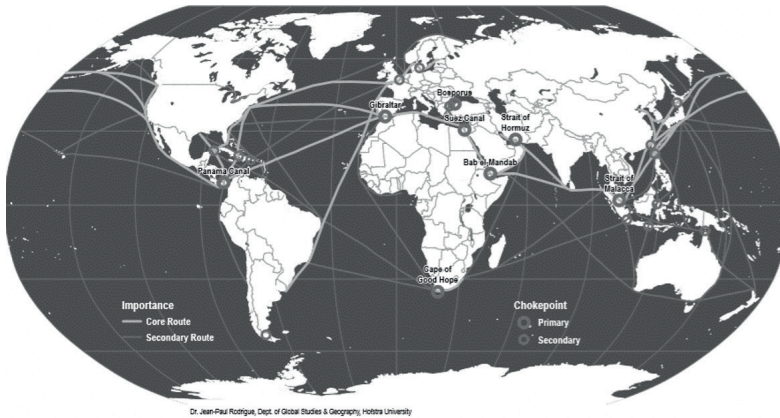


Figura 7 - Principais rotas marítimas mundiais e *chokepoints* associados
Fonte: Transport Geography (2019).

Como se pode constatar, o Canal do Suez e o Estreito do Gibraltar são *chokepoints* da principal rota marítima mundial. O Estreito do Bósforo e o Estreito de Dardanelos são *chokepoints* relativamente ao acesso do Mar Negro a esta rota.

A rota que liga o mercado asiático ao norte da Europa, apoia-se na principal rota marítima e atravessa o Canal do Suez e o Estreito de Gibraltar, sendo a segunda

maior rota comercial mundial, logo após a rota Ásia-América do Norte (Worldshipping, 2019). Também passa por estes dois *chokepoints* um elevado fluxo petrolífero vindo do Golfo Pérsico e da Península Arábica em direção ao norte da Europa.

As rotas comerciais vindas do Mar Negro para o norte da Europa, América do Norte e costa oeste Africana, atravessam o Estreito do Bósforo, o Estreito de Dardanelos e o Estreito de Gibraltar. Embora em menor quantidade, nestes *chokepoints* também se verifica um fluxo petrolífero significativo.

Importa ainda referir que, em termos de comércio alimentar, nomeadamente de transporte de milho, trigo, arroz e soja, o Canal do Suez, o Estreito do Bósforo, o Estreito de Dardanelos, e o Estreito de Gibraltar então entre os principais *chokepoints* globais.

Em suma, 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. A única alternativa viável⁴³, mais extensa e demorada, será contornar o continente africano pelo Cabo da Boa Esperança. Se as interferências forem de origem securitária, poderá levar ao emprego do vetor militar para regularizar o tráfego marítimo.

Em relação ao Estreito do Bósforo e ao Estreito de Dardanelos, se o tráfego marítimo do Mar Negro para o Mediterrâneo sofrer restrições, o comércio que iria seguir rotas via Estreito de Gibraltar para o norte da Europa será praticamente interrompido, não existindo rotas alternativas. Se as interferências forem de origem securitária, o emprego do vetor militar para regularizar o tráfego marítimo, torna-se muito provável.

5. CONCLUSÕES

O controlo do Estreito de Gibraltar tem marcado as dinâmicas de poder ao longo da história, facto comprovado por séculos de disputas entre atores, regionais e globais. Localizado num ponto de charneira entre civilizações, o Estreito de Gibraltar separa os continentes europeu do africano, num local que foi ponto de passagem de inúmeras forças expedicionárias, em missões expansionistas, para ambas as margens da região.

⁴³ Viável porque a Rota do Norte pelo Oceano Ártico ainda não está disponível a maior parte do ano e seguir pelo Canal do Panamá como rota Ásia/Médio Oriente – Europa do Norte, não é temporal nem economicamente viável.

A grande quantidade de tráfego marítimo que atravessa o Estreito diariamente, seja entre margens ou entre mares, torna este *chokepoint* num dos mais importantes do globo, com implicação direta sobre outras regiões do Mediterrâneo.

O diferendo territorial entre Espanha, Marrocos e Reino Unido, revela-se como um incómodo diplomático persistente, embora sem consequências representativas para a estabilidade da região. Para a mesma equação, embora com outras variáveis, entram os EUA, com presença militar na região desde 1953, a Rússia, com a sua recente aproximação multidimensional a Marrocos, e a China, com motivações essencialmente económicas ao nível da passagem das suas rotas comerciais para o norte da Europa e para o Continente Americano.

A sua proximidade com o *shatterbelt* magrebino, tem contribuído para o aumento da frequência de atividades ilegais nesta passagem ocidental, com implicações diretas sobre os Estados-Membros da UE. No que à migração ilegal diz respeito, apesar de não acompanhar os números apresentados por outros pontos de passagem, o Estreito está alinhado com uma das grandes rotas de tráfico de droga e de seres humanos, proveniente da região ocidental do continente africano, merecendo, dessa forma, a atenção que lhe é devida por parte das autoridades europeias, com o reforço da política de combate à imigração ilegal e de apoio à contenção nos locais de origem e de trânsito.

Desta forma, prevê-se a continuidade da assunção da importância do Estreito de Gibraltar nas dinâmicas de poder na região, numa tentativa de controlo sobre este *chokepoint*, seja numa lógica de antagonismo, contrariando o exercício de influência económica e militar por outros contendores, seja pelo alinhamento com uma estratégia nacional baseada em motivações meramente securitárias ou territoriais, com reflexos naturais aos níveis regional e global.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACFSS. (2018, 29 de outubro). *Militant Islamist Group Activity in the Sahel Rises*. *Africa Centre for Strategic Studies*. Retirado de <https://africacenter.org/spotlight/militant-islamist-group-activity-sahel-rises/>
- Acnur. (2019). *Migration Routes*. Retirado de <https://eacnur.org/es/>.
- Albert, J. (2015). *La China actual. Geoestrategia en su entorno geopolítico*. Documento Marco nº 9. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Amirah, H. (2013). *España-Marruecos, una apuesta por el acercamiento*. Madrid: Real Instituto Elcano.

- Arteaga, F. (2014). *España mirando al Sur: del Mediterráneo al Sahel*. Real Instituto Elcano: Madrid.
- Arteaga, F. (2016). *El Flanco Sur de la OTAN*. Madrid: Real Instituto Elcano.
- Barbería, J. L. (2019, 01 de novembro). *Gibraltar - Maré negra silenciosa*. Retirado de <https://voxeurop.eu/pt/content/article/648701-mare-negra-silenciosa>.
- Bartumeus, L. R. (2016). Los Actores que intervienen en la Estrategia del Estrecho de Gibraltar. *Cuadernos de Gibraltar*, 221-223.
- Bartumeus, R., & Morales, S. (2017). El Valor Estratégico del Estrecho de Gibraltar. *Revista General de Marina*, 753-757.
- Bazza, T. (2019, 26 de janeiro). Lavrov Says Solution to Western Sahara Must Be Mutually Acceptable. *Morocco World News*. Retirado de <https://www.morocoworldnews.com/2019/01/264478/lavrov-western-sahara-morocco/>
- BBC (2015, 9 de fevereiro). *Cyprus denies 'Russia deal on military bases'*. Retirado de <https://www.bbc.com/news/world-europe-31293330>
- BBC (2018, 25 de agosto). *África é o novo campo de disputa entre Rússia e China por influência comercial e política*. Retirado de <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-45257031>
- Borges, J. V. (2003). *Conquista de Madrid - 1706 - Portugal faz aclamar Rei de Espanha o Arquiduque Carlos de Habsburgo*. Lisboa: Tribuna.
- Castiella, F. (1966). *Razones de España sobre Gibraltar*. Madrid: Ed.Aguilar.
- Castillo, V. L. (2006). *Estudio del Régimen Jurídico del Estrecho de Gibraltar: Conflictos de Soberanía, Espacios Marinos y Navegación*. Madrid: Dykinson.
- Castillo, V. L. (2011). *The delimitación de las aguas marinas españolas en el estrecho de Gibraltar*. Jaén: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- CH. (2019, 28 de novembro). *Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade*. Retirado de <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/research/2017-06-27-chokepoints-vulnerabilities-global-food-trade-bailey-wellesley-final.pdf>
- Chan, E., Timmermann, A., Baldi, B., Moore, A., Lyons, R., Lee, S.S., Hayes, V. (2019, 28 de outubro). *Human origins in a southern African palaeo-wetland and first migrations*. Retirado de https://www.nature.com/articles/s41586-019-1714-1.epdf?referrer_access_token=9Lwi3-Z9_h7OaZWzza8l-Z9RgNOjAjWel9jnR3ZoTv0Ow72lSjAlzdDOJcHUPoWIRGEOjMmthCa-5BpP_dciaujMbDzC_FLli2CzEUKv0CxhpA97251N5jhbDMNQDIBQh5V-su10mvwxrhp7eY08txAUnxqGPekb88l6K8QHhr-FHG3dHC1cm
- Colom, G. (2016). *La geopolítica de las bases militares*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.

- Diplomat. (2019, 27 de novembro). *China Has Quietly Carved out a Foothold in North Africa*. Retirado de <https://thediplomat.com/2019/07/china-has-quietly-carved-out-a-foothold-in-north-africa/>
- E. A. Alvarez, P. A. (2012). *Una Estrategia para Gibraltar*. Madrid: Fundación Ciudadanía y Valores.
- EC. (2019, 07 de março). *EU migration policy*. European Council. Retirado de <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/migratory-pressures/>
- EMGDDA (2019). *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction*. Obtido em novembro de 2019, de http://www.emcdda.europa.eu/publications-database_en
- Encyclopaedia Britannica. (2019, 08 de julho). *John Arbuthnot Fisher, 1st Baron Fisher*. Encyclopaedia Britannica. Retirado de <https://www.britannica.com/biography/John-Arbuthnot-Fisher-1st-Baron-Fisher>
- EUR-Lex. (2016, 16 de janeiro). *EUR-Lex*. European Union Law. Retirado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aai0020>
- EUR-LEX. (2019, 18 de dezembro). O Processo de Barcelona: União para o Mediterrâneo. Retirado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:rx0001&from=PT>.
- European Commission. (2015). A European Agenda on Migration. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and social committee and the committee of the regions* (pp. 2-4). Brussels: European Commission.
- EUROPOL. (2019). *European Migrant Smuggling Center - EMSC* Retirado de <https://www.europol.europa.eu/about-europol/european-migrant-smuggling-centre-emsc>
- Fernández, A. (2003). *La Estrategia del Siglo XXI*. Madrid: Publicaciones de Defensa.
- Financial Times. (28 de nov de 2019). *Beijing's global power play - How China rules the waves*. Retirado de <https://ig.ft.com/sites/china-ports/>
- Fleet, U. N. (2019, 29 de outubro). *U.S. Naval Forces Europe-Africa / U.S. 6th Fleet*. Retirado de <https://www.c6f.navy.mil/>
- FOI. (2019, 28 de novembro). *Russia is Stepping Up its Military Cooperation in Africa*. Swedish Defence Research Agency. Retirado de <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI%20MEMO%206604>
- Forbes. (2019, 28 de novembro). *Ten Maps that explain russia's strategy*. Retirado de <https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2016/02/26/10-maps-that-explain-russia's-strategy/#1146ab236c82>

- Foreign Affairs. (2019, 27 de novembro). *Trump's Africa Policy Is Destined for Failure*. Retirado de <https://www.foreignaffairs.com/articles/africa/2018-12-21/trumps-africa-policy-destined-failure>
- Francisco, J. (2017, 19 de junho). Maersk Line pondera retirar 70% dos seus contentores do porto de Algeciras. *Revista Cargo*. Retirado de <https://revistacargo.pt/maersk-line-pondera-retirar-70-dos-seus-contentores-do-porto-algeciras/>
- French, J. L. (2013, 16 de agosto). *Gibraltar–Rock of Rages*. Atlantic Council. Retirado de <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/gibraltar-rock-of-rages/>
- Frontex. (2019). *¿Qué es Frontex?* Retirado de <https://frontex.europa.eu/es/sobre-nosotros/-que-es-frontex-/>
- Frontex. (2019a, 26 de novembro). *O que é a Frontex?* Retirado de <https://frontex.europa.eu/language/pt/>
- Frontex. (2019b, 26 de novembro). *Frontex - Risk Analysis for 2019*. Retirado de https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Risk_Analysis_for_2019.pdf
- Frontex. (2019c, 26 de novembro). *FRONTEX - Migratory Map*. Retirado de <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-map/>
- Garris, J. (2015). *Geopolítica de las Migraciones; una aproximación a sus consecuencias: Frontex*. Documento Opinión nº 102. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Global Security. (2016, 27 de julho). *Black Sea Fleet*. Retirado de <https://www.globalsecurity.org/military/world/russia/mf-black.htm>
- Google Earth. (2019). *Gibraltar*. Retirado de <https://earth.google.com/web/@35.94339246,-5.77208221,-49.19140347a,152452.59780703d,35y,0h,0t,0r/data=KAE>
- GP. (Governo de Portugal) (2019a, 25 de novembro). *Conceito Estratégico de Defesa Nacional - 2013*. Retirado de https://www.idn.gov.pt/conteudos/documentos/CEDN_2013.pdf
- Guedes, A. M. (2015). O Conselho do Ártico. *Janus*, 160-161.
- Hills, G., & Hale, R. (1984). *Rock of contention a History of Gibraltar*. London: Ed. Hale.
- IMO (International Maritime Organization) (2019, 28 de novembro). *Introduction to IMO*. Retirado de <http://www.imo.org/en/about/pages/default.aspx>
- James, L. (1994). *The Rise and Fall of the British Empire*. New York: St. Martin's Press.
- Jennings, R., Finlayson, C., & Finlayson, G. (2011). *Southern Iberia as a refuge for the last Neanderthal populations*. Research Gate. Retirado de <file:///Users/tiagopascoa/Desktop/Jenningsetal2011SouthernIberiaasarefugeforthelastNeanderthalpopulations.pdf>

- Kennedy, H. (2014). *Muslim Spain and Portugal: A Political History of al-Andalus*. New York: Routledge.
- Magnoli, D. (2006). *História das Guerras*. São Paulo: Editora Contexto.
- Mantas, V. G. (2018, 06 de junho). *O Estreito de Gibraltar, ontem e hoje*. Revista de Marinha. Retirado de <https://revistademarinha.com/o-estreito-de-gibraltar-ontem-e-hoje/>
- Ministerio de Fomento (2019). *Resumen estadístico de la Autoridad Portuaria del Puerto de Algeciras*. Retirado de <http://www.apba.es/estadisticas>
- Ministerio de la Presidencia (2019). *Departamento de Seguridad Nacional*. Plan Especial de Seguridad Para el Campo de Gibraltar. Retirado de <https://www.dsn.gob.es/es/actualidad/sala-prensa/lucha-contra-crimen-organizado-plan-especial-seguridad-para-campo-g>
- Mora, J. (2019). «Rusiáfrica»: *el regreso de Rusia al «gran juego» africano*. Documento Marco nº 10. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Mora, J. (2019). «Rusiáfrica»: *el regreso de Rusia al «gran juego» africano*. Documento Marco nº 10. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- NASA. (2019, 31 de outubro). *Strait of Gibraltar*. Retirado de <https://images.nasa.gov/details-41G-120-082>
- Navy (2019, 02 de novembro). *Gibraltar Squadron*. Retirado de <https://www.royal-navy.mod.uk/news-and-latest-activity/operations/mediterranean-and-black-sea/gibraltar-squadron>
- Navy, U. S. (2019, 26 de outubro). *Mission and Vision*. CNIC - Naval Station Rota. Retirado de https://www.cnic.navy.mil/regions/cnreurafcnt/installations/ns_rota/about/mission_and_vision.html
- OECD (2012). *Global Security Risks and West Africa: Development Challenges*.
- Oustr (2019, 27 de novembro). *Morocco Free Trade Agreement*. Office of the United States trade representative Retirado de <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/morocco-fta/final-text>
- Paterson, L. (2007). *U-Boats in the Mediterranean 1941-1944*. Londres: Naval Institute Press.
- Pérez de Nanclares, J. (2011). *La Delimitación de Competencias entre la Unión Europea y los Estados Miembros: Sobre el Difícil Equilibrio entre la Flexibilidad, La eficacia y la Transparencia*. Universidad de La Rioja.
- Pérez-Prat, L. (2004). *Gibraltar, 300 años*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Pérez-Prat, L. (2004). *Gibraltar, 300 años*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Porto Editora (2019). *Artigos de apoio Infopédia*. Tomada de Ceuta. Retirado de ht-

- tps://www.infopedia.pt/apoio/artigos/\$tomada-de-ceuta
- Redondo, R. (2019, 27 de outubro). *Marruecos y Rusia firman acuerdo para construir una refinería en Nador tras la Cumbre Rusia-África*. Retirado de <https://atalayar.com/content/marruecos-y-rusia-firman-acuerdo-para-construir-una-refiner%C3%ADa-en-nador-tras-la-cumbre-rusia>.
- Rodriguez, V. (2019). *Gibraltar*. Encyclopedia Britannica. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Gibraltar>
- Romero, L. (2006). *Lo estratégico en la Cuestión de Gibraltar*. Discussion Papers. UNISCI.
- Romero, L. (2016). Cuadernos de Gibraltar. *Revista Académica*.
- Romero, L., & Acosta, M. (2015). El valor estratégico de la base aérea de Morón en el contexto de la seguridad internacional. *Revista Española de Derecho Internacional*. Vol. 67, nº 2.
- Salgado, D. (2019, 28 de outubro). Cientistas apontam descoberta de 'berço da humanidade' em Botsuana. *Época*. Retirado de <https://epoca.globo.com/cientistas-apontam-descoberta-de-berco-da-humanidade-em-botsuana-1-24047243>
- Sengupta, S., & Myers, S. (2019, 24 de maio). The Arctic: Latest Arena for China's Growing Global Ambitions *The New York Times*. Retirado de <https://www.nytimes.com/2019/05/24/climate/china-arctic.html>
- Serique, I. (2011). Paz Romana e a Eirene do Cristo. *Fragments de Cultura*. Retirado de <http://seer.pucgoias.edu.br/index.php/fragmentos/article/viewFile/1667/1057>
- SGMAI (2019, 25 de novembro). *Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI)*. Retirado de <https://www.sg.mai.gov.pt/RelacoesInternacionais/OrganizacoesMultilaterais/CoopMediterraneoOciden/Paginas/default.aspx>
- Simón, L. (2016). *Beyond Brexit: hacia una mayor cooperación estratégica entre España y Reino Unido*. Real Instituto Elcano. Retirado de www.realinstituto-elcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari58-2016-simon-beyond-brexit-hacia-mayor-cooperacion-estrategica-espana-reino-unido
- Soares, C. E. (2015). *A Reconstrução do Diálogo entre Portugal e Castela - Dissertação de Mestrado em História*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Sousa, F. X. (2019, 27 de novembro). Marrocos e a segurança no magrebe . *IDN - Nação e Defesa*, nº 132. Retirado de <https://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacao-defesa/textointegral/NeD132.pdf>
- Stronski, P., & Sokolsky, R. (2017). *The Return of Global Russia: An Analytical Framework*. Carnegie Paper.

- TG. (2019, 28 de novembro). *Transport Geography, Main Maritime Shipping Routes*. Retirado de https://transportgeography.org/wp-content/uploads/Map_Emerging_Global_Maritime_System.pdf.
- TJF. (2019, 28 de novembro). *Exploiting the Vacuums: Russia and North Africa in the Wake of the Sochi Summit*. The Jamestown Foundation, Global Research & Analysis. Retirado de <https://jamestown.org/program/exploiting-the-vacuums-russia-and-north-africa-in-the-wake-of-the-sochi-summit/>.
- TNAP (2019, 26 de novembro). The North African Post - US., Morocco Discuss Joint Military Cooperation. *The North African Post*. Retirado de <http://northafrica-post.com/33545-u-s-morocco-discuss-joint-military-cooperation.html>
- Tremlett, G. (2006, 16 de janeiro). Neanderthal man floated into Europe, say Spanish researchers. *The Guardian*. Retirado de <https://www.theguardian.com/world/2006/jan/16/spain.science>
- Truver, S. C. (1980). *The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*. Maryland: Sijthoff & Noordhoff.
- UN (1982, 10 de dezembro). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Montego Bay, Jamaica.
- US Navy. (2019, 29 de outubro). *Naval Station Rota History*. Retirado de <http://cnic.navy.mil/rota/>
- Vego, M. N. (2003). *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas* (second edition). Oxon: Frank Cass Publishers.
- Vivero, J. L. (2002). *Jurisdicciones marítimas en el Estrecho de Gibraltar*. Madrid: Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos.
- Wikipédia. (2019, 28 de outubro). Perejil Island. Retirado de https://en.wikipedia.org/wiki/Perejil_Island
- Wikipedia. (2020, 25 de janeiro). *Early expansions of hominins out of Africa*. Retirado de https://en.wikipedia.org/wiki/Early_expansions_of_hominins_out_of_Africa#Strait_of_Gibraltar.
- Wikipedia. (2020, 2 de fevereiro). *Gibraltar*. Retirado de https://en.wikipedia.org/wiki/Gibraltar#Prehistory_and_ancient_history.
- Worldshipping. (2019, 28 de novembro). *World Shipping*. Retirado de <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-routes>
- WSC (World Shipping Council) (2019). *Top 50 World Container Ports*. Retirado de <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

ESTREITO DE BERING E OS DOIS TRAJETOS ÁRTICOS (NSR E NWP)

Orlando Filipe Abelha de Garcia Pereira Libório

Major da GNR

Tiago Filipe Abreu Moura Guedes

Major de Transmissões

RESUMO

Com a profunda transmutação a que se encontra sujeita a Região do Ártico, mormente a redução da superfície de gelo, os trajetos Árticos afiguram-se cada vez mais como rotas marítimas viáveis. Simultaneamente, o Estreito de Bering, local onde convergem esses trajetos, assume paulatinamente características próprias de um *chokepoint*. Tais alterações, têm fomentado o recrudescimento de disputas entre diversos atores na região, através das quais alguns atores procuram legitimar, entre outros, a exploração dos recursos naturais existentes e o controlo dos Trajetos Árticos. Assim, o objetivo do presente artigo é realizar uma análise geopolítica e geoestratégica do Estreito de Bering e dos Trajetos Árticos. Nesse desiderato, são identificados os principais atores (Rússia, Estados Unidos da América, Canadá, China, Dinamarca e Noruega) e os seus interesses na região, assim como as dinâmicas de poder existente entre estes, com especial ênfase no domínio político, económico e militar, no intuito de identificar e entender as eventuais conflagrações de interesses existentes. A investigação foi desenvolvida com base em análise documental de artigos científicos e trabalhos de investigação bem como de documentos oficiais, como tratados, relatórios intraestatais e de organizações internacionais. O artigo desenvolvido permite concluir que as oportunidades e as ameaças percebidas relativamente à recessão do gelo no Ártico, assim como as ações desenvolvidas por alguns atores na Região do Ártico, têm vindo a induzir relações de conflitualidade entre os principais atores globais com interesses na região, materializadas no aumento de disputas, reivindicações territoriais ou até na militarização da região. Não obstante, todos os atores nas suas estratégias particulares para a região do Ártico, continuam a asseverar a necessidade de manter um clima de paz na região, assente no diálogo e na cooperação.

Palavras-chave: Estreito de Bering, Trajetos Árticos, Rota Marítima do Norte, Passagem do Noroeste.

ABSTRACT

With the profound transmutation to which the Arctic Region is subjected, especially the reduction of the ice surface, the Arctic paths appear more and more as viable maritime routes, and the Bering Strait, the place where these paths converge, gradually takes over chokepoint characteristics. Such changes have fostered an upsurge of disputes between different actors in the region, through which they seek to legitimize, among others, the exploitation of existing natural resources and the control of Arctic Trails. Thus, the objective of the present article is to carry out a geopolitical and geostrategic analysis of the Bering Strait and the Arctic Paths. In this regard, the main actors (Russia, United States of America, Canada, China, Denmark and Norway) and their interests in the region are identified, as well as the power dynamics that exist between them, with special emphasis on the political, economic and military, in order to identify and understand the possible conflicts of existing interests. The investigation was carried out based on documentary analysis of scientific articles and research papers, as well as official documents such as treaties and reports from interstate and international organizations. The article carried out allows to conclude that the opportunities and threats perceived in relation to the Arctic ice recession, as well as the actions developed by some actors in the Arctic Region, have been leading to conflictual relations between the main global players with interests in the Arctic. region, materialized in the increase of disputes, territorial claims or even in the militarization of the region. Nevertheless, all actors, in their particular strategies for the Arctic region, continue to assert the need to maintain a climate of peace in the region, based on dialogue and cooperation.

Keywords: Bering Strait, Artic Paths, Northern Sea Route, Northwest Passage.

1. INTRODUÇÃO

O crescente degelo no Círculo Ártico abriu novas rotas marítimas que permitem evitar outras rotas, mais longas e que passam por outros *chokepoints*⁴⁴, e que, na sua maioria, se encontram sujeitos a grandes pressões e conflitualidade. Assim, o valor geopolítico do Estreito de Bering toma uma recente relevância na medida em que se assume como o *chokepoint* comum dos recém disponíveis trajetos árticos - *Northern Sea Route* (NSR⁴⁵) e *Northwest Passage* (NWP⁴⁶).

⁴⁴ Um *chokepoint* marítimo consiste num estreito de passagem em que convergem duas passagens navegáveis mais largas e importantes criando um congestionamento natural (MI News Network, 2019).

⁴⁵ Sigla do inglês Northern Sea Route.

⁴⁶ Sigla do inglês Northwest Passage.

O objetivo do presente artigo é realizar uma análise geopolítica ao Estreito de Bering e aos dois trajetos NSR e NWP, enquanto elementos relevantes associados à geopolítica da região do Círculo Ártico. A investigação foi desenvolvida com base em análise documental de artigos científicos e trabalhos de investigação bem como de documentos oficiais, tais como tratados e relatórios intraestatais e de organizações internacionais.

Este artigo compreende três capítulos. No primeiro capítulo é apresentado um resumo histórico da importância da região do Círculo Ártico, mormente do estreito de Bering e dos trajetos Árticos, bem como a sua caracterização física. No segundo capítulo são analisados os fatores de recursos naturais, económicos, circulação e militares para cada um dos trajetos árticos e Estreito de Bering, além da região ártica, abordando os interesses dos atores internacionais mais relevantes nessa região. O terceiro capítulo aborda as principais disputas e relações de conflito existentes entre esses atores, centrados na região do Ártico.

2. ENQUADRAMENTO

A região do Ártico adquiriu maior relevância geopolítica no decurso do século XX, tendo essa tendência vindo a intensificar-se no corrente século XXI, motivado sobretudo pelas alterações climáticas que têm levado ao degelo da calote ártica.

2.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Como das primeiras disputas territoriais relevantes no século XX pode-se indicar a tentativa de reivindicação de parte do Ártico pelo Canadá em 1907, pelo Senador Pascal Poirier (Exner-Pirot, 2016)⁴⁷. Outra disputa relevante, refere-se à definição de soberania do Arquipélago de Svalbard, sendo, a 1920, através do Tratado de Spitsbergen, reconhecida nesse território a soberania da Noruega⁴⁸ (The Spitsbergen Treaty, 2019).

Os Estados Unidos da América (EUA) apesar de terem adquirido o Alasca à Rússia em 1867 pelo valor de 7,2 milhões de dólares, realmente só reconheceram o

⁴⁷ O Senador Pascal Poirier defendia que o território delimitado pelos limites do país a Oeste e a Este, seguindo uma linha reta em direção ao Pólo Norte geográfico deveria pertencer por direito ao Canadá.

⁴⁸ Assinado pelo Presidente dos EUA, Rei da Grã-Bretanha e Irlanda e dos Domínios Britânicos Além-mar, Imperador da Índia, Rei da Dinamarca, Presidente da República Francesa, Rei de Itália, Imperador do Japão, Rei da Noruega, Rainha da Holanda e Rei da Suécia.

valor estratégico do Alasca durante a Segunda Guerra Mundial (Office of The Historian, s.d.). Durante a Guerra, não obstante a sua característica inóspita e águas frígidas, no Ártico também se combateu e foi onde os Aliados forneceram abastecimentos aos soviéticos que combatiam os alemães a partir de 1941, através do envio de comboios logísticos de navios mercantes com víveres, munições e até viaturas blindadas (Szoldra, 2015).

No pós Guerra Fria, no final do século XX, a Rússia acusou a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) de estar a desvirtuar o estatuto de zona desmilitarizada do arquipélago de Svalbard, nomeadamente pela passagem de navios de guerra e aeronaves militares norueguesas pelo arquipélago, alimentando mais tarde a indignação da Rússia aquando da criação das instalações científicas do Radar de Svalbard em 1996 e da Estação Satélite em 1997, alegando que teriam como objetivo a monitorização de trajetórias de mísseis balísticos (Wither, 2018, p. 31).

Em 2007 o Ártico voltou a ser alvo de cobertura mediática, quando a 2 de agosto, a Rússia colocou a sua bandeira no fundo do mar no Pólo Norte Geográfico, a cerca de 4300m de profundidade (Baev, 2007, p. 4)⁴⁹. Com o crescente degelo no Ártico (como ilustrado na Figura 1), tem sido analisada a oportunidade da exploração de novas rotas marítimas atravessando a região do Ártico, sendo identificados na Figura 2 os trajetos atualmente relevantes – NSR e NWP.

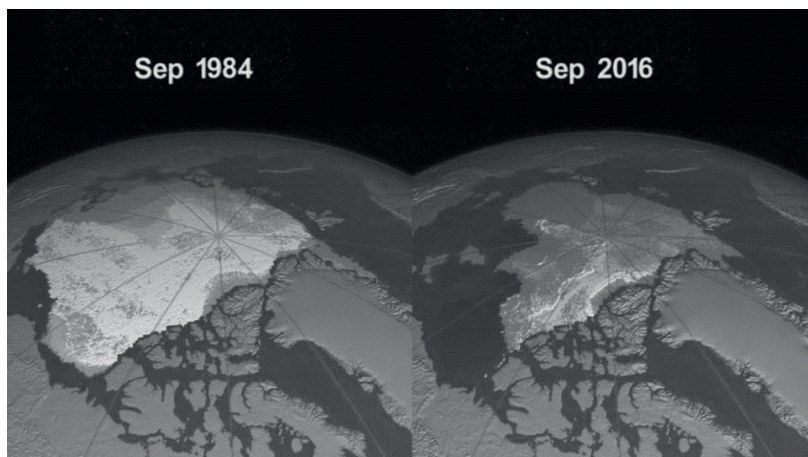


Figura 1 - Extensão de gelo em 1984 e 2016

Fonte: El País (2016).

⁴⁹ A missão russa que durou aproximadamente nove horas, recorreu ao seu navio nuclear quebra-gelo *Rossiya* e ao navio de pesquisa *Akademik Fedorov*, que lançou os 2 submersíveis de águas profundas *Mir-1* e *Mir-2*.

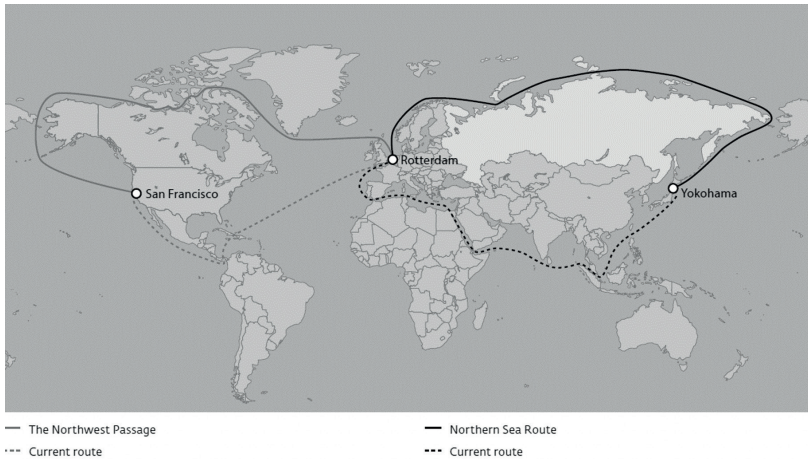


Figura 2 - Trajetos árticos NSR e NWP

Fonte: Heininen, Sergunin e Yarovoy (2014, p. 68).

O trajeto NWP foi aberto pela primeira vez durante os meses de verão de 2007, já o trajeto NSR foi disponibilizado formalmente a navios não russos apenas uns meses antes do colapso da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) no verão de 1991 (AMSA, 2009), tendo em 2009 o primeiro navio comercial navegado ao longo do trajeto acompanhado por navios quebra gelo russos (Rodríguez, 2017).

O Estreito de Bering data a sua importância à convenção de 1867 entre EUA e Rússia quando se definiu pela primeira vez os limites marítimos nessa região, tornando-se a partir de 1976 uma disputa territorial quando a URSS e os EUA decidiram definir os limites das suas Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) (Heininen, Sergunin, & Yarovoy, 2014, p. 50).

2.2. CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA

2.2.1. Região do Ártico

Apesar de existirem outros entendimentos, a região do Círculo Ártico é definida pela linha de latitude a 66,5° N em relação à linha do Equador – (Figura 3).

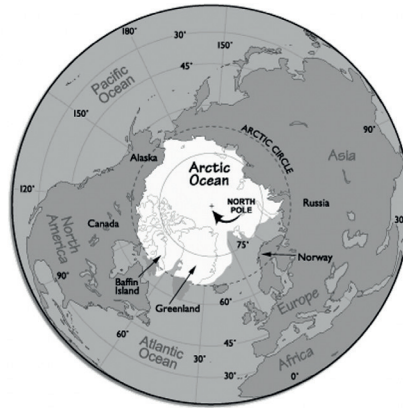


Figura 3 - Área geográfica do Círculo Polar

Fonte: WorldAtlas (2019).

O Ártico engloba o Oceano Ártico, e os Estados da Dinamarca (através da região autónoma da Gronelândia), Rússia, Canadá, EUA (através do seu estado do Alasca), Islândia; Finlândia, Noruega e Suécia, 6 dos quais Estados Ribeirinho, os quais foram Estados fundadores do Conselho do Ártico (CA) em 1996 – formalmente (Guedes, 2016).

O Oceano Ártico, com uma área de cerca de 100 milhões de quilómetros quadrados, é o oceano mais pequeno tendo a sua maior área coberta de gelo durante todo o ano (Gibbens, 2019). A profundidade do Oceano Ártico ultrapassa os 4000 metros. A subida da temperatura na região do ártico tem-se acentuado na medida em que a média de temperaturas registadas recentemente é superior em cerca de 2°C às registadas anteriormente, conduzindo ao decréscimo proporcional da extensão de gelo como refere a Figura 4.

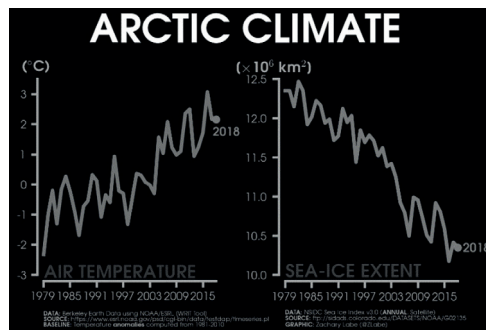


Figura 4 – Evolução da temperatura do ar e extensão do gelo do Ártico

Fonte: Labe (s.d.).

Mais de 4 milhões de pessoas vivem no Círculo Ártico, sendo possível observar na Figura 5 a significativa expressão da Rússia com quase metade do total da população.

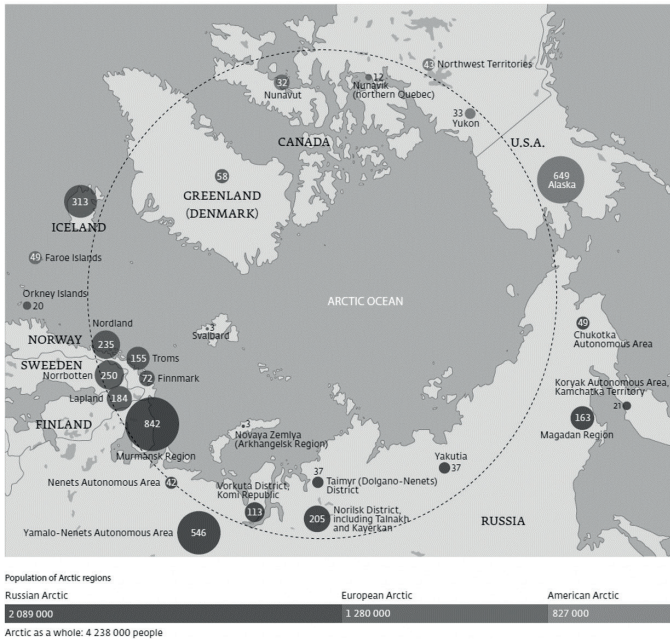


Figura 5 - População do Ártico

Fonte: Heininen, Sergunin e Yarovoy (2014, p. 86).

2.2.1. Trajetos árticos

Os trajetos árticos têm sido alvo de especulação relativamente à sua real viabilidade como rotas marítimas devido a vários fatores, entre os quais, a imprevisibilidade da estabilidade climática (Rodríguez, 2017). Os trajetos mais relevantes são os seguintes (Figura 6):

- O trajeto NSR: este trajeto contorna a costa russa, oferecendo uma distância entre o Este Asiático e a Europa Ocidental de cerca de 12,8 mil quilómetros contra os 21 mil quilómetros usando o canal do Suez e assim reduzindo em 10 a 20 dias o tempo de navegação;
- O trajeto NWP: este trajeto cruza o Oceano Ártico no Canadá em 2020, reduzindo a atual distância de cerca de 24 mil quilómetros entre o Este Asiático e a Europa Ocidental pelo Canal do Panamá para cerca de 13,6 mil quilómetros;

- O Trajeto Transpolar Marítimo (TSR⁵⁰): é o trajeto mais curto entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico que atualmente apenas é hipotético devido ao gelo denso atual existente.

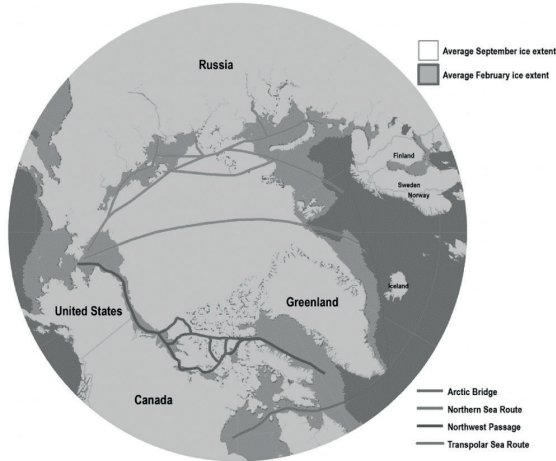


Figura 6 - Rotas marítimas do Ártico
 Fonte: Rodrigue (2017).

2.2.3. Estreito de Bering

O Estreito de Bering, exibido na Figura 7, é a região que separa o continente Asiático e o continente Americano pela menor distância - 85 Km, e que une o Mar de Bering ao Oceano Ártico.



Figura 7 - Estreito de Bering e Mar de Bering
 Fonte: Bogdanov, Lisitsin, Davies e Alekseev (2019).

⁵⁰ Sigla do inglês Transpolar Sea Route.

O Mar de Bering é delimitado a Este pela península do estado americano do Alasca, a Sul pelas Ilhas Aleutas pertencentes também a esse estado e a Oeste pelas Ilhas Komandor e Península Russa Kamchatka, tendo uma extensão superior a 2 milhões de quilómetros quadrados e largura máxima de cerca de 1600 quilómetros (Bogdanov, Lisitsin, Davies, & Alekseev, 2019).

O Estreito de Bering é uma passagem marítima de baixa profundidade, com uma média de cerca de 30 a 50 metros, enquanto que as profundidades existentes no Mar de Bering se situam perto do 4000 metros em alto mar e em cerca de 150 metros na placa continental que se caracteriza como uma planície subaquática (Bogdanov, Lisitsin, Davies, & Alekseev, 2019). O Estreito de Bering é território dividido entre a Rússia e os EUA, sendo a distância entre a Ilha Grande Diomedede da Rússia e a Ilha Pequena Diomedede Americana de apenas duas milhas náuticas; sendo que a existência de uma rocha torna na verdade o Estreito de Bering composto por quatro estreitos, conforme ilustrado pela Figura 8 (Berkman, Vylegzhanin, & Young, 2016).

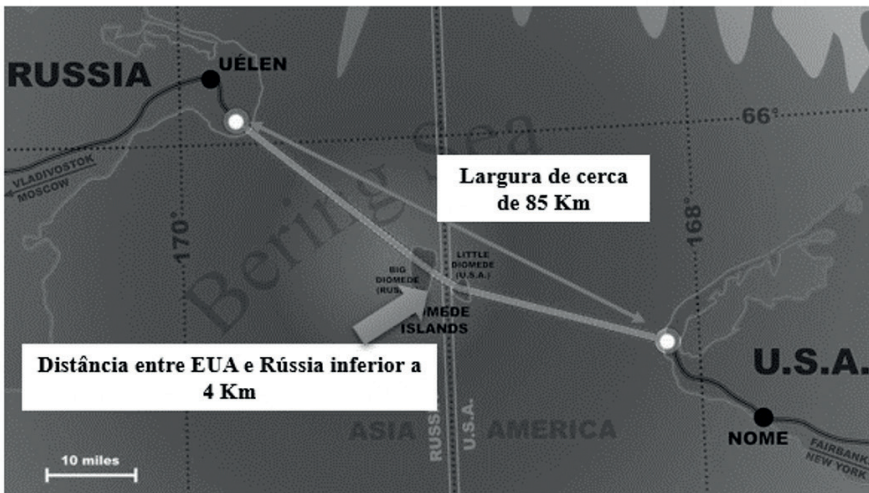


Figura 8 - Estreito de Bering e Ilhas Diomedede

Fonte: Adaptado de *The Arctic Circle* (s.d.).

3. ANÁLISE DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

3.1. REGIÃO DO ÁRTICO

É estimado que as reservas de petróleo e gás no Ártico atinjam 13% de todo o petróleo ainda não descoberto no mundo e 30% do gás por descobrir. A região é ainda rica em minerais como cobre, níquel e outros materiais valiosos, reservas essas que estão debaixo do solo ou no fundo do oceano, o que sujeita a exploração mineira e operações de perfuração ao clima adverso que pode levar ao congelamento de maquinaria (Evers, 2016).

As reservas de petróleo estimadas para o Ártico, representam cerca de 110% das reservas atuais da Rússia e cerca de 340% das reservas dos EUA. Relativamente às reservas de gás natural previstas, estas deverão ser semelhantes às atuais reservas da Rússia e cerca de 500% quando comparadas com as reservas atuais dos EUA (Desjardins, 2016).

Também o turismo no Ártico tem contribuído para o crescimento económico, sendo disso exemplo o cruzeiro de luxo que em 2016, durante cerca de 3 semanas, viajou pela primeira vez ao longo do NWP, contando com mais de 1500 turistas (Evers, 2016).

Embora a população no Ártico continue a ser uma pequena fração do total mundial, a região possui recursos naturais e potenciais rotas de comércio que lhe permite expandir o seu potencial económico, presentemente excedendo 450 mil milhões de dólares (CIMSEC, 2018). As ZEE de cada país do Círculo Ártico e a "*Lomonosov Ridge*" ao centro do Oceano Ártico são apresentadas na figura 9, onde os limites de 200 milhas náuticas podem ser reclamados se for provado que é uma extensão da plataforma continental desse país.

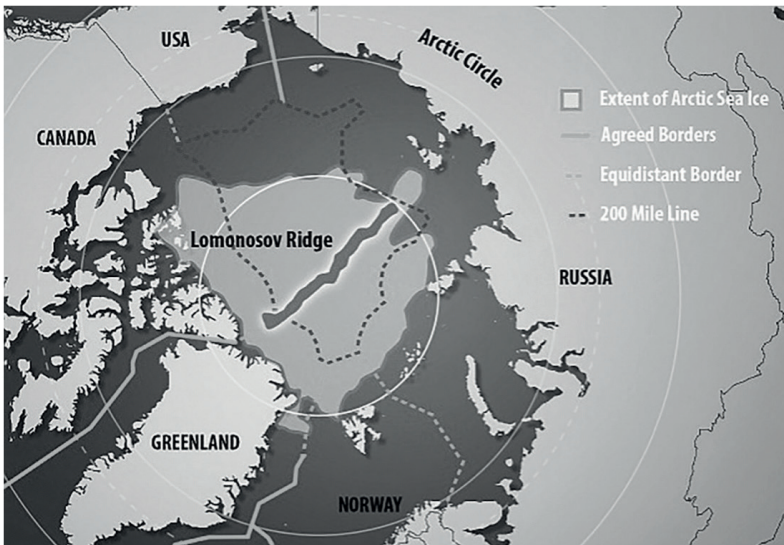


Figura 9 - Limites das ZEE do Ártico e Cordilheira Lomonosov
 Fonte: Marcfarlan (2014).

3.2. TRAJETOS ÁRTICOS

3.2.1. Trajeto NSR

O trajeto NSR tem nas suas extremidades dois estreitos, o Estreito de Bering e o Estreito formado entre a Gronelândia-Islândia-Reino Unido (GIUK), conhecido por *GIUK Gap*.

A exploração da rota marítima NSR, em 2013, durou de 28 junho a 28 de novembro, tendo nesse período 41 navios percorrido o trajeto e sido transportada uma carga de cerca de 1,19 milhões de toneladas⁵¹ (Humpert, 2014). O percurso Oeste-Este tem uma diferença significativa em termos de tipo de carga face ao percurso inverso, pois no percurso em direção ao Estreito de Bering, o rácio entre carga útil e lastro é de cerca de 160:1, enquanto que no sentido inverso o rácio é inferior a 1:1, o que é explicado pela elevada carga exportada de recursos naturais para os mercados asiáticos em oposição à pouca exportação desse tipo de carga para os mercados europeus, o que torna a rota NSR de ‘sentido único, ou seja, os navios após entregarem a mercadoria raramente retornam pela mesma rota (Humpert, 2014). A rota NSR liga portos tão distantes como da Gronelândia a Vancouver no Canadá, tendo na sua passagem portos importantes como Murmansk e Roterdão (Humpert, 2014).

⁵¹ 67% de produtos derivados de petróleo, 15% de ferro, 5,5% de carvão e 7,4% de outros bens.

Aproveitando o potencial do trajeto NSR, em 2013, foi iniciado o Projeto Yamal LNG, que financiado também por fundos chineses, estabeleceu no porto de Sabetta, na península russa de Yamal, uma central de produção de gás liquefeito, compreendendo um complexo de infraestruturas que estima uma capacidade de produção anual de 16,5 milhões de metros cúbicos de gás, tendo a 11 de dezembro de 2019 recebido o décimo quinto e último navio da classe de gelo Arc7 dimensionado para o projeto (Yamal LNG, s.d.).

O trajeto NSR permite alcançar o Este da Ásia em 15 dias pelo Estreito de Bering quando as condições de gelo o permitem, contra os 30 dias pelo trajeto tradicional do Suez. Os portos marítimos mais relevantes e as variantes de rota do trajeto NSR são apresentados na Figura 10.

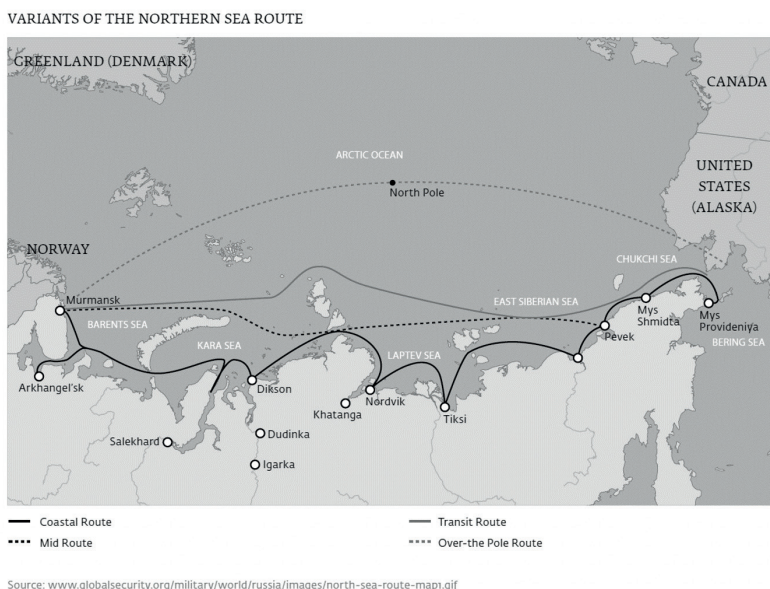


Figura 10 - Variantes do trajeto NSR
 Fonte: Heininen, Sergunin, & Yarovoy (2014, p. 67).

3.2.2. Trajeto NWP

Um ano depois do navio *Nordic Orion* ter atravessado o NWP com escolta de navio quebra gelo, em 2014 o navio *Nunavik* foi a primeira embarcação de carga sem escolta de quebra gelos a efetuar o trajeto, transportando níquel da província do Quebec para a China, tendo demorado 26 dias - contra os 41 se fosse pelo canal do Panamá (Murphy, 2018). Dos 32 navios que passaram pelo NWP em 2017, apenas um foi de carga, sendo os restantes de recreio, quebra-gelo, de cruzeiro

e um petroleiro, sendo de relevar que o tráfego está a ascender - 16 em 2015 e 18 em 2016 (Murphy, 2018). Na Figura 11 é possível verificar que o trajeto NWP, após passar pela Baía de Baffin, atravessa vários estreitos e canais entre as ilhas do Arquipélago Ártico do Canadá, no Mar de Beaufort até chegar ao Mar Chukchi antes de atravessar o Estreito de Bering e Mar de Bering para chegar ao Oceano Pacífico.



Figura 11 - Trajeto NWP

Fonte: King (s.d.).

3.2.3. Trajeto TSR

Sobre o trajeto TSR, embora ainda hipotético, considera-se que nas próximas décadas possa vir a ser navegável sem recurso a navios quebra gelo (Bennet, 2019). Este trajeto, tornando-se numa realidade, vai tornar os outros dois trajetos (NSR e NWP) menos atrativos, pois embora possam ser mais curtos para certos itinerários, este trajeto TSR não possui no seu caminho quaisquer obstáculos, como ilhas, canais e estreitos, os quais se constituem num risco acrescido à navegação.

Pese embora o otimismo existente, a viabilidade de exploração comercial das rotas marítimas do Ártico pode não ser imediata ou realista por várias razões, porquanto (Rodrigue, 2017):

Apesar das previsões de tendência de degelo no Ártico, é complicado prever as variações anuais e assim a estabilidade na navegação. A menos que existam alterações climáticas significativas no Ártico, as rotas marítimas ficariam fechadas durante o Inverno e só abertas durante cerca de 30 dias no Verão (dados de 2010) crian-

do assim incerteza junto das empresas de transporte marítimo ao criar dificuldades na procura de planeamento de um serviço regular de transporte, tornando assim o potencial económico do Ártico menos atrativo em virtude desta sazonalidade.

A existência de pouca atividade económica dentro do Círculo Ártico, impossibilita que os navios no seu caminho troquem mercadoria entre si em vários pontos como acontece com os transportes marítimos de longo curso que tiram partido de pontos de reabastecimento entre navios. O transporte marítimo no Ártico é mais adequado para trocas comerciais ponto a ponto, e o retorno económico pode ser favorecido se os recursos (minério e hidrocarbonetos) forem extraídos em maior quantidade, onde a costa Siberiana parece ser a mais propícia.

Contudo, o desenvolvimento de corredores ferroviários entre a China e Europa, também conhecidos por Ponte Terrestre Euroasiática ou Nova Rota da Seda, oferece uma opção mais atrativa em termos de duração e estabilidade da viagem.

3.3. ESTREITO DE BERING

No Estreito de Bering convergem os três trajetos árticos referidos anteriormente, nomeadamente os trajetos NWP e NSR, que mereceram um acordo de rotas de navegação para o Estreito e Mar de Bering proposto pela Federação Russa e EUA a 17 de novembro de 2017 e aceite pela Organização Marítima Internacional (OMI), com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2018, tornando-se assim nas primeiras medidas de rotas marítimas aprovadas pela OMI em águas polares (Midgett, 2018). A representação das 6 rotas bidirecionais do acordo proposto e aceite para navios a partir de 400 toneladas são ilustradas pela Figura 12.

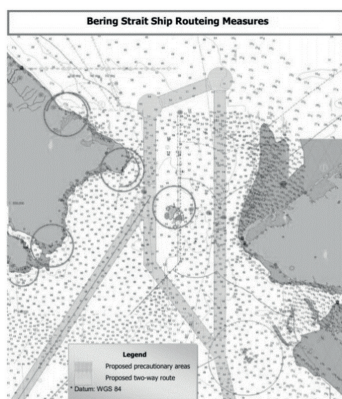


Figura 12 - Rotas marítimas bidirecionais no Estreito de Bering

Fonte: OMI (2017).

Na Figura 13 são apresentadas as ZEE no Estreito de Bering que pertencem aos EUA e à Federação Russa.

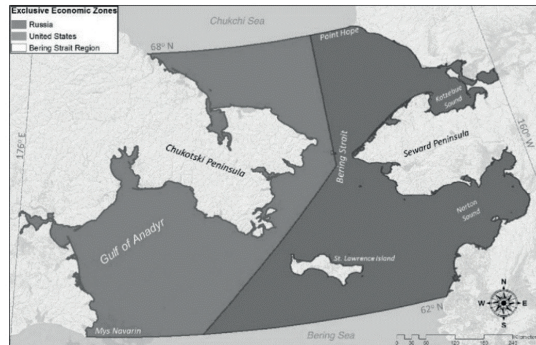


Figura 13 - Zonas Económicas Exclusivas no Estreito de Bering

Fonte: Berkman, Vylegzhanin e Young (2016).

3.4. PRINCIPAIS ATORES E SEUS INTERESSES

Neste subcapítulo é efetuada a identificação dos interesses políticos, económicos e militares dos Estado que, pela investigação efetuada e pela sua localização e/ou poder, se consideram os atores mais relevantes no Ártico, mormente no Estreito de Bering e nos Trajetos Árticos.

3.4.1. Rússia

A Rússia possui especiais interesses estratégicos na região do Ártico, não só porque grande parte da sua costa se encontra situada no Círculo Polar Ártico, mas também porque é “[...] uma concentração de praticamente todos os aspetos da [sua] segurança nacional: militar, político, económico, ambiental e recursos.” (Putin, 2014).

Conforme decorre dos documentos “*Russian Federation Policy for the Arctic 2020*” (Government of the Russian Federation, 2009) e “*The development strategy of the Arctic zone of the Russian Federation and national security for the period up to 2020*” (Government of the Russian Federation, 2013), os interesse russos no Ártico são, entre outros: salvaguardar o Ártico como zona de paz e cooperação; a utilização do Ártico como base de recursos energéticos; a utilização do NSR como sistema nacional integrado de comunicação e transporte no Ártico (Klimenko, 2016, p. 4). O interesse russo passa assim por desenvolver uma interação ativa e de benefício mútuo no âmbito do CA, do Conselho Euro-Ártico de Barents e entre os Estados do Ártico, com a finalidade de delimitar os espaços marítimos, assente no direito internacional e na celebração de acordos bilaterais ou multilaterais (i.g. acordo com

os EUA relativo ao Estreito de Bering), mas tendo sempre em conta os interesses russos (Government of the Russian Federation, 2009). Segundo Silva (2017, p. 52), a ausência de qualquer referência a Estados “não-Árticos” revela que a Rússia, ciente da importância do Ártico, “pretende assegurar a sua soberania e jurisdição e, em consequência, limitar a interferência de atores externos que ponham em causa os seus interesses e a sua influência na região”.

Os interesses económicos, centram-se essencialmente em duas áreas: os recursos naturais existentes no território Ártico russo; e o NSR (Government of the Russian Federation, 2009). Relativamente ao primeiro, a Rússia entende a costa do Ártico como uma importante fonte de recursos naturais, uma importante zona de pesca e uma futura fonte de receitas, passando a ambição política e o interesse económico por aumentar a extração de recursos naturais⁵², pois são considerados a base do desenvolvimento económico e social do país e do reposicionamento da Rússia no sistema internacional. (Carlsson & Granholm, 2013, p. 4). É a grande dependência económica russa dos recursos naturais existentes no Ártico (*i.g.* petróleo) que justifica a intenção russa de estender a sua ZEE para além das 200 milhas estipuladas na Convenção das Nações Unidas sobre a Lei do Mar (UNCLOS⁵³), o que, a acontecer, significaria a inclusão de territórios do Estreito de Bering, Mar de Barents, Mar de Okhotsk e águas livres de gelo no Ártico.

Já relativamente ao NSR, e tal como decorre da “*Transport Strategy of the Russian Federation up to 2030*” (Russian Government, 2014) o objetivo político e económico da Rússia é transformar o NSR numa rota de transporte internacional sob jurisdição russa, encontrando-se para tal empenhada em desenvolver infraestruturas que permitam a expansão do transporte marítimo e em providenciar a prestação de serviços a preço acessíveis. Face às projeções de tráfego marítimo do NSR, a Rússia acredita que o trajeto será uma rota marítima internacional viável e essencial, não apenas para os países Asiáticos que procuram o mercado Europeu, mas também para a exportação dos seus recursos naturais do Ártico para o mercado global, ou até para a concretização de uma rota doméstica que permita ligar os portos fluviais da Sibéria ao restante país (Conley, Melino, & Osthagen, 2017). Por outro lado, a Rússia entende o trajeto como fonte de rendimento e como fator de desenvolvimento das cidades do Norte, decorrente do arrendamento dos navios quebra-gelo para escolta aos navios comerciais, da obrigatoriedade de ter pessoal

⁵² Estima-se que cerca de 60% do petróleo não descoberto no Ártico se encontre em território russo (Staun, 2015, p. 5).

⁵³ Sigla do inglês *United Nations Convention on the Law of the Seas*.

russo a bordo durante o trajeto, assim como pelas taxas aduaneiras e de passagem devidas por utilização do mesmo. Estes dividendos são importantes para a sustentabilidade do próprio trajeto, nomeadamente no que concerne ao desenvolvimento de infraestruturas e custos operacionais (*i.e.* busca e salvamento) (Conley, Melino, & Osthagen, 2017; *Department of Defense* [DoD], 2019, p. 40). Podemos assim concluir que o NSR pressupõe três vantagens essenciais para a Rússia, na medida em que permite a movimentação de recursos naturais existentes no Ártico; estimular o desenvolvimento económico; e descongestionar o transporte ferroviários.

Na dimensão militar, os interesses russos encontram-se focados na segurança e exploração do NSR e dos recursos naturais existente; em proteger a sua soberania; e na projeção de poder militar, principalmente das suas capacidades nucleares na península de Kola (Heininen, Sergunin, & Yarovoy, 2014). Para tal, e desde a constituição do *Northern Fleet Joint Strategic Command* em 2014, para coordenar e marcar o novo enfâse russo na região, a Rússia tem vindo paulatinamente a aumentar a sua presença no Ártico, constituindo novas unidades, renovando antigas infraestruturas e estabelecendo novas bases ao longo da costa do norte, a qual é praticamente concordante com o NSR (DoD, 2019, p. 4) e com o Estreito de Bering. Independentemente das razões e da sua legitimidade para proceder à militarização da região, a verdade é que a Rússia acelerou o processo de militarização do seu Norte (Guedes, 2016).

Em suma, a Rússia continuará a defender os seus interesses políticos, económicos e militares na região do Ártico (no território reconhecido internacionalmente e na expectativa de ver reconhecida a extensão da sua ZEE), mantendo-se disponível e promovendo a cooperação com outros Estados que queiram contribuir para o desenvolvimento e exploração dos recursos naturais e do trajeto NSR (Paul, 2019).

3.4.2. EUA

O facto de o Ártico, desde o final da Guerra Fria, sempre se ter caracterizado como uma região de cooperação e de baixa tensão, associado ao esforço e empenhamento que os EUA tiveram noutros pontos do globo (*i.g.* Médio Oriente), levou a que os EUA despendessem menos atenção ao Ártico e que por isso tardassem em desenvolver uma estratégia individualizada para a região (*Congressional Research Service* [CRS], 2019, p. 30). Contudo, na última década as administrações dos EUA parecem ter reacendido o seu interesse no Ártico como parte da sua estratégia nacional, mas mantendo a convicção que o Ártico é uma região segura e marcada por dinâmicas de cooperação entre os Estados Árticos (EUA, 2013).

Mais recentemente, foi desenvolvida e publicada a “2019 *Department of Defense Arctic Strategy*” (DoD, 2019), a qual vem caracterizar o Ártico como uma região

de crescente incerteza com um ambiente de segurança complexo e potencialmente perigoso. Conforme releva Østhagen (2019), esta estratégia é a primeira declaração do Governo dos EUA que destaca e adverte explicitamente para o facto do Ártico estar a ser utilizado pela Rússia e pela China para desenvolver uma “*strategic competition*”, a qual poderá ir contra os interesses dos EUA na região. Para os EUA, as atuais alterações ao ambiente internacional de segurança, motivadas sobretudo pela competição e pelos novos desafios apresentados pela China e pela Rússia⁵⁴ no Ártico, associadas ao degelo e ao aumento da atividade humana que se faz sentir naquela região, têm motivado uma alteração do ambiente geopolítico no Ártico, que poderá afetar o “Espírito Ártico”⁵⁵ e os próprios interesses dos EUA (CRS, 2019, p. 25).

Nesta estratégia (DoD, 2019), são ainda indicadas as dinâmicas e os interesses políticos, económicos e militares dos EUA no Ártico, os quais inevitavelmente se encontram relacionados com os trajetos Árticos e com o Estreito de Bering. Nesse sentido, é interesse dos EUA assegurar que o Ártico, e os seus trajetos, permanecem acessíveis para fins legítimos de cariz civil, comercial e militar. A abertura do NWP abriria uma rota comercial entre a costa este e oeste dos EUA. Já relativamente ao NSR, fundamentado na perceção que este entra na categoria de estreito internacional nos termos da UNCLOS, os EUA pretendem que o trajeto seja aberto à navegação internacional e com poucas restrições para os navios dos EUA – “direito de livre passagem inofensiva”⁵⁶. Por último, é interesse dos EUA contribuir para um Ártico seguro e estável, fortalecido pela rede de alianças e parcerias lideradas pelos EUA no Ártico e por manter as atividades na região alinhadas às normas internacionais (DoD, 2019).

No que concerne aos interesses económicos dos EUA na região, estes desenvolvem-se essencialmente em três áreas: os hidrocarbonetos (petróleo, gás) e os minerais existentes no território Ártico dos EUA, sobretudo no Alasca e no mar de Bering; os recursos piscatórios existente na região, os quais representam metade da captura anual dos EUA; e a potencialidade económica provinda da abertura dos trajetos Árticos à navegação comercial, e que, direta e indiretamente, irá potenciar o desenvolvimentos económico e social da região do Estreito de Bering (Heininen, Sergunin, & Yarovoy, 2014, pp. 49-50).

⁵⁴ A competição e os desafios podem vir a ter expressão no Ártico em assuntos como a exploração de recursos, disputas de soberania, direito de navegação, Forças e exercícios militares (CRS, 2019, pp. 30,31).

⁵⁵ Caracteriza a forma como os Estados Árticos, principalmente desde a fundação do CA em 1996, entendem e resolvem os assuntos relacionados com o Ártico (CRS, 2019, p. 25).

⁵⁶ Nos termos previstos na UNCLOS (Nações Unidas, 1982).

A importante posição geoestratégica do Alasca juntamente com o aumento da importância dos trajetos Árticos, assim como as previsões de existência de grandes reservas de hidrocarbonetos e recursos naturais, fazem com que o interesse económico dos EUA na região seja considerável. Contudo, e de forma a potenciar os recursos e os dividendos económicos, aFigura-se necessário reforçar as infraestruturas existentes na região de modo a salvaguardar os interesses estratégicos dos EUA, incluindo a defesa das fronteiras, a segurança do Alasca e as relações com países importantes na região, como o Canadá e a Rússia – esta última pelo controlo do Estreito de Bering (Allen, Whitman, & Brimmer, 2017).

Relativamente aos interesses militares, estes passam, primordialmente, por defender a soberania do seu território no Ártico, desde logo porque estes terrenos constituem-se como eixos de aproximação de ameaças contra os EUA, e onde o Alasca representa um enorme significado estratégico; por outro lado, sendo o Ártico entendido como um potencial corredor para o desenvolvimento de disputas estratégicas com outras grandes potências, é interesse dos EUA manter um favorável balanceamento de poderes nos trajetos Árticos, sobretudo pelo aumento da projeção de poder da Rússia ao longo do NSR. De igual modo, importa garantir a flexibilidade para projeção de poder a nível mundial, incluindo a liberdade e segurança de navegação e do espaço aéreo, e limitando a capacidade da China e da Rússia em ganhar vantagem na região (DoD, 2019, p. 6).

3.4.3. Canadá

Atualmente a estratégia do Canadá para o Ártico assenta em dois documentos base, nomeadamente no *“Canada’s Northern Strategy: our heritage, our future”* (Government of Canada, 2009) que data de 2009, e no *“Statement on Canada’s Arctic foreign policy”* (Government of Canada, 2010) de 2010, os quais compreendem os interesses e os objetivos do Canadá no Ártico. O Governo do Canadá entende a região do Ártico com uma área de oportunidades e desafios, agrupando-os em quatro áreas: exercer a sua soberania; promover o desenvolvimento económico e social; proteger o meio ambiente; e melhorar a sua governança na região do Ártico (Government of Canada, 2009; Government of Canada, 2010).

Na dimensão política, embora as questões de soberania sejam importantes para todos os Estados Árticos, o Canadá enfatiza o valor histórico, emocional e étnico do Ártico para os canadenses - *“... North, our Heritage, our Future”*, de modo a sustentar a reivindicação da soberania sobre terrenos no Ártico e sobre a NWP (Government of Canada, 2009). A estratégia de 2009 vinca também a visão e a

posição política do Canadá relativamente aos assuntos relacionados com o Ártico, imperando a cooperação, a diplomacia e o direito internacional, e mostrando-se favorável à cooperação bilateral e multilateral, preferencialmente através do CA. (Government of Canada, 2009). Por último, entende a NWP como águas interiores e, como tal, advoga soberania sobre o mesmo⁵⁷, de tal forma que desde 2009 renomeou o trajeto para “*Canadian Northwest Passage*” (Burke, 2018).

Ao nível económico, os interesses do Canadá assentam principalmente na prospeção, desenvolvimento de infraestruturas e exploração dos vastos recursos, vivos e fósseis, existentes no norte do país, em especial os diamantes⁵⁸ (Government of Canada, 2010). Por outro lado, ainda que consciente das dificuldades associadas à navegação do trajeto, o Canadá tem interesse em criar condições e infraestruturas para que o trajeto NWP venha a ser uma rota comercial viável e uma verdadeira alternativa a outras rotas, sendo este um projeto fundamental para o desenvolvimento económico e social do norte, das gentes do norte e de todos os canadenses (Government of Canada, 2009; Government of Canada, 2010). Face ao anseio económico de dinamizar e explorar o trajeto NWP, o Canadá tem concomitantemente interesse que o Estreito de Bering permaneça aberto e sem qualquer conflitualidade associada, sendo que para tal, e ainda que existam disputas e divergências marítimas, o Canadá entende os EUA como um parceiro estratégico (Government of Canada, 2009).

No domínio militar, é interesse do Canadá realizar operações militares e patrulhamento no Ártico no intuito de garantir a vigilância, a segurança e a soberania do país na região, tendo para tal criado o *Joint Artic Command* (Government of Canada, 2009; Government of Canada, 2010). Além disso, no intuito de fortalecer e salvaguardar os seus interesses no Ártico, tem desenvolvido relações bilaterais com outros países Árticos, nomeadamente com os EUA, de modo a reduzir as possíveis tensões (Perry & Andersen, 2012).

Em suma, importa relevar o paralelismo existente entre o Canadá e a Rússia no Ártico, pois os dois países possuem grandes áreas de costa no Ártico, têm no Ártico uma grande fonte de recursos naturais e ambos entendem os respetivos trajetos Árticos como sua propriedade.

⁵⁷ Para efetuarem a passagem os Estados têm de solicitar autorização prévia.

⁵⁸ O Canadá é o terceiro maior produtor mundial.

3.4.4. China

Apesar dos interesses chineses no Ártico não serem recentes, apenas em janeiro de 2018 publicou oficialmente um “*white paper*” relativo à sua estratégia para o Ártico, denominada “*China’s Artic Policy*” (China, 2018). Porém, a estratégia não vem revelar elementos novos relativamente à política chinesa para o Ártico, simplesmente reúne vários elementos e discursos produzidos nos últimos anos de forma estruturada e adaptada às sensibilidades de Estados terceiros (Grieger, 2018). Ainda assim, pela primeira vez a China reconhece que as suas ambições na região já não se circunscrevem à investigação, estendendo-se agora ao domínio económico e comercial como parte de uma nova iniciativa de cooperação que tem como objetivo final construir uma “*Polar Silk Road*” integrada na iniciativa “*One Belt One Road*” (China, 2018; Grieger, 2018).

Na dimensão política, a estratégia chinesa para o Ártico assenta em três dos princípios das relações externas chinesas e que guiam a sua participação em assuntos relacionados com a região: o respeito, a cooperação, e uma estratégia de “*win-win result(s)*”, aos quais adiciona a sustentabilidade (Grieger, 2018, p. 4). Assim, orientada pela estratégia definida, mas ciente do seu limitado direito no que concerne ao Ártico, a China tem desenvolvido uma estratégia assertiva de cooperação, nomeadamente através da celebração de vários acordos bilaterais⁵⁹ com Estados Árticos e “não-Árticos” no intuito de desenvolver uma política ativa junto do CA, mitigando a sensação de ameaça percebida pelos restantes Estados e tornando-se necessária para as suas economias (Perreault, 2014; Heininen, Sergunin, & Yarovoy, 2014).

Numa dimensão político-económica, a possibilidade de exploração de recursos energéticos no Ártico, bem como da navegação comercial através dos trajetos materializada na construção de uma “*Polar Silk Road*”, afiguram-se opções estratégicas e comerciais viáveis e atrativas para a China (China, 2018; Silva M. , 2014). No que concerne à “*Polar Silk Road*”, conscientes que a rota lhes oferece um percurso mais rápido, mais barato⁶⁰ e sobretudo menos vulnerável, a China prevê o investimento em portos, ferrovias, cabos submarinos e na exploração de energia no Ártico (Conley, 2019).

⁵⁹ “Entre 2012 e 2017, a China investiu cerca de US \$ 154 milhões na economia islandesa, depois do país se tornar o primeiro país europeu a assinar um acordo de livre comércio com a China em 2008 [...] Em setembro de 2016, a Shenghe Resources comprou uma participação na Groenlândia Minerals and Energy com o objetivo de explorar minerais estratégicos, bem como urânio e zinco [...] o investimento económico chinês no projeto de Yamal GNL na costa leste da península de Yamal, na Rússia...é de US \$ 27 bilhões, sendo que 29,9% pertence a empresa chinesas” (Conley, 2019).

⁶⁰ Estima-se que a China pouparia entre 60 a 120 bilhões de dólares/ano com o uso do trajeto NSR (Rainwater, 2013, p. 70).

Na dimensão económico-militar, o estreito de Bering e os trajetos são de extrema importância para a China, desde logo pelo acesso a recursos minerais e energéticos dos quais se encontra muito dependente⁶¹ e que pode transportar sem qualquer ameaça de potências ou atores terceiros, sobretudo à luz da instabilidade das águas do Sudeste Asiático pelos conflitos territoriais e pela disputa de soberania no Mar do Sul da China. Os trajetos Árticos oferecem, em princípio, maior segurança à realização de operações logísticas, evita a pirataria do corno de África e minimiza os riscos na travessia pelo mar vermelho, situação que confere consistência à estratégia chinesa de desenvolvimento dos trajetos Árticos e também na Antártida (Cesarin & Papini, 2018; Quesada, 2018).

Atualmente, a China não possui uma presença militar permanente no Ártico, contudo está a aumentar a sua presença na região através do fator económico, nomeadamente através de investimentos nos setores estratégicos dos Estados do Ártico e atividades científicas. A China também continua a procurar oportunidades para investir em infraestruturas no Ártico e às quais possa conferir duplo uso – comercial e militar (DoD, 2019).

Em suma, as questões tradicionalmente não associadas à dimensão militar/segurança como o comércio marítimo e a investigação, e que funcionam como base para a cooperação no Ártico, começam a metamorfosear-se em questões militares/segurança, o que vem colocar em causa o Ártico enquanto espaço de paz e cooperação (DoD, 2019; Breitenbauch, Kristensen, & Groesmeyer, 2019).

3.4.5. Dinamarca

A Dinamarca considera fundamental manter o controlo político sobre a Groenlândia, sobretudo devido à grande quantidade de recurso minerais existentes e pela previsível viabilidade do trajeto Ártico. A estratégia da Dinamarca para o Ártico, designada por “*Denmark, Greenland and Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011-2020*” (2011), advoga a construção de uma região segura, destacando a confiança no direito internacional para dirimir a conflitualidade; releva a importância da cooperação em áreas que potenciem o desenvolvimento da região; e mostra-se aberta à admissão de novos observadores permanentes no CA.

⁶¹ 60 % do petróleo importado provem do Médio Oriente (47 %) e de África (17 %) e circula por via marítima através de estreitos focais controlados por Estados terceiros, nomeadamente o Estreito de Malaca que liga o Oceano Índico ao Mar do Sul da China. Isso implica que a China tem as suas linhas de comunicação vitais sujeitas ao estrangulamento por parte de eventuais adversários em situações de crise ou conflito militar. Neste contexto, o governo chinês busca novas estratégias para mitigar essa vulnerabilidade. (DoD, 2013).

Na dimensão económica, a estratégia da Dinamarca (Reino da Dinamarca, 2011) evidencia a importância e o valor dos recursos naturais existentes, nomeadamente zinco, diamantes e metais raros. Em 2014, no sentido de salvaguardar os seus direitos, e tal como fizeram outros Estados Árticos, apresentou a reivindicação dos limites da sua plataforma continental (Perry & Andersen, 2012).

Ao nível político, económico e militar, existe atualmente uma grande preocupação do Reino da Dinamarca com a incursão chinesa na Gronelândia, sendo que, conforme noticia o *“The Diplomat”* (2019), os Serviços de Informações Dinamarqueses, através de um relatório de avaliação de riscos, expressam preocupação relativamente aos acordos bilaterais desenvolvidos entre a Gronelândia e a China, os quais, resultado das disputas que se percebem entre as grandes potências no Ártico, colocará em causa os interesses do país.

Na dimensão militar, a estratégia (2011) destaca que o Reino da Dinamarca, através das suas forças navais, trabalha para a segurança do Oceano Ártico. Este é uma das cinco principais áreas de Defesa do Reino da Dinamarca, sendo que, como assevera o ministro, “com o degelo novos desafios e novas ameaças estão a surgir no norte, pelo que a presença militar será reforçada para garantir a segurança e a estabilidade” (Bramsen, 2019). Concomitantemente, a presença dinamarquesa na Gronelândia é entendida como parte integrante da sua estratégia de política externa, de modo a assegurar o apoio dos EUA contra futuras ameaças militares (Rahbek-Clemmensen, 2011).

3.4.5. Noruega

A estratégia do Governo da Noruega para a Região do Ártico encontra-se consubstanciada na *“Norway’s Arctic Strategy”* (Norwegian Ministries, 2017) e é complementada por outros dois documentos, o *“The Norwegian government high north’s strategy”* e o *“New building blocks in the North”*. A estratégia assenta primordialmente em 6 dimensões: O Ártico enquanto região pacífica, inovadora e sustentável; cooperação internacional; desenvolvimento de negócios; liderança no campo tecnológico; desenvolvimento de infraestruturas; e proteção ambiental e preparação para resposta a emergências. Desde a adoção da estratégia de 2006, o governo da Noruega tem vindo a reiterar o seu objetivo de fazer valer e proteger os seus interesses no Ártico, melhorando a sua presença regional e exercendo soberania e autoridade na região com o objetivo de manter um papel importante na gestão dos recursos Árticos (Perry & Andersen, 2012). No índice de desenvolvimento humano de 2018 (*United Nations Development Programme* [UNDP], 2019),

a Noruega ocupa o primeiro lugar, ficando tal a dever-se, entre outros fatores, ao petróleo e ao gás existente no Mar de Barents e no Mar do Norte.

Na dimensão económica, a Noruega irá beneficiar com a *"Silk Polar Road"* conquanto, e para já, está previsto investimento chinês no desenvolvimento do porto de Kirkenes para que este seja a porta de entrada e de saída da Europa para a mercadoria e recursos energéticos que transitem pelo trajeto NSR, e de onde saíra uma ferrovia até Rovaniemi na Finlândia.

Na *"Norway's Artic Strategy"* (Norwegian Ministries, 2017), e no que tange à dimensão militar, resulta curioso a referência à cooperação com a Rússia. Contudo, a cooperação militar foi suspensa em 2014 em resultado da anexação da Crimeia por parte da Rússia, limitado-se atualmente ao acordo bilateral *"Incidents at Sea"* (Anthony, 2019).

4. DISPUTAS TERRITORIAIS E CONFLAGRAÇÃO DE INTERESSES

Com a criação formal do CA em 1996, passou a existir um maior consenso entre os oito países do Ártico relativamente às questões relacionadas com a região, nomeadamente a nível ambiental (e.g. planos contra acidentes de derrame de petróleo) e áreas de responsabilidade de busca e salvamento. Não obstante a paz e a cooperação serem as pedras angulares das estratégias dos Estados para o Ártico, a verdade é que existem algumas conflagrações de interesses. Neste capítulo, tendo presentes os interesses referidos no capítulo anterior, serão identificados alguns dos conflitos existentes na região do Ártico.

4.1. REGIÃO DO ÁRTICO

As disputas de soberania sobre o espaço territorial e marítimo do Ártico são históricas, tendo sido o Canadá o primeiro a reclamar território no Oceano Ártico em 1907 e 1925, seguindo-se a União Soviética em 1937. Uma das disputas mais controversas e que maior tensão poderá gerar no Ártico é o pedido de extensão da placa continental submetida pela Rússia em 2001 à *"Commission of the limits of the Continental Shelf"* sob o argumento que a *"Lomonosov Ridge"* não é mais que o prolongamento do seu território continental, reivindicando por isso que o Polo Norte lhe pertence⁶², o que lhe garantiria a possibilidade de deter soberania e

⁶² Equivale a 1,2 milhões de km² de Oceano Ártico.

controlo sobre todos os recursos ali existente; contudo, a Dinamarca⁶³ e o Canadá⁶⁴, também consideram a “*Lomonosov Ridge*” como parte do seu território e já apresentaram a reivindicação desse mesmo território (Gozalez, 2018).

Por outro lado, a questão da soberania e jurisdição no Ártico desperta a atenção e a preocupação de Estados com interesse na região, pois se as reivindicações com base na UNCLOS forem aceites, 88% do leito do Ártico estará subordinado à soberania dos cinco Estados reivindicativos, ficando apenas a parte central do Oceano Ártico classificada como “Património da Humanidade” (Rainwater, 2013, p. 74).

Assim, considerando todas as dinâmicas associadas à “*Lomonosov Ridge*” (i.e. poder, recursos), presentes e futuras, e acompanhado o raciocínio verbalizado pelo Professor Doutor Armando Marques Guedes (comunicação pessoal, 22 de janeiro 2020), pode-se afirmar que esta se poderá vir a tornar numa futura *shatterbelt*.

Outras disputas existentes no Ártico são entre Rússia e Noruega no Mar de Barents e a definição do limite no Ártico entre EUA e Canadá (Birdwell, 2016; Marcfarlan, 2014). As disputas territoriais e limites associados dos vários países árticos estão representados na Figura 14. Das nações do Ártico só os EUA ainda não ratificaram a UNCLOS (Birdwell, 2016) pelo que a sua posição para a manifestação destes interesses é na realidade mais débil que os restantes Estados Ártico (Huebert, 2010, p. 21).

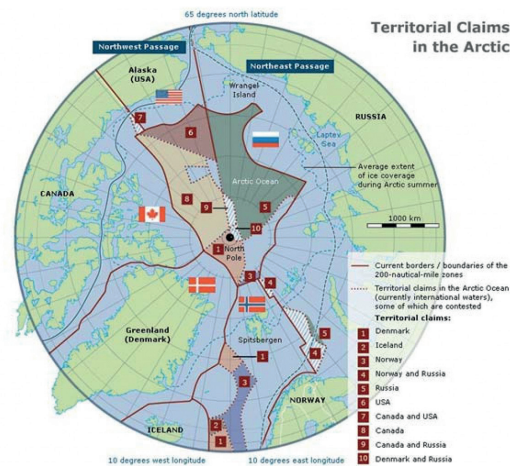


Figura 14 - Disputas territoriais no Ártico

Fonte: Durham University (s.d.).

⁶³ A Dinamarca, em 2014, veio alegar que estudos científicos realizados provam que a Gronelândia está geologicamente ligada à “*Lomonosov Ridge*”.

⁶⁴ Já efetuou o mapeamento do fundo oceano para provar que está ligada à “*Lomonosov Ridge*”.

No domínio militar, dos países que estão presentes no círculo Ártico, quatro pertencem à OTAN, sendo que dois estão na lista dos 15 países que mais gastaram em defesa em 2018 - EUA e a Rússia.

Os países do Ártico garantem a sua presença militar na região através das instalações permanentes existente no círculo Ártico. Conforme referenciado pela Figura 17 é possível constatar que existe presença militar ao longo dos trajetos NWP e NSR, bem como no Estreito e Mar de Bering.



Figura 15 - Instalações militares na região do Ártico

Fonte: Roston e Migliozi (2017).

Nos últimos anos, a região do Ártico tem exposto o seu potencial como teatro de operações militares. A militarização do Ártico por parte de alguns dos Estados Árticos e a realização de exercícios militares de alta envergadura, como por exemplo os exercícios Russos *Vostok 2018* e o *Tsentr 2019* (este último contou com a participação de forças armadas da China, Índia e Paquistão); ou os exercícios desenvolvidos pela OTAN, em 2018 - *Trident Juncture 2018*, o qual materializava um cenário de invasão de um aliado no Círculo Ártico - Noruega (Rempfer, 2019). A realização destes exercícios, a sua retórica e os países envolvidos, demonstram a

atual importância e sensibilidade do Ártico, deixando a descoberto a importância que aquela região poderá ter enquanto futuro teatro de operações.

Importa ainda relevar, por exemplo, que os EUA estão atualmente a querer identificar e designar um novo porto estratégico no Ártico a fim de contrariar a presença Russa, tendo inclusive sido manifestado o interesse em estabelecer uma nova base na Gronelândia, reconhecendo a importância estratégica no caso de um conflito com a Rússia - isto apesar da existência da base aérea americana em Thule desde 1950 (Ioanes, 2019). A base aérea de Thule situa-se a 750 milhas acima do Círculo Ártico ficando a uma distância equidistante entre Moscovo e Nova York, tendo como missão principal a deteção de mísseis balísticos em direção ao norte do continente americano dispondo para esse fim do sistema *Ballistic Missile Early Warning System*.

O Ártico serve ainda de palco para disputas não diretamente ligadas a essa região. Os EUA admitem que podem impor sanções à atividade da China no Ártico na sequência de ações não desejadas noutros locais, nomeadamente retirar o estatuto de Observador no CA à China por ações desenvolvidas por esta no Mar do Sul da China (CRS, 2019, p. 39).

4.2. TRAJETOS ÁRTICOS

A volatilidade no Médio Oriente, a grande afluência no Canal do Suez, a tensão no Estreito de Ormuz e a crescente pirataria no corno de África, têm motivado um crescente interesse pelo trajeto NSR, nomeadamente da China, Coreia e Japão, os quais, no caso de impossibilidade de navegar até à Europa pelo Canal do Suez, possuem como única alternativa, dobrar o Cabo da Boa Esperança (Heininen, Sergunin, & Yarovoy, 2014, p. 67).

Por outro lado, relativamente ao trajeto NSR existe uma falta de entendimento entre a Rússia e os EUA, pois os EUA consideram parte desse trajeto como sendo águas internacionais, enquanto que os russos, por seu lado, consideram uma parte como sendo águas territoriais russas, tendo mesmo em março de 2019 anunciado que os navios que desejassem navegar pelo NSR teriam de notificar as autoridades russas pelo menos com 45 dias de antecedência, informando qual o destino, motivo e dados do navio, além de obrigar o navio a ter consigo a bordo um navegador russo, sob pena de, em casos extremos, deter ou mesmo eliminar a embarcação (CRS, 2019, p. 33).

No domínio militar, em 2014 foi anunciado pelo Presidente Vladimir Putin, a criação de um Comando Conjunto Estratégico da Frota do Norte baseado em Murmansk para coordenar o emprego militar no Ártico e que inclui forças dos distritos

militares Oeste, Central e Este. Atualmente a frota naval do Norte é a mais poderosa e moderna das frotas russas, constituindo os seus submarinos balísticos uma parte significativa das forças russas nucleares. A Rússia possui ainda a maior frota de navios quebra gelo, contando com um número total de 40. Em 2018, com a construção de aeródromos nas ilhas de Alexandra Land e Kotelny e com a instalação dos sistemas de defesa antimíssil de costa *Bastion* e *Bal*, a Rússia passou a ter a possibilidade de efetuar o lançamento remoto de mísseis supersônicos contra navios de superfície até 600 Km. A frota do norte russa integra ainda vários batalhões e companhias independentes de Guerra Eletrônica que possuem sistemas capazes de garantir a segurança no trajeto NSR, controlar o espectro eletromagnético em toda a região e empastelar o sinal do Sistema Posicionamento de Global (GPS⁶⁵) de 5000 a 8000 Km (Aliyev, 2019).

Por seu lado, a China tem desenvolvido investimentos significativos no Ártico, dispondo, por exemplo, de dois navios quebra gelos, uma estação de pesquisa no Arquipélago de Svalbart, e a participação financeira no projeto Yamal (CRS, 2019, p. 36). A China tem interesse no trajeto NSR não só para reduzir o tempo de navegação com a Europa mas também para limitar a dependência da rota tradicional a sul, que passa pelo Golfo Pérsico e Estreito de Malaca, sendo este último um *chokepoint* que a China considera ser permeável a influências a outros países, como os EUA⁶⁶ (CRS, 2019, p. 37; Hall, 2019).

Observando o ressurgimento da militarização russa ao longo da sua costa norte e o investimento chinês no Ártico, os EUA têm adotado uma postura dissuasora, pois declaram desafiar reivindicações marítimas excessivas no Ártico com o objetivo de preservar a ordem internacional baseada em regras de direitos e liberdades da comunidade internacional referentes à navegação e sobrevoo, bem como ao alto mar, entendendo mesmo que a Rússia e China estão a desafiar essa ordem baseada em regras, porquanto: a Rússia está a regular as operações de navegação marítima no trajeto NSR contrariamente ao direito internacional através da ameaça repetida do uso da força contra navios que não se rejam pelas suas normas, e a China está a procurar ganhar um papel mais relevante no Ártico de forma a destabilizar as regras e normas internacionais tendente a replicar no Ártico o seu comportamento económico predatório global (DoD, 2019, p. 13; CRS, 2019)

Nesse desiderato, é intenção dos EUA manter um favorável balanceamento de poderes no Árticos, pelo que pretendem, conjuntamente com os seus aliados e parcei-

⁶⁵ Sigla do inglês Global Positioning System.

⁶⁶ Estabeleceu um acordo com a Rússia em julho de 2017 em financiar projetos de construção de infraestruturas ao longo do trajeto NSR que ascende ao valor de 9,5 mil milhões de dólares.

ros – Árticos e não-Árticos, adquirir vantagem estratégica na região, nomeadamente através do desenvolvimento de três ações: “*Building Arctic Awareness*”⁶⁷; “*Enhancing Arctic Operations*”⁶⁸ –; “*Strengthening the rules-based order in Arctic*”⁶⁹ (DoD, 2019).

Não obstante, Breitenbauch, Kristensen e Groesmeyer (2019) advertem que “[...] a greater Western military presence in the Arctic to counter China might strengthen Russia’s demand for a security presence in the region. So while China’s strategy definitely has underlying security implications, countering it with a traditional NATO presence instead of diplomatic work in Arctic forums might be counterproductive.”.

No que concerne a disputas territoriais, releva-se a disputa pela definição territorial no Mar de Barents entre Rússia e Noruega, que data de 1920 e foi alvo de várias negociações até que em 2009 foi tomada uma decisão pelas Nações Unidas (UN⁷⁰) acerca da definição da extensão das plataformas continentais e da ZEE associada, tendo a 15 de setembro de 2010 sido assinado um acordo que permitiu definir o limite entre os dois países (Heininen, Sergunin, & Yarovoy, 2014, pp. 55-61).

Também o trajeto NWP é motivo de discórdia, nomeadamente no que concerne à navegabilidade entre as ilhas dos arquipélagos a Norte do Canadá. A União Europeia e os EUA defendem que esses estreitos devem ser consideradas águas internacionais, pois permitem a passagem entre dois grandes oceanos; por seu lado, o Canadá considera toda essa área como águas territoriais, advogando por isso o seu controlo, regulação e vigilância (CRS, 2019, p. 43).

Já no Mar de Beaufort, os EUA e o Canadá estão a negociar uma fronteira na sequência da partilha dessa costa marítima pelos dois Estados, a qual deriva da perceção de projeção da fronteira terrestre ilustrada pela Figura 16 (CRS, 2019, p. 43).

⁶⁷ Desenvolvendo “*communications & Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (ISR)*”; Apoio à Guarda Costeira (DoD, 2019).

⁶⁸ Desenvolvendo exercícios com aliados no Ártico, tais como o *Trident Juncture, Arctic Challenge and Cold Response*; Familiarizar as Forças com o terreno para tornar proficiente o desempenho de forças conjuntas; desenvolvimento de infraestruturas no ártico (DoD, 2019).

⁶⁹ Cooperar com aliados para “*deter aggression*”; a cooperação com a OTAN tida como imprescindível para “*deter strategic competitors*”, etc (DoD, 2019).

⁷⁰ Sigla do inglês *United Nations*.



Figura 16 - Disputa territorial entre EUA e Canadá no Mar de Beaufort
Fonte: Merced (2019).

As disputas territoriais no Ártico surgem não só na seqüência dos trajetos árticos, mas também na detenção de direitos de exploração de recurso entre territórios de países vizinhos, como é o caso do desacordo relativo à Ilha de Hans, uma rocha, que se situa entre a Gronelândia e a ilha canadiana de Ellesmere (CRS, 2019, p. 43).

4.3. ESTREITO DE BERING

Relativamente à disputa de território no Mar de Bering, em junho de 1990, os EUA e Rússia assinaram um acordo, tendo o Senado norte americano ratificado o pacto no ano seguinte enquanto que os Russos ainda não aprovaram o acordo (CRS, 2019, p. 43). Os limites da ZEE são definidos por uma distância de 200 milhas da costa, enquanto que o limite marítimo acordado é representado na Figura 17.



Figura 17 - Limite marítimo no Mar e Estreito de Bering entre EUA e Rússia
Fonte: Heininen, Sergunin, & Yarovoy (2014, p. 54).

O Mar de Bering não é por si só um ponto de discórdia mas sim em conjunto com o Mar de Chukchi e Mar Este da Sibéria, onde os limites marítimos entre os EUA e Rússia até ao Oceano Ártico não estão definidos, sobretudo devido à indefinição das extensões das plataformas continentais, o que leva à disputa territorial e dos recursos existentes nessa área (Heininen, Sergunin, & Yarovoy, 2014, pp. 49-50).

No domínio económico, o Estreito de Bering representa um desafio para o Estreito de Ormuz no que tange à sua importância estratégica. O Estreito de Bering, ao assumir uma crescente viabilidade para a navegação, passa a ser uma porta de entrada do Pacífico para o Atlântico, tornando-se cada vez mais importante para o comércio marítimo entre a Europa e a Ásia (O'Connell, 2016, p. 15).

No domínio militar, em qualquer conflito militar dos EUA com a Rússia, este estreito assume-se como um ponto de estrangulamento vulnerável para forças navais que se desloquem entre o Atlântico e o Pacífico, podendo assim o seu controlo configurar-se como um objetivo operacional de qualquer um dos contendores (O'Connell, 2016, p. 15).

5. CONCLUSÕES

O presente artigo focou a análise geopolítica do Estreito de Bering e dos trajetos árticos NSR e NWP, partindo da análise geopolítica da região do Ártico. Versou ainda sobre os manifestos interesses propalados pelos atores mais relevantes na região e dos quais decorrem inevitáveis conflitos, sejam elas disputas territoriais, económicas ou mera projeção de poder.

O Ártico encontra-se atualmente em profunda transmutação, motivada sobretudo pelos efeitos das alterações climáticas naquela região. Contudo, enquanto a comunidade científica observa o fenómeno com extrema preocupação e emite constantes alertas sobre as consequências para o planeta, alguns atores encaram o fenómeno como uma oportunidade, mormente pela possibilidade de exploração de novas e copiosas reservas de recursos naturais, de desenvolvimento de investigações e prospeção em locais até agora inacessíveis, de abertura de novas rotas marítimas ou até pelo turismo.

A região do Círculo Ártico tem sido alvo de disputas territoriais históricas desde o século XIX até à atualidade, protagonizadas por quase todas as nações árticas. Não obstante, resultado da crescente perceção das oportunidades e ameaças criadas pelo degelo, o estreito de Bering e os trajetos Árticos são cada vez mais objeto de múltiplos interesses, quer dos designados Estados Ribeirinhos, quer de

outros atores que detêm especial apreensão às dinâmicas da região (*e.g.* China, União Europeia), os quais acabaram por degenerar em disputas entre estes mesmos atores. A exponenciação do interesse sobre os novos trajetos marítimos árticos, os quais, a breve trecho, podem vir a constituir-se como alternativas aos trajetos habituais, nomeadamente ao Canal do Panamá e ao Canal do Suez, representa um ensejo nas relações económicas mundiais, alterando a posição geopolítica de estados em torno de outros *chokepoints* que há umas décadas eram considerados como únicas alternativas à passagem entre oceanos.

A proximidade entre EUA e Rússia no Estreito de Bering, onde convergem os trajetos árticos, acentua o estatuto de *chokepoint* deste estreito, pois as repercussões mundiais perante uma situação de eventual confronto futuro entre as duas potências mundiais, provocaria o quase certo encerramento dos trajetos árticos, nos quais se prevê um incremento de tráfego nas próximas décadas.

No que concerne ao trajeto NSR, releva-se a reivindicação da Rússia sobre o que considera ser a sua ZEE, e da qual emerge um conflito na medida em que a Federação Russa impõe condições à passagem de navios nessa rota assumindo-se como soberana nessa região. Também o trajeto NWP vê o seu trajeto alvo de discórdia, pois o Canadá considera essas águas, por entre as ilhas do seu Arquipélago, como sendo territoriais, enquanto os EUA e a União Europeia as consideram águas internacionais ao abrigo do preceituado na UNCLOS.

Além destes atores, também a China mostra elevado interesse no Círculo Ártico, isto apesar de não possuir qualquer território no Ártico. Este ator, fruto da sua política de projeção global, olha para o Ártico como espaço de projeção marítima para os mercados Europeus e, não mesmo importante, como importante fonte de recursos vivos e fósseis indispensáveis à sua sustentabilidade. Nesse desiderato, tem realizado fortes investimento financeiros e humanos (*e.g.* mão de obra para exploração de petróleo e gás) na região, sobretudo em parceria com a Rússia. Esta aproximação chinesa à Rússia assim como a sua ingerência nos assuntos árticos, nomeadamente ao nível do CA, tem motivado uma crescente apreensão dos EUA e conseqüentemente a alteração na sua estratégia para o Ártico.

Com a valorização dos trajetos árticos e do Estreito de Bering, assistimos presentemente a uma “remilitarização” da região pelos EUA e principalmente por parte da Rússia acima do círculo, o que por si só atesta o valor dos novos trajetos e do estreito.

A alteração geopolítica no Ártico traz uma reflexão relativamente ao referido pelos teorizadores geopolíticos clássicos, pois embora Alfred Mahan (1918) e Hal-

ford Mackinder (1904) reconhecessem o valor da região, a *Área Pivot/Heartland de Mackinder* (1904) vai poder atacar e ser atacada de Norte, passando a contar com uma nova característica, associada a uma configuração de potência marítima com o desimpedimento de uma nova costa marítima aberta à navegação.

Por razões de delimitação, este artigo não executou uma análise geopolítica versando sobre a postura e visão estratégica das principais organizações internacionais na região enquanto atores coletivos, tais como as Nações Unidas ou a OTAN.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aliyev, N. (2019, 25 de junho). *Russia's Military Capabilities in the Arctic*. Retirado de <https://icds.ee/russias-military-capabilities-in-the-arctic/>.
- Allen, T., Whitman, C., & Brimmer, E. (2017). *Arctic Imperatives Reinforcing U.S. Strategy on America's Fourth Coast*. New York: Concil on Foreign Relations.
- AMSA. (2009). History of Arctic Marine Transport. Retirado de <http://www.arctic-search.com/History+of+Arctic+Maritime+Transport>
- Anthony, I. (2019). *Reducing Military Risk in Europe*. Suécia: SIPRI .
- Artic Institute (2019, 7 de junho). *The Arctic Institute's Reaction to the 2019 Department of Defense (DoD) Arctic Strategy*. Retirado de <https://www.thearticinstitute.org/the-arctic-institute-reaction-2019-department-defense-dod-arctic-strategy/>.
- Association of Russian Polar Explorers (2007). Denmark Steps Up Competition To Claim The North Pole. *Bussiness Insider*. Retirado de <https://www.businessinsider.com/denmark-north-pole-2011-8>.
- Baev, P. (2007). *Russia's Race for the Artic and the New Geopolitics of the North Pole*. N. Y. Foundation, Ed.). Retirado de https://jamestown.org/wp-content/uploads/2007/10/Jamestown-BaevRussiaArctic_02.pdf.
- Bennet, M. (2019, 08 de maio). *The Arctic Shipping Route No One's Talking About*. Retirado de <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-arctic-shipping-route-no-one-s-talking-about>.
- Berkman, P. A., Vylegzhanin, A. N., & Young, O. R. (2016, 19 de abril). *Governing the Bering Strait Region: Current Status, Emerging Issues and Future Options*. Retirado de <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00908320.2016.1159091>.
- Birdwell, I. (2016, 11 de agosto). *Rival Claims to a Changing Arctic*. Retirado de <http://cimsec.org/introducing-new-column-changing-arctic/26332>.
- Bogdanov, K., Lisitsin, A., Davies, P., & Alekseev, V. (2019, 19 de maio). *Bering Sea and Strait*. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Bering-Sea>.

- Bramsen. (2019, 20 de agosto). *Denmark to increase military presence in Arctic: minister*. Retirado de <https://www.thelocal.dk/20190820/denmark-to-increase-military-presence-in-arctic-minister>
- Breitenbauch, H., Kristensen, K., & Groesmeyer, J. (2019, 28 de novembro). *Military and Environmental Challenges in the Arctic*. Retirado de <https://carnegieeurope.eu/2019/11/28/military-and-environmental-challenges-in-arctic-pub-80424>.
- Burke, D. (2018, 26 de fevereiro). *The Northwest Passage Dispute*. Retirado de <https://www.oxfordresearchgroup.org.uk/blog/the-northwest-passage-dispute>.
- Carlsson, M., & Granholm, N. (2013). *Russia and the Arctic: Analysis and Discussion of Russian Strategies*. Estocolmo: Swedish Defense Research Agency.
- China. (2018, 28 de janeiro). *White paper "China's Arctic Policy"*. (S. C. China, Ed.) Retirado de http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm.
- CIMSEC. (2018, 07 de setembro). *The Future of the Arctic Economy*. Retirado de <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-future-of-the-arctic-economy>.
- Conley, H. (2019, 3 de maio). *The Implications of U.S. Policy Stagnation toward the Arctic Region*. Retirado de <https://www.csis.org/analysis/implications-us-policy-stagnation-toward-arctic-region>.
- Conley, H., Melino, M., & Osthagen, A. (2017). *Maritime Futures: The Arctic and the Bering Strait Region*. Washington, D.C.: Center for Strategic & International Studies.
- Creative Commons. (s.d.). *Creative Commons* [Página online]. Retirado de <https://creativecommons.org/>.
- CRS. (2019). *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*. Congressional Research Service, Washington, D.C.
- Desjardins, J. (2016, 07 de abril). This infographic shows how gigantic the Arctic's undiscovered oil reserves might be. Retirado de <https://www.businessinsider.com/how-gigantic-arctics-undiscovered-oil-reserves-might-be-2016-4>
- DoD. (2013). *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2013*. Retirado de https://archive.defense.gov/pubs/2013_China_Report_FINAL.pdf.
- DoD. (2019). *Report to Congress - Department of Defense Arctic Strategy*. EUA: Department of Defense.
- Durham University. (s.d.). International Borders Research Unit [Página online]. Retirado de Durham University: Durham University.
- El País. (2016, 31 de outubro). Estudo mostra a perda de gelo do Oceano Ártico desde 1984. Retirado de https://brasil.elpais.com/brasil/2016/10/31/ciencia/1477929271_546370.html

- EUA (2013). *National Strategy for the Arctic Region*. Retirado de https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf
- Evers, J. (2016, 06 de outubro). *Arctic*. Retirado de <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/arctic/>.
- Exner-Pirot, H. (2016, 1 de novembro). Poirier's Revenge – The map of Canada has the wrong Arctic boundaries. No, really [Publicação em *blogue*]. Retirado de <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/about-us/>.
- Gibbens, S. (2019, 29 de março). *The Arctic Ocean, explained*. Retirado de <https://www.nationalgeographic.com/environment/oceans/reference/arctic-ocean/>
- Government of Canada. (2009). *Canada's Northern Strategy our North, our Heritage, our Future*. Retirado de <http://library.arcticportal.org/1885/1/canada.pdf>.
- Government of Canada. (2010). *Statement on Canada's Arctic foreign policy*. Retirado de https://www.international.gc.ca/world-monde/assets/pdfs/canada_arctic_foreign_policy-eng.pdf.
- Government of the Russian Federation. (2009, 30 de março). *Russian Federation Policy for the Arctic 2020*. Retirado de <http://www.arctis-search.com/Russian+Federation+Policy+for+the+Arctic+to+2020>.
- Government of the Russian Federation. (2013). *The development strategy of the Arctic zone of the Russian Federation and national security for the period up to 2020*. Retirado de <http://www.research.kobe-u.ac.jp/gsics-pcrc/sympo/20160728/documents/Keynote/Russian%20Arctic%20strategy%202013.pdf>
- Gozalez, S. (2018). ÉI Ártico en disputa. *Tendências*, 97-107.
- Gramer, R. (2017, 25 de janeiro). *Here's What Russia's Military Build-Up in the Arctic Looks Like*. Retirado de <https://foreignpolicy.com/2017/01/25/heres-what-russias-military-build-up-in-the-arctic-looks-like-trump-oil-military-high-north-infographic-map/>.
- Grieger, G. (2018, maio). *China Arctic policy: How China aligns rights and interests*. Retirado de [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI\(2018\)620231_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf).
- Guedes, A. M. (2016). O Conselho do Ártico. *Janus*, 160-161.
- Hall, J. (2019, 09 de setembro). Arctic Enterprise: The China Dream Goes North. *Journal of Political Risk*, 7(9). Retirado de https://www.jpolorisk.com/arctic-enterprise-the-china-dream-goes-north/?_cf_chl_jschl_tk__=ee4eeb4bad616ec043de0e9258dd973bc2dc605a-1578999728-0-ActggWYDbyxpfUaTNM-0dFtMzwZcSZVplEULL3n4PdEQWwO_zW14D_2mXfnr6jqQInNB-qZTuFxCu3S0cu5amBv6ojYW5cVJQVHwZlsrpCTEpTC.

- Heininen, L., Sergunin, A., & Yarovoy, G. (2014). *Russian Strategies In The Arctic: Avoiding a New Cold War*. Moscovo: Valdai Discussion Club.
- Hudson, F. (s.d.). *The Royal Navy During The Second World War*. Retirado de <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205186334>.
- Huebert, R. (2010). *The newly emerging Arctic security environment*. Calgary: Canadian Defense and Foreign Affairs Institute.
- Humpert, M. (2014, 31 de outubro). Arctic Shipping Potential Along the Northern Sea Route. Retirado de <https://www.thearcticinstitute.org/arctic-shipping-potential/>
- IISS (2019). *The Military Balance 2019*. Londres: IISS.
- International Bathymetric Chart of the Arctic Ocean. (2019, 16 de dezembro). *IBCAO Current Map of Arctic Ocean bathymetry*. Retirado de <https://www.ngdc.noaa.gov/mgg/bathymetry/arctic/currentmap.html>.
- Ioanes, E. (2019, 16 de agosto). *Trump reportedly wants to 'buy' Greenland. This is what it's like at the US's Arctic base there*. Retirado de <https://www.businessinsider.com/serve-at-thule-air-base-in-greenland-2019-8>.
- King, H. M. (s.d.). *What is the Northwest Passage?* [Página online]. Retirado de <https://geology.com/articles/northwest-passage.shtml>.
- Klimenko, E. (2016). *Russia's Arctic Security Policy: Still quiet in the High North?* Estocolmo: Stockholm Internacional Peace Research Institute.
- Labe, Z. (s.d.). *Arctic Sea Ice Figures* [Página online]. Retirado de <https://sites.uci.edu/zlabe/arctic-sea-ice-figures/>.
- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 23(4), 421-437.
- Mahan, A. T. (1918). *The Influence of Sea Power Upon History*. Boston: Little, Brown and Company.
- Marcfarlan, T. (2014, 14 de dezembro). *Denmark stakes claim to North Pole thanks to Greenland ridge, as three-way battle for vast Arctic oil and gas deposits heats up*. Retirado de <https://www.dailymail.co.uk/news/article-2873808/Denmark-claims-North-Pole-Greenland-ridge-link.html>.
- Merced, L. (2019, 19 de setembro). *Beaufort sea wedge*. Retirado de <https://storymaps.arcgis.com/stories/8cf9320e586343afaa8fcd7551af41ff>.
- MI News Network. (2019, 11 de outubro). *What are Maritime Chokepoints?*. Retirado de <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-maritime-chokepoints/>
- Midgett, A. (2018, 25 de maio). *IMO approves U.S.-Russian Federation proposal for Bering Strait routing measures*. Retirado de <https://mariners.coast->

- guard.dodlive.mil/2018/05/25/5-25-2018-imo-approves-u-s-russian-federation-proposal-for-bering-strait-routing-measures/
- Murphy, J. (2018, 01 de novembro). *Is the Arctic set to become a main shipping route?* Retirado de <https://www.bbc.com/news/business-45527531>.
- Nações Unidas (1982, 10 de dezembro). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Retirado de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm.
- Norwegian Ministries. (2017). *Norway's Arctic Strategy*. Retirado de <https://www.regjeringen.no/contentassets/fad46f0404e14b2a9b551ca7359c1000/arctic-strategy.pdf>.
- O'Connell, T. (2016, 06 de maio). *The Bering Strait – Strategic Choke Point*. Retirado de https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/Education/jpme_papers/oconnell_t.pdf?ver=2017-12-29-142153-567.
- Office of The Historian. (s.d.). *Purchase of Alaska, 1867* [Página online]. Retirado de <https://history.state.gov/milestones/1866-1898/alaska-purchase>.
- OMI. (2017, 17 de novembro). *Establishment of two-way routes and precautionary areas in the Bering Sea and Bering Strait*. Retirado de https://www.navcen.uscg.gov/pdf/IMO/NCSR_5_3_7.pdf.
- Paul, M. (2019, novembro). *Polar Power USA: Full Steam Ahead into the Arctic*. Retirado de <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2019C42/>.
- Perry, C., & Andersen, B. (2012). *New strategic dynamics in the Arctic region*. Retirado de https://www.atlcom.nl/ap_archive/pdf/AP%202012%20nr.%206/Perry%20en%20Andersen.pdf.
- Perry, C., & Andersen, B. (2012). *New Strategic Dynamics in the Arctic Region: Implications for National Security and International Collaboration*. Cambridge: The Institute for Foreign Policy Analysis.
- Putin, V. (2014, 22 de abril). *Meeting of the Security Council on state policy in the Arctic*. Retirado de <http://en.kremlin.ru/events/president/news/20845>.
- Rahbek-Clemmensen, J. (2011). Denmark in the Arctic: Bowing to Three Masters. *Atlantisch Perspeetief*, 35, 1-9.
- Rainwater, S. (2013). Race to the North: China's Arctic Strategy and its Implications. *Naval War College Review*, 66(7), 1-21. Retirado de <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol66/iss2/7/>
- Reino da Dinamarca. (2011). *Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020*. Retirado de <http://library.arcticportal.org/1890/1/DENMARK.pdf>
- Rempfer, K. (2019, 06 de maio). *NORTHCOM: Arctic now America's 'first line*

- of defense*'. Retirado de <https://www.defensenews.com/news/your-military/2019/05/06/northcom-arctic-now-americas-first-line-of-defense/>
- Rodrigue, J. P. (2017). *Polar Shipping Routes*. Retirado de https://transportgeography.org/?page_id=412
- Roston, E., & Migliozi, B. (2017, 16 de maio). *How a Melting Arctic Changes Everything Part II: The Political Arctic*. Retirado de <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-arctic/the-political-arctic/>
- Rozhnov, K. (2010, 15 de setembro). *Norway and Russia 'open up for business' in the Barents sea*. Retirado de <https://www.bbc.com/news/business-11299024>
- Russian Government (2014). *On approving a new version of the Transport Strategy of the Russian Federation up to 2030*. Retirado de http://government.ru/en/dep_news/13191/
- Silva, C. (2017). A Geopolítica do Ártico e a política externa da Rússia para a região (2007-2017). *Dissertação para obtenção de grau de Mestre*. Lisboa: ISCSP.
- Staub, J. (2015). *Strategy in the Arctic*. Copenhaga: The Royal Danish Defence College.
- Szoldra, P. (2015, 18 de setembro). *Crazy photos from obscure WWII battles in the Arctic*. Retirado de <https://www.businessinsider.com/crazy-photos-from-obscure-wwii-battles-in-the-arctic-2015-9>
- The Arctic Circle. (s.d.). *The Arctic Circle* [Página online]. Retirado de <http://www.arcticcircle.org/>
- The Diplomat. (2019, 8 de dezembro). *China's Central Role in Denmark's Arctic Security Policies*. Retirado de <https://thediplomat.com/2019/12/chinas-central-role-in-denmarks-arctic-security-policies/>
- The Spitsbergen Treaty (2019, 12 de dezembro). *Estatuto de Spitsbergen (Svalbard)*. Retirado de <https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000002-0269.pdf>
- Total. (s.d.). *Yamal LNG: The gas that came in from the cold* [Página online]. Retirado de <https://www.total.com/en/energy-expertise/projects/oil-gas/lng/yamal-lng-cold-environment-gas>
- UNDP. (2019). *United Nations Development Programme*. Retirado de <http://www.hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf>
- Wither, J. (2018, 06 de dezembro). Svalbard. *The RUSI Journal*. 28-37.
- WorldAtlas. (2019). *Arctic*. Retirado de <https://www.worldatlas.com/webimage/countries/polar/arctic.htm>
- WorldAtlas. (s.d.). *Hans Island – Property of Canada or Denmark?* [Página online]. Retirado de <https://www.worldatlas.com/articles/hans-island-dispute.html>
- Yamal LNG. (s.d.). *Yamal LNG* [Página online]. Retirado de <http://yamallng.ru/en/>

ESTREITOS DA TARTÁRIA E DE LA PÉROUSE

Bruno Vicente de Barros Cardoso Ribeiro

Major da GNR

Luís Filipe Marques dos Santos Conceição

Major de Engenharia

RESUMO

A Geopolítica procura referências geográficas que permitam esclarecer as relações de poder dos atores do Sistema Internacional, oferecendo “formas de olhar para o Mundo” na procura de o compreender, estando sistematizada a forma como o concretiza. Tendo por base o tema geral “A Geopolítica dos *chokepoints* e das *shatterbelts*”, este trabalho é dedicado ao estudo geopolítico dos Estreitos da Tartária e *La Pérouse*, numa região que dá sinais de se estar a transformar no centro de gravidade económico a nível mundial – a região da Ásia-Pacífico – e que se encontra sujeita à influência das grandes potências que lhe estão próximas: Rússia, Japão e China, e dos “omnipresentes” Estados Unidos da América. Assim, partindo da caracterização geográfica dos estreitos, foram abordados os fatores geopolíticos/geoestratégicos, e as influências políticas, económicas e militares da interação dos vários atores. Decorrente da caracterização e do estudo efetuado a montante, o presente trabalho debruçou-se, então, sobre as “dinâmicas geopolíticas” nos espaços em estudo e áreas circundantes, que envolvem quatro atores essenciais – Rússia, Japão, China e EUA – tendo sido analisadas as relações de influência, de conflito ou de interesse existentes entre si.

Palavras-chave: *Chokepoint*; Estreito da Tartária; Estreito de *La Pérouse*; Ásia-Pacífico

ABSTRACT

The goal of geopolitics is to search for geographical references to clarify the actions of the actors in the International System, offering “ways of looking at the world” in order to understand, allowing to systematize a way to achieve it. Based on the general theme “The Geopolitics of chokepoints and shatterbelts”, this work is dedicated to the geopolitical study of the Tartary and La Pérouse straits, in a region that has been giving signs of transformation towards becoming a world economic center – The Asia Pacific region – that is affected by Russia, Japan and China, and the “omnipresent” United States of America. The work begins with the geographical characterization of the straits, and then the relations between the before mentioned countries are analyzed based on a Political-Economic and Military perspective. Due to the characterization and the study carried out, the present work will focus on “geopolitical dynamics” that involve four historical actors

- *Russia, Japan, China and the USA - and analyze the relations of influence, conflict of interest between them.*

Keywords: *Chokepoint; Tartary Strait; La Pérouse Strait; Asia-Pacific.*

1. INTRODUÇÃO

Atualmente, o mundo está a passar por profundas mudanças assentes em interesses económicos, na globalização, bem como numa sociedade da informação e com uma vincada diversificação cultural. Hoje, os interesses geopolíticos e geoestratégicos, assim como o relacionamento entre atores do Sistema Internacional (SI), estão norteados por uma competição de desenvolvimento e de cooperação *win-win*, o que muitas vezes leva à discordância e ao conflito.

O estudo que se pretende apresentar materializa este desiderato, numa região que dá sinais de se estar a transformar no centro de gravidade económico a nível mundial – a região da Ásia-Pacífico – onde se joga um xadrez político de interesses económicos e geoestratégicos entre as principais potências, nomeadamente a Rússia, o Japão, a China e os “omnipresentes” Estados Unidos da América (EUA).

Assim, na prossecução dos objetivos traçados para este trabalho, o mesmo foi dividido em três capítulos e conclusões. No primeiro capítulo é efetuada a caracterização geográfica dos dois estreitos em estudo, e, de seguida, realizado um breve enquadramento histórico, em que se procura evidenciar a relevância dos estreitos enquanto *chokepoints*. O segundo capítulo foca os fatores e subfatores geopolíticos e geoestratégicos, estando focado nos domínios políticos, económicos e militares, visando os atores com influência, direta e indireta, nos respetivos estreitos. Por último, o terceiro capítulo, alude à análise dos fatores geopolíticos e geoestratégicos⁷¹ e as relações de interesse entre atores, onde se expõem as relações de interesse ou conflito.

Para sumarizar o estudo efetuado, no final apresentam-se as conclusões, onde se destacam os pontos de maior relevo, e a reter, dentro das relações de interesse entre atores.

⁷¹ O estudo dos fatores geopolíticos/geoestratégicos, que podem ser definidos como “um conjunto de agentes, elementos, condições ou causas de natureza geográfica, suscetíveis de serem operados no levantamento de hipóteses para a construção de modelos dinâmicos de interpretação da realidade, enquanto perspetivação consistente de apoio à Política e à Estratégia (IAEM, 1993), é de crucial importância para qualquer análise de cariz geopolítico, uma vez que providenciam uma contribuição significativa para o poder de um ator, assim como para a interpretação da realidade, apesar de, por si só, não definirem o poder de um qualquer ator (Dias, 2010).

2. CARATERIZAÇÃO GEOGRÁFICA E ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

2.1. CARATERIZAÇÃO GEOGRÁFICA

2.1.1. O Estreito da Tartária

De uma forma resumida, o Estreito da Tartária é um estreito que faz a separação da ilha russa de Sacalina, no sudeste russo da Ásia continental, ligando o Mar de *Okhotsk* ao Mar do Japão, enquanto que o Estreito de La Pérouse une o Mar do Japão, a oeste, com o Mar de *Okhotsk*, a leste, e encontra-se a sul da Ilha de Sacalina e a norte da ilha japonesa de *Hokkaido*.

O Estreito da *Tartária*⁷² (Figura 1) separa a Ilha de Sacalina do sudeste da Rússia e liga o mar de *Okhotsk* ao mar do Japão. Tem, aproximadamente, 900 quilómetros de comprimento e uma profundidade máxima de 20 metros (Martín, 2010, p. 96). O ponto mais estreito do estreito da Tartária possui uma largura de 7,3 quilómetros e situa-se entre o Cabo Pogibi (Sacalina) e *Lazarev* (Rússia Continental), sendo designado por Estreito de *Nevelskoy*.

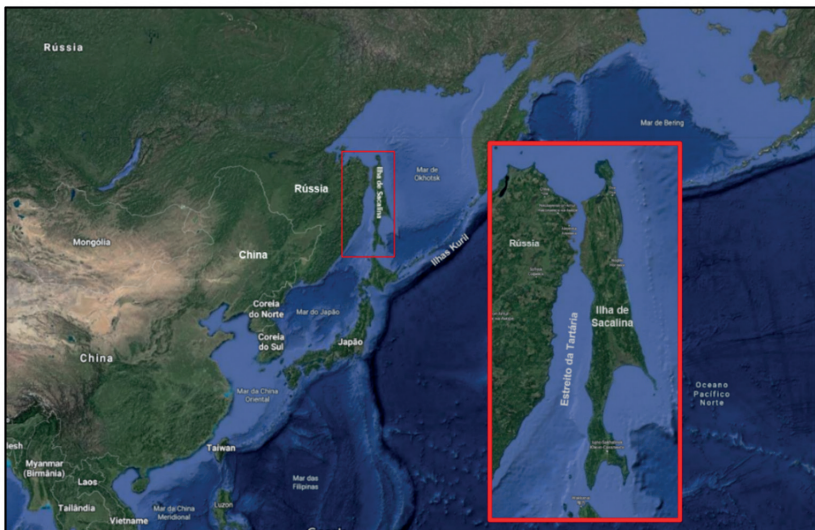


Figura 1 - Estreito da Tartária
Fonte: Adaptado de (Google Maps, 2019).

⁷² Em diversa literatura também assume a designação de Golfo da Tartária, Golfo Tártaro ou Estreito Tártaro (Martín, 2010).

Os principais portos russos do Estreito da Tartária são *Uglegorsk*, *Aleksandro-vsk-Sacalinasky*, *Lesogorsk* e *Sovetskaya Gavan*, estando a navegabilidade restringida, devido ao gelo, entre os meses de novembro a maio (Encyclopædia Britannica, 2019).

A norte do Estreito da Tartária desagua um dos dez maiores rios do mundo, o Rio *Amur*, com 2 824 quilómetros de extensão, o qual tem a sua origem na confluência do rio *Shilka* e do rio *Argun*. Este rio é navegável e liga três Estados, a Mongólia, a Rússia e a China, constituindo uma fronteira entre estes dois últimos (Russian geography, 2019). Atualmente, a Rússia e a China estão a desenvolver projetos de cooperação no âmbito da navegação, da exploração agrícola e da implementação estações hidroelétricas (Encyclopædia Britannica, 2016).

2.1.2. O Estreito de La Pérouse

O Estreito de *La Pérouse* (ou estreito de *Soya Kaikyo*) (Figura 2) está localizado entre o sul da ilha russa de Sacalina e o norte da ilha japonesa de *Hokkaido*. O estreito liga o Mar de *Okhotsk* ao Mar do Japão e possui cerca de 45 quilómetros de comprimento, 40 de largura, e entre 20 a 40 metros de profundidade (Martín, 2010, p. 86).

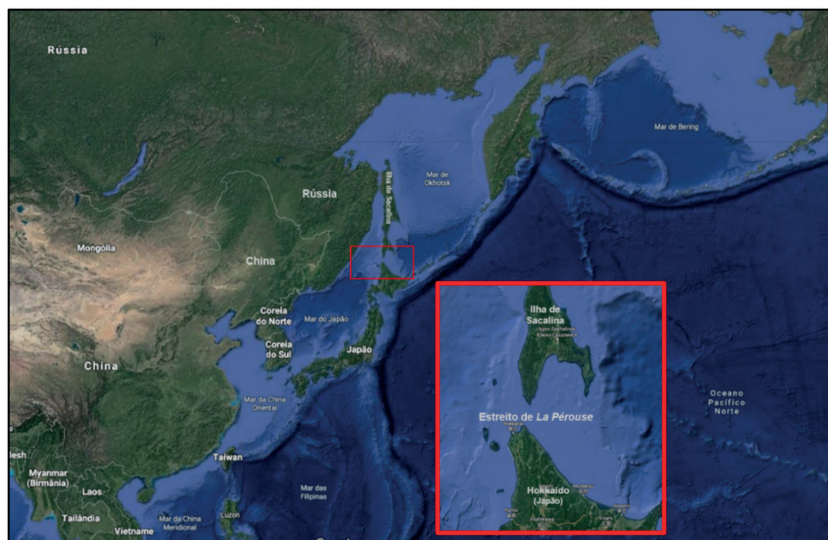


Figura 2 – Estreito de La Pérouse

Fonte: Adaptado a partir de Google Maps (2019).

Estes dois estreitos enquadram-se numa das divisões federais russas (*oblast*), situada na costa do continente euro-asiático, numa zona de transição do continente para o Oceano Pacífico, denominada por Região de Sacalina, com uma área total de cerca de 87 mil km², que inclui a Ilha de Sacalina, onde se localiza a capital da região, *Yuzhno-Sacalinask*, e as suas ilhas adjacentes de *Ush*, *Moneron* e *Tyuleniy*, e duas cordilheiras das Ilhas Kuril (Bolshoi e Malaya) (Governo da Região de Sacalina, 2014).

A Região de Sacalina, para além da sua importância geopolítica e geoestratégica, dado que é a única porta de acesso direto ao Oceano Pacífico por parte da Rússia, dispõe de uma assinalável variedade de recursos naturais⁷³ (Governo da Região de Sacalina, 2014).

2.2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

Como se pode verificar, os dois estreitos, além de ambos se ligarem ao mar de *Okhotsk*, ainda confluem com a ilha russa de Sacalina⁷⁴ e com as Ilhas Kuril, estas, móbil de disputa entre a Rússia e o Japão, não existindo consenso quanto à sua soberania.

O interesse pela Ilha de Sacalina e pelas Ilhas *Kuril*, por parte da Rússia e do Japão, começou em meados do século XVII, através de campanhas de exploração, tendo sido colonizadas nos séculos XVIII e XIX, com a ocupação russa, a partir do norte da ilha, e dos japoneses, na zona sul (Columbia Electronic Encyclopedia, 2012).

Em 1855, a Rússia e o Japão assinaram o Tratado de *Shimoda*⁷⁵ que declarou que os cidadãos nacionais de ambos os países poderiam habitar a ilha: russos no norte e japoneses no sul, sem uma fronteira claramente definida entre eles, dividindo as Ilhas *Kuril*, em que as Ilhas *Shikotan*, *Kunashir*, *Etorofu* e o grupo de ilhas de *Habomai* (mais próximas da ilha japonesa Hokkaido) pertenciam ao Japão, e o conjunto de ilhas mais a norte ficariam na dependência da Rússia (Figura 3) (Williams, 2007).

⁷³ Recursos que são desde a fauna, flora e, principalmente, combustíveis fósseis e matérias-primas minerais, tais como: petróleo, gás natural e carvão; metais ferrosos e não ferrosos, estes nobres e raros, como ouro, titânio-magnetita, mercúrio, manganês, tungstênio, prata, cobre, chumbo, zinco e crómio; minerais não metálicos e agroquímicos; pedras ornamentais; águas termais e minerais subterrâneas (Governo da Região de Sacalina, 2014).

⁷⁴ Ilha de Sacalina é a maior ilha russa, com 948 quilómetros (km) de comprimento e 25 a 170 km de largura, com uma área total de 72.492 km². O setor da mineração é o principal motor da economia da ilha, nomeadamente carvão, ouro, outros metais preciosos e não preciosos, e com especial destaque para o petróleo e gás (Heritage Expeditions, 2019).

⁷⁵ Tratado celebrado entre a Rússia e o Japão e visava regular as questões do comércio, da navegação e a delimitação territorial.

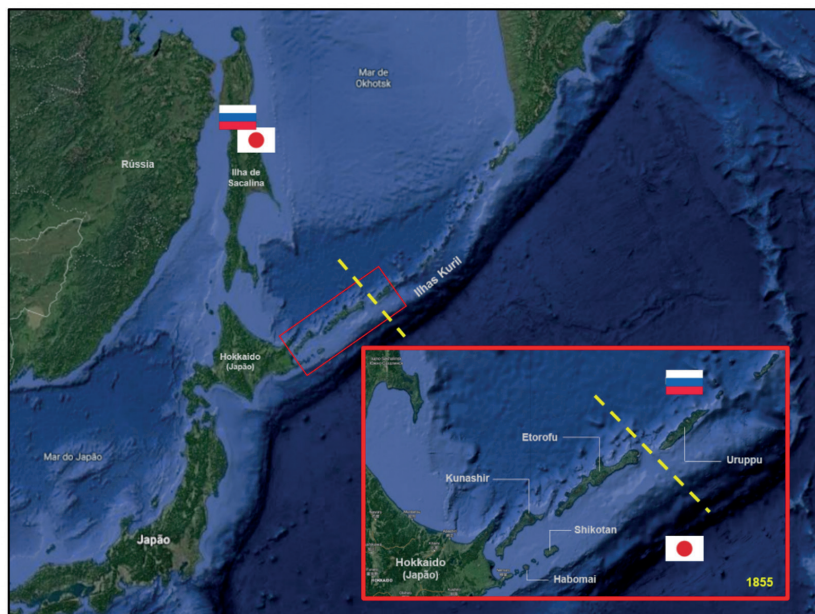


Figura 3 – Tratado de Shimodo em 1855
Fonte: Adaptado a partir de Google Maps (2019).

A Ilha de Sacalina permaneceu sob soberania compartilhada entre a Rússia e o Japão até à assinatura do Tratado de São Petersburgo, em 1875, no qual ficou estipulado que a soberania passaria na totalidade para a Rússia, havendo a cedência da parte sul da ilha de Sacalina por parte do Japão, em troca da posse de toda a cadeia das Ilhas Kuril (Williams, 2007).

O Tratado de São Petersburgo foi o último redesenho pacífico de definição de fronteiras entre a Rússia e o Japão. Depois disso, Sacalina foi transformada numa colônia penal russa, daí que a população presente era maioritariamente constituída por prisioneiros, ex-prisioneiros europeus e funcionários públicos russos. Quanto à população asiática, o maior grupo étnico era sobretudo japonês, que se dedicava à indústria pesqueira (Paichadze & Seaton, 2015).

Entre 1904 e 1905, decorreu a Guerra Russo-Japonesa, a qual encerrou formalmente o Tratado de *Portsmouth* (1905) e levou a uma nova redefinição da soberania da Ilha de Sacalina, passando o Japão a ocupar a ilha até ao 50.º paralelo norte (Columbia Electronic Encyclopedia, 2012).

O Japão atribuiu o nome de *Karafuto* à parte conquistada à Rússia, constituindo, em 1907, um governo colonial, o qual promoveu o desenvolvimento comer-

cial, designadamente a pesca, a silvicultura⁷⁶ e a exploração de minas de carvão (Paichadze & Seaton, 2015).

Durante a Guerra Civil, que se seguiu à revolução russa em abril de 1920, o Exército Japonês ocupou a parte norte da Ilha de Sacalina, que estava sob a soberania da Rússia (Governo da Região de Sacalina, 2014). Comerciantes japoneses e trabalhadores coreanos deslocaram-se para o norte da ilha, embora não obtivessem sucesso, por questões sociais e devido à falta de ligação terrestre entre o norte e o sul da ilha, obrigando a que todas as transações fossem feitas por mar (Paichadze & Seaton, 2015). O Japão nunca administrou formalmente a parte norte da ilha e, em 1925, o Exército Japonês retirou-se do norte, devolvendo aquela parte da ilha à Rússia (Paichadze & Seaton, 2015).

Durante a 2.ª Guerra Mundial, em 11 de agosto de 1945, o Exército Russo atacou *Karafuto* (parte sul da Ilha de Sacalina), passando o 50.º paralelo norte e, em 13 de agosto, o governo japonês ordenou a evacuação de civis para *Hokkaido*. Em 23 de agosto, as forças russas ocuparam *Toyoara* (capital de *Karafuto*), passando a Ilha de Sacalina e as Ilhas *Kuril* a estarem totalmente sob o controlo da Rússia (Paichadze & Seaton, 2015).

A partir de 1945, e até aos dias de hoje, a fronteira entre a Rússia e o Japão passou a ser o Estreito de *La Pérouse*. Embora o Japão tenha renunciado à territorialidade da Ilha de Sacalina, ainda mantém as suas reivindicações sobre as Ilhas *Kuril*.

3. IDENTIFICAÇÃO DE ATORES E DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

Neste capítulo, pretende-se analisar os fatores geopolíticos/geoestratégicos que caracterizam os interesses políticos, económicos e militares, que influenciam os estreitos e os transformam em *chokepoints* com importância para os atores.

3.1. DOMÍNIO POLÍTICO-ECONÓMICO

3.1.1. A Rússia

O Estreito da Tartária, como se viu no ponto anterior, encontra-se delimitado por territórios sob a soberania russa. A Ilha de Sacalina representa uma das maio-

⁷⁶ O Japão dedicou-se à produção de papel, uma vez que na Europa a produção estava seriamente afetada pela 1.ª Guerra Mundial. A produção da madeira ainda foi essencial para a reconstrução de Tóquio, após o grande terramoto de 1923 (Paichadze & Seaton, 2015).

res fontes atuais de riqueza da Rússia, tendo como motor da economia a exploração dos seus recursos naturais, nomeadamente de petróleo e gás natural, e ainda das suas reservas de ferro, chumbo, zinco, prata, ouro, entre outros minerais. A atividade agrícola e das pescas também têm um enorme peso na economia da região (Zausaev, 2012).

A Rússia desempenha um papel importante e crescente no setor da energia⁷⁷, transformando o potencial dos seus recursos energéticos em poder económico e influência política na região, particularmente nas relações com os países do nordeste da Ásia, nos quais se incluem a China e o Japão, regulando, desta forma, a sua política de interesses ao nível da segurança, pela relação que mantém com os seus vizinhos regionais (Akaha & Vassilieva, 2014). Este papel distintivo de poder energético é facilmente espelhado pelas tabelas que se seguem, podendo-se verificar que em 2018, a Rússia exportou, por dia, mais de 5 milhões de barris de petróleo, e ao longo desse ano, cerca de 251 milhões de metros cúbicos de gás natural.

No nordeste da Ilha de Sacalina, desde 1996 que se encontra implementado o projeto Sacalina-1⁷⁸, que é operado pela empresa *Exxon Neftegas Limited*, nos campos de *Chayvo*, *Odoptu* e *Arkutun-Dagi*⁷⁹ (Figura 4), no mar de *Okhotsk*, e conta com a participação de empresas russas, japonesas, indianas e americanas, estimando-se que o estado Russo tenha um retorno de 89 biliões de dólares (Exxon Mobil Corporation, 2019).

⁷⁷ A Rússia desenvolve uma diplomacia ativa no domínio energético, aliciando parceiros comerciais estrangeiros para investir e explorar algumas das suas reservas. Hoje, não se pode descrever o papel da Rússia nas relações internacionais, ao nível político e estratégico, sem fazer referência aos seus recursos energéticos (Akaha & Vassilieva, 2014).

⁷⁸ O Sacalina-1 é um projeto de consórcio internacional composto pelos seguintes participantes: a Exxon Neftegas Limited, uma subsidiária da ExxonMobil sediada nos EUA, e detém uma participação de 30%; pela empresa petrolífera russa Rosneft, através de suas afiliadas RN-Astra (8,5%) e Sacalinamorneftegas-Shelf (11,5%); o consórcio japonês SODECO, que detém uma participação de 30%; e a empresa estatal indiana de petróleo ONGC Videsh Ltd. tem 20% (Exxon Mobil Corporation, 2019).

⁷⁹ As operações de extração dos hidrocarbonetos tiveram início nos campos de Chayvo, Odoptu e Arkutun-Dagi, em 2005, 2010 e 2015, respetivamente (Exxon Mobil Corporation, 2019).

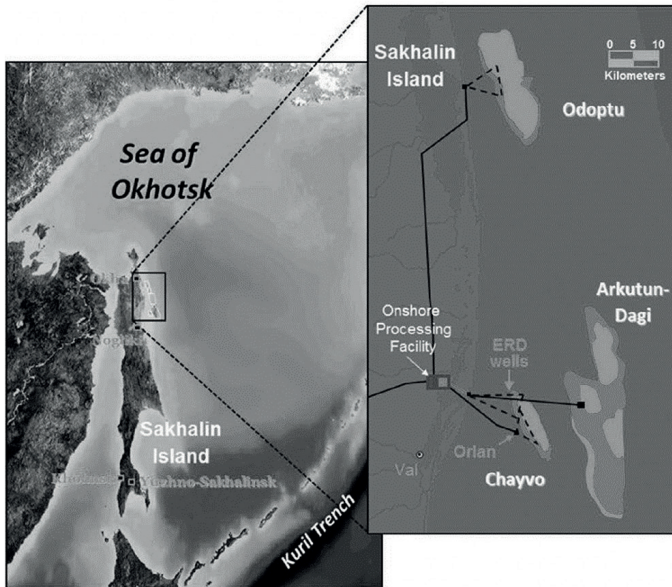


Figura 4 – Campos de Chayvo, Odoptu e Arkutun-Dagi

Fonte: Journal of Petroleum Technology (2016)

A exploração dos campos de petróleo e gás de *Chayvo*⁸⁰ (41 poços de captação) utiliza complexas infraestruturas de perfuração *onshore* (*Yastreb*) e *offshore* (*Orlan*)⁸¹.

Posteriormente, o petróleo é encaminhado, por oleoduto, para o terminal de *De-Kastri*, que se situa na região *Khabarovsk*, na Rússia continental, atravessando o Estreito da Tartária. Daqui o petróleo bruto é transportado para os mercados mundiais através de navios-tanque, com capacidade para 720 mil barris.

No mesmo ano, em 1996, a Rússia emite licenças de concessão ao consórcio *Sacalina Energy*, autorizando a exploração dos campos de *Piltun-Astokhs kaye* e *Lunskaye*, para que seja implementado o projeto *Sacalina-2*. Este consórcio é constituído por empresas de diferentes países, nomeadamente a *Gazprom* (Rússia – 50% mais uma ação), *Royal Dutch Shell* (Reino Unido – 27,5% menos uma ação), a *Mitsui* (Japão – 12,5%) e a *Mitsubishi* (Japão – 10%) (*Sakhalin Energy*, 2019).

⁸⁰ Nesta região, todo o petróleo e gás é encaminhado para terra, para a plataforma *Onshore Processing Facility* (OPF), que tem a capacidade de armazenar 250 mil barris de petróleo e 22,4 milhões de metros cúbicos de gás por dia. Para esta mesma plataforma de armazenamento, ainda são encaminhados os hidrocarbonetos provenientes dos campos de *Odoptu* e de *Arkutun-Dagi* (*Exxon Mobil Corporation*, 2019).

⁸¹ Designações utilizadas para instalações petrolíferas quando as perfurações são em terra (*onshore*), ou quando se encontram no mar (*offshore*).

Atualmente, o consórcio explora três plataformas *offshore* de petróleo e gás – *Piltun-Astokhskaye-A* (*Molikpaq*⁸²), *Piltun-Astokhskaye-B*⁸³ e *Lunskaye-A* (LUN-A) – sendo os hidrocarbonetos encaminhados por um sistema de oleodutos e gasodutos “Trans-Sacalino” (Figura 11), com mais de 1 900 quilômetros de comprimento, que transporta o petróleo e o gás, extraído dos respectivos campos, para uma instalação de processamento *onshore*, situada próxima de *Lunskoye*, até um Complexo de Produção em *Prigorodnoye*, no sul da ilha de Sacalina, junto à baía de *Anivaque*, que contempla dois terminais, um de gás natural liquefeito (GNL) e outro de petróleo. A exportação é efetuada através de navios-tanque, a partir do Estreito de *La Pérouse*, no porto marítimo russo de *Prigorodnoye* (Gazprom, 2016).

Em 2018, o consórcio *Sacalina Energy* extraiu cerca de 4 milhões de toneladas (28 milhões de barris) de petróleo e produziu cerca de 11 milhões de toneladas de GNL⁸⁴ (Gazprom, 2019).

O Estreito da Tartária é atravessado, ainda, pelo primeiro gasoduto inter-regional do leste da Rússia, que liga a Ilha de Sacalina a *Vladivostok*, denominado por *Gas Transmission System (GTS)*⁸⁵, o qual alimenta as regiões de *Khabarovsk* e *Primorye*, na Rússia continental, podendo vir a garantir o fornecimento a países da Ásia-Pacífico (Figura 5) (Gazprom, 2019).

⁸² É uma plataforma de perfuração e extração resistente ao gelo, com capacidade para a produção de 90 mil barris de petróleo e de 1.7 milhões de metros cúbicos de gás por dia (Gazprom, 2016)

⁸³ A plataforma *Piltun-Astokhskaya-B*, desde o final de 2008 extrai petróleo e gás e é a maior plataforma do projeto *Sacalina-2*, estando projetada para operar durante todo o ano em condições climáticas severas e sob cargas pesadas de ondas, do gelo e atividade sísmica (Gazprom, 2019).

⁸⁴ O GNL da ilha de Sacalina representou 4,8% das exportações na região Ásia-Pacífico e cerca de 3,6% em todo o mundo, tendo como principais destinos o Japão, a Coreia do Sul, Taiwan e China. Quanto ao petróleo, os principais destinos foram o Japão, a China, a Coreia do Sul e os EUA. Segundo as demonstrações financeiras apresentadas pela *International Financial Reporting Standards (IFRS)*, as receitas da *Sacalina Energy* totalizaram 6 273 milhões de dólares americanos e seu lucro líquido total foi de 2 041 milhões de dólares americanos (Sakhalin Report, 2019).

⁸⁵ O GTS tem um comprimento de 1 800 quilômetros. O GTS, para além de criar condições para o desenvolvimento social e económico no Extremo Oriente da Rússia, com o estabelecimento de grandes empresas industriais naquela região, ainda permitiu melhorar as questões ambientais devido à substituição do carvão por gás natural (Gazprom, 2019).



Figura 5 – Possível ligação do gasoduto Sacalina – Khabarovsk - Vladivostok ao gasoduto "Power of Siberia"

Fonte: Yafimava (2015).

No extremo oriente da Rússia, encontram-se um conjunto de portos marítimos comerciais de extrema importância, nomeadamente o porto marítimo de *Vladivostok*, a nordeste do Mar do Japão, na baía de *Golden Horn*, sendo este um dos maiores portos com capacidade para grandes navios de carga e cruzeiros turísticos. A sul deste porto, encontra-se o porto de *Slavyanka*, destinado a estaleiros navais, e a norte, encontram-se outros três, designadamente o porto de *Nakhodka* e o porto de *Vostochny*, em que a principal atividade é a exportação de carvão a granel, e o terceiro trata-se do porto de *Kozmino* (Figura 13), onde se encontra o mais novo terminal de petróleo bruto da Rússia, proveniente do oleoduto ESPO⁸⁶ (Nakhodka Maritime Services, 2019).

A partir do porto de *Kozmino*, em 2018, foram transacionadas 30,4 milhões de toneladas de petróleo, das quais, 24,3 milhões de toneladas (80%) tiveram como destino a China, seguindo-se o Japão, com 2,6 milhões de toneladas (8%), e a Coreia do Sul, com 1,5 milhões de toneladas (5%), sendo este um dos principais portos de exportação de petróleo da Rússia (Transneft, 2019).

⁸⁶ Significa *Eastern Siberia Pacific Ocean* e consiste num sistema de oleodutos que liga seis regiões da Sibéria Oriental ao Extremo Oriente russo.

A Rússia, para contrabalançar a redução das exportações para a Europa, tem expandido a sua rede de oleodutos⁸⁷ e gasodutos⁸⁸ para os seus portos, bem como para países vizinhos, como é o caso da China, com a ligação do oleoduto ESPO e o gasoduto proveniente de *Vladivostok*. Atualmente, a Rússia é maior fornecedor de petróleo da China, tendo ultrapassado, em 2016, a Arábia Saudita (*Energy Information Administration [EIA], 2017*).

Em 2019, o presidente russo Vladimir Putin e o presidente chinês Xi Jinping chegam a acordo para a construção de um gasoduto (*Power of Siberia*), no valor de 55 biliões de dólares americanos, que fornecerá 38 biliões de metros cúbicos de gás por ano, estando já em negociação mais dois gasodutos, um deles a partir da Ilha de Sacalina (BBC, 2019).

Resumidamente, os oleodutos e gasodutos que têm direta influência nos Estreitos da Tartária e no Estreito de *La Pérouse* são: o oleoduto e gasoduto “Trans-Sacalino”; o oleoduto ESPO; e o gasoduto *Sacalina-Khabarovsk-Vladivostok*.

Outra das riquezas da Rússia são as suas reservas de carvão, tornando-a a terceira maior exportadora mundial de carvão. Em 2016, a Rússia exportou 189 milhões de toneladas de carvão, quer por via terrestre, quer por via marítima, das quais, 47% tiveram como principal destino países asiáticos, sendo o seu principal consumidor a Coreia do Sul, seguindo-se o Japão e a China (EIA, 2017).

À semelhança das intenções expansionistas da política russa relativamente à extração, produção e exportação de petróleo e gás, o mesmo se aplica ao carvão, onde o governo prevê, até 2030, na sua estratégia para a energia, a exploração de novas minas na Sibéria Oriental e no Extremo Oriente, bem como melhorar e construir infraestruturas portuárias com maior capacidade, no intuito de potenciar as exportações (Ministry of Energy of the Russian Federation, 2010).

⁸⁷ A empresa estatal russa Transneft detém o monopólio da rede de oleodutos da Rússia, fazendo chegar o petróleo aos países vizinhos ou aos portos russos para exportação. Uma exceção é o oleoduto proveniente da ilha de Sacalina, que é propriedade do consórcio Sakhalin-2 (EIA, 2017).

⁸⁸ A empresa estatal Gazprom russa domina o setor do gás natural na Rússia, sendo proprietária de quase a totalidade dos gasodutos.

3.1.2. O Japão

Entre 2012 e 2019, o Presidente Russo, Vladimir Putin, e o Primeiro-Ministro Japonês, Shinzo Abe⁸⁹, efetuaram 25 reuniões, o que demonstra a intensidade das relações diplomáticas entre os dois países (Shagina, 2019). Numa dessas reuniões, em dezembro de 2016, juntamente com o diretor executivo da Gazprom, Rússia e Japão estabeleceram medidas concretas de cooperação económica. Uma dessas medidas é a construção de um gasoduto entre a Ilha de Sacalina e a ilha japonesa *Hokkaido*, passando pelo Estreito de *La Pérouse*, o que irá contribuir para o desenvolvimento da economia da ilha japonesa, potenciando a indústria e o turismo na região⁹⁰ (Figura 6) (Kazuhiko, 2017).



Figura 6 – Ligação Hokkaido - Sacalina - Rússia continental

Fonte: The Sunday Times (2017).

⁸⁹ Shinzo Abe, em maio de 2016, na cimeira Rússia-Japão, definiu oito pontos estratégicos de cooperação económica com a Rússia – acolhidos com agrado por parte de Vladimir Putin – nomeadamente, no âmbito da saúde, do desenvolvimento de cidades limpas e confortáveis, do intercâmbio e cooperação de pequenas e médias empresas, do desenvolvimento de indústrias e bases de exportação no Extremo Oriente, da implantação de mais empresas e indústrias no território russo, do fornecimento de tecnologias de ponta, do impulsionar da interação entre os recursos humanos e do potenciar da cooperação energética (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2016).

⁹⁰ O governador da região de Sacalina, Valery Limarenko, anunciou, em 2019, a intenção de ligar a Ilha de Hokkaido à Ilha de Sacalina e esta à Rússia continental. Estas ligações irão permitir incluir os portos japoneses na rede ferroviária russa, assim como na rota marítima do Norte. Por sua vez, a ligação por ponte ou túnel, entre a Ilha de Sacalina e a Rússia continental, possibilitará a ligação de Tóquio à capital russa, bem como à rota ferroviária Transiberiana, o que materializa a ligação do Japão à Europa (Russia Briefing, 2019).

Para a Rússia, a cooperação económica com o Japão proporcionou-lhe uma oportunidade de diversificar os seus parceiros económicos, diminuindo a sua dependência da China. Por outro lado, as sanções ocidentais devido à ocupação da Crimeia, funcionaram também como um catalisador das relações da Rússia com o Japão, uma vez que este lhe pode suprimir as necessidades de investimento e de inovação tecnológica para desenvolver as suas indústrias ultrapassadas e recursos inexplorados no Extremo Oriente e dão um sinal exterior de que a Rússia não está isolada e consegue encontrar parceiros internacionais (Shagina, 2019).

As relações económicas e políticas entre a Rússia e o Japão, embora tenham demonstrado alguns avanços, têm evoluído de forma moderada. O governo japonês tem desenvolvido esforços, com incentivos e garantias, junto das empresas japonesas para dinamizar a cooperação, contudo, as sanções impostas pelos EUA estão a retrair os investimentos das empresas japonesas⁹¹ (Shagina, 2019).

A Rússia, em termos geoestratégicos, está-se a posicionar como o futuro líder do corredor entre o Pacífico Asiático e a Europa, bem como um importante fornecedor de recursos energéticos para as economias asiáticas que se encontram em crescimento. Para concretizar este objetivo, o governo russo pretende modernizar as infraestruturas marítimas. A médio prazo, a Rússia pretende ainda garantir nichos de alta tecnologia no mercado regional do Pacífico, em particular na indústria aeroespacial e na construção naval⁹².

⁹¹ As sanções dos EUA afetaram os investimentos de empresas japonesas na economia russa, no âmbito da cooperação, nomeadamente o impedimento de se desenvolver a exploração de gás (desde 2015) no campo de Yuzhno-Kirinskoye, na ilha de Sacalina, o qual faz parte do projeto Sakhalin-3, bem como não permitiu a expansão do projeto Sakhalin-2. Em julho de 2017, o Gabinete de Controlo de Ativos Estrangeiros do Departamento do Tesouro dos EUA, que administra e aplica sanções económicas e comerciais, bloqueou um acordo entre a Rosneft (empresa russa) e empresas japonesas (JOGMEC, Inpex Corp e Marubeni Corp) para a exploração conjunta de petróleo offshore, junto à ilha de Sacalina. Importa salientar que anteriormente o governo russo tinha negado essa mesma exploração a empresas dos EUA. A cooperação no âmbito da indústria aeronáutica também sofreu constrangimentos, deixando a empresa japonesa Toray de fornecer componentes para o desenvolvimento do avião MC-21 de construção russa (Shagina, 2019).

⁹² Exemplos disso é o desenvolvimento do projeto para a construção de um gigantesco estaleiro em Zvezda, a instalação, na localidade de em Komsomolsk-on-Amur, de uma indústria aeronáutica dedicada à produção de aeronaves de combate Sukhoi, e, ainda, uma estação aeroespacial em Vos-tochny (Muraviev, 2019).

3.2. DOMÍNIO MILITAR

3.2.1. Rússia

Em 2018, a Rússia efetuou um enorme reforço de meios militares na Região Militar Oriental⁹³, desde carros de combate, mísseis táticos, sistemas de artilharia pesada, sistemas de defesa aérea radares, entre outros. O destaque, nesse âmbito, vai para o acréscimo de 300 novas aeronaves de combate nas bases da região. Numa perspetiva de médio prazo, a Rússia, até 2027, vai ainda fortalecer a sua frota

marítima no Pacífico com 70 novos navios de guerra e auxiliares, incluindo 11 submarinos movidos a energia nuclear e a eletro-diesel, e 19 novos navios de guerra de superfície (Muraviev, 2019).

A Frota Russa do Pacífico⁹⁴ (FRP), que se encontra sedeadada em Vladivostok e dividida por dois locais, *Primorskaya* e *Kamchatskaya*, continua a ser a sua espinha dorsal para projetar o seu poder militar nos oceanos Pacífico, Índico, para além da sua costa litoral.

Importa salientar que o posicionamento estratégico de implementação da FRP permite efetuar o controlo total das rotas e acessos aos Estreitos da Tartária e *La Pérouse*, bem como ao mar de Okhotsk, destacando-se a frota instalada na região de *Kamchatskaya*, que contempla submarinos nucleares e corvetas (*Defense Intelligence Agency* [DIA], 2017).

Ainda nesta senda, e dada a importância do Mar de *Okhotsk* e os acessos aos referidos estreitos, a Rússia mantém, desde a 2.ª Guerra Mundial, uma forte presença militar ao longo do arquipélago das Ilhas *Kuril* e da região de *KamchatkaKaya*, tendo nos últimos anos reforçado a sua presença. Importa aqui salientar que as Ilhas *Kuril* formam uma barreira natural que permite controlar o acesso ao Pacífico e, por sua vez, à Rússia.

Em 2018 e 2019, a 520.ª Brigada de Artilharia de Mísseis Costeiros, situada em *KamchatkaKaya*, foi reforçada com dois batalhões, e a base aérea de *Yasny*,

⁹³ Designada por *Eastern Military District*.

⁹⁴ Segundo o relatório da Agência de Inteligência de Defesa dos EUA (DIA, 2017), a FRP possui mais de 30 mil militares, distribuídos por 77 navios de guerra, incluindo 23 submarinos estratégicos e táticos (a diesel e nucleares), 8 navios de combate de superfície, 5 *destroyers*, 25 navios de patrulhamento, 8 draga-minas, 8 embarcações anfíbias. A acrescentar aos meios navais, a FRP ainda conta com um esquadrão de aviões de combate, 6 esquadrões de aviões de combate antissubmarinos, 2 esquadrões de transporte, 2 brigadas de infantaria naval, 1 regimento de defesa antiaérea e 2 brigadas de artilharia de costa (Muraviev, 2018).

A sua área de intervenção operacional abrange toda a área do Pacífico, do Índico, estendendo-se até África do Sul, Austrália, Antártica e América do Sul.

situada na ilha de *Etorofu* (ilha em disputa com o Japão) (Figura 7) recebeu uma unidade permanente de caças Su-35S (Batashvili, 2019). Já em 2016, nas ilhas de *Etorofu* e *Kunhashir* (outra das ilhas em disputa), tinham sido instalados sistemas de mísseis balísticos (Muraviev, 2018).

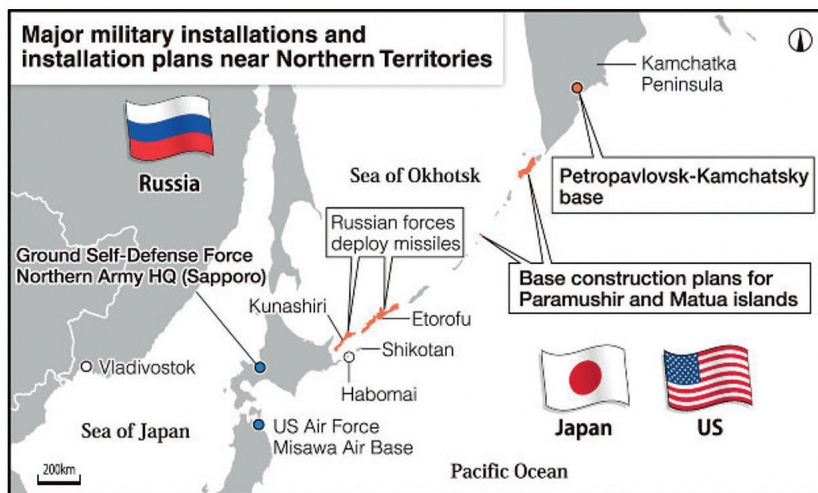


Figura 7 – Presença militar russa nas ilhas Curilas e na região de Kamchatka
Fonte: Mainichi (2018).

3.2.2. Japão

Depois da desmilitarização sofrida em consequência da 2ª Guerra Mundial, o Japão, devido à instabilidade na região e no intuito de garantir a sua segurança e de manter o seu poder de influência no leste da Ásia, criou as Forças de Autodefesa. No domínio da defesa, firmou e tem mantido um conjunto de tratados e acordos com os EUA⁹⁵, o que criou alguma pressão regional, perante a Rússia, a China e a Coreia do Norte (Oliveira, 2017).

O Japão tem como estratégia de segurança nacional contribuir para a paz, estabilidade e prosperidade da comunidade internacional, nomeadamente na re-

⁹⁵ Os EUA detêm acordos e tratados bilaterais com o Japão, designadamente o Tratado de Cooperação e de Segurança Mútua EUA-Japão, o que lhes garante uma forte presença militar na região do Pacífico, estando destacados mais de 54 000 militares, divididos entre a 7.ª Frota da Marinha, a 3.ª Força Expedicionária da Marinha do Corpo de Fuzileiros Navais, 3 esquadras de Força Aérea, bem como pequenas unidades do Exército e de Operações Especiais. A cooperação operacional entre as forças dos EUA e as Forças de Autodefesa do Japão estende-se entre missões de proteção e exercícios conjuntos (Department of Defense, 2019).

gião Ásia-Pacífico. As Forças de Autodefesa⁹⁶ são organizadas em forças marítimas, terrestres e aéreas (Ministry of Defense, 2019). Relativamente à visão das relações de vizinhança, o Japão destaca três países como alvo de preocupação, e que em certa parte são a razão do seu investimento na área da defesa, nomeadamente a China⁹⁷, a Coreia do Norte⁹⁸ e a Rússia⁹⁹.

3.2.3. China

A China, fruto do seu exponencial crescimento económico, nas últimas duas décadas, tem direcionado uma grande fatia dos seus investimentos para a área da defesa, tanto na componente aérea, terrestre, marítima e aeroespacial.

Considerando a importância geoestratégica que o espaço marítimo representa, quer em termos económicos como militares, a China construiu e adquiriu uma ampla variedade de meios navais, designadamente submarinos, navios de combate de superfície e navios patrulha com mísseis balísticos, sendo complementados com meios terrestres sofisticados e dedicados ao combate naval, dotados com mísseis cruzeiro e terra-ar, bem como meios aéreos (DIA, 2019).

O documento estratégico de defesa nacional chinesa de 2019, designado por “Livro Branco” e intitulado por “Defesa Nacional da China na Nova Era”, enfatiza a sua política de natureza defensiva e de intenções pacíficas, centrando-se, por um lado, nas questões de reunificação nacional e da integridade territorial, opondo-se claramente à independência de Taiwan, e por outro, numa resposta às estratégias de defesa nacional dos EUA, reconhecendo uma competição estratégica na região Ásia-Pacífico (State Council of the People’s Republic of China, 2019).

⁹⁶ No Livro Branco da Defesa de 2019 (*Defense of Japan*), documento que é público e que se encontra disponível em fontes abertas, o Japão é claro naquilo que são as suas principais preocupações relativamente à sua segurança e defesa, e apresenta os meios e as alianças de que dispõe para fazer face às suas ameaças. Curiosamente, as imagens apresentadas no referido manual, incluem grupo de ilhas em disputa com a Rússia, como sendo área territorial do Japão (Ministry of Defense, 2019).

⁹⁷ No que diz respeito à China, as preocupações devem-se ao facto do fortalecimento das suas capacidades nos domínios do espaço, ciberespaço e do espectro eletromagnético, além das capacidades nucleares, navais e aéreas. Uma outra preocupação deve-se ainda à visível expansão da China para o mar, dado que tem intensificado as suas atividades militares, o que representa uma ameaça para a segurança (Ministry of Defense, 2019).

⁹⁸ Quanto à Coreia do Norte, esta não realizou o desmantelamento de todas as armas de destruição em massa e mísseis balísticos, o que também representa uma séria ameaça ao Japão (Ministry of Defense, 2019).

⁹⁹ Por último, as atividades militares desenvolvidas no Extremo Oriente por parte da Rússia, em que o Japão destaca a demonstração de força durante os exercícios militares “Vostok 2018”, considerados os maiores de sempre, bem como, em 2019, as constantes violações do seu espaço aéreo. A acrescentar a estes factos, recentemente foram reacendidas as velhas disputas territoriais dos territórios do Norte com o anúncio, da Rússia, da instalação de mísseis nas Ilhas de Etorofu e Kunashiri e a colocação de aeronaves Su-35 de combate, também na Ilha de Etorofu (Ministry of Defense, 2019).

O governo chinês no referido documento estratégico (2019) condena a presença militar ilegal de países nas águas e no espaço aéreo da China, numa referência evidente ao envolvimento militar dos EUA com *Taiwan*¹⁰⁰ e à sua influência no aumento das tensões na zona do Mar da China Meridional e do estreito de *Taiwan*, o que tem levado à reaproximação sino-russa e ao estabelecimento de uma cooperação militar, com a realização de exercícios conjuntos.

4. ANÁLISE DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS E RELAÇÕES DE INTERESSE

No presente trabalho, foi, no primeiro capítulo, efetuada a caracterização geográfica dos estreitos marítimos da Tartária e de *La Pérouse*, tendo depois abordados, no segundo capítulo, os fatores e subfatores geopolíticos/geoestratégicos, no domínio político-económico e no domínio militar. Decorrente da caracterização e do estudo efetuado, considera-se que as “dinâmicas geopolíticas” nos espaços analisados, e áreas circundantes, envolvem quatro atores essenciais: a Rússia, o Japão, a China e os EUA. Neste capítulo, que tem como finalidade procurar alcançar a “essência da Geopolítica”¹⁰¹, são tratadas as relações estabelecidas – de influência, de conflito ou de interesse – entre os atores mencionados.

Deste modo, serão abordadas, nos domínios político-económico e militar, as seguintes situações:

- As relações entre a Rússia e o Japão;
- Os interesses da China e as suas relações regionais;
- Os EUA no Pacífico Ocidental.

¹⁰⁰ Os EUA em 2019 anunciaram um possível acordo de venda de armas a Taiwan, estimado num valor de 2 bilhões de dólares, para a aquisição de 100 carros de combate, 1.240 mísseis anticarro e 250 mísseis terra-ar, além de outros equipamentos de defesa (The Soufan Center, 2019).

¹⁰¹ Pode dizer-se que a essência da Geopolítica encontra-se na busca da resposta a duas questões fundamentais: (i) Como é que um dado espaço influencia a política de um grupo, Estado ou coligação; (ii) Como é que a política de qualquer unidade política mais ou menos organizada, se pode servir da geografia para constituir uma teoria? Podendo ser entendida “a várias escalas: à escala de um grupo (por exemplo unido na mesma religião), de um Estado, de um espaço em particular (um oceano, por exemplo) ou à escala mundial (Baud et al., 1999, cit. por Dias, 2010). Em suma, a Geopolítica oferece “formas de olhar para o mundo”, estando sistematizada a forma como o faz. Concomitantemente, fruto de estar alicerçada na Geografia, é, por conseguinte, altamente visual, abraçando facilmente mapas, tabelas e fotografias (Dodds, 2007, p. 4)

4.1. DOMÍNIO POLÍTICO-ECONÓMICO

4.1.1. A disputa territorial pelas Ilhas Kuril entre a Rússia e o Japão

Conforme aduzido no primeiro capítulo, os estreitos em análise localizam-se no extremo do continente Asiático, entre o Mar do Japão e o Mar de *Okhotsk*. Concretamente, o Estreito da Tartária faz a separação da Rússia continental com a Ilha de Sacalina, no sudeste russo da Ásia continental, ligando o Mar de *Okhotsk* ao Mar do Japão, enquanto que o Estreito de *La Pérouse* se encontra a sul da Ilha de Sacalina e a norte da ilha japonesa de *Hokkaido*, unindo também o Mar do Japão, a oeste, com o Mar de *Okhotsk*, a leste. Com efeito, a caracterização geográfica dos estreitos (*chokepoints*) em análise, permite, no imediato, identificar os dois atores diretamente influenciados, ou “geograficamente” influenciados, pelos estreitos, que são a Rússia e o Japão.

Face a esta circunstância, considera-se conveniente recordar o preconizado no Direito Internacional concernente à utilização dos estreitos.

[...] Se um estreito está sujeito à soberania de um único Estado e faz a ligação com um mar fechado, é um estreito interno e tudo o que lhe diz respeito depende da vontade desse Estado (...) Se um estreito por ser utilizado pela navegação internacional e estabelece a comunicação em ter duas zonas de alto-mar (o mesmo é dizer, entre dois mares livres) ou entre um mar livre e o mar territorial de um Estado estrangeiro, estamos perante um estreito internacional, no qual todos os navios gozam do direito de passagem inofensiva. (Cunha e Pereira, 2004, cit. por Dias, 2010, p. 287)

Portanto, os estreitos analisados são ambos internacionais, na medida em que estabelecem a ligação entre dois mares, o Mar de *Okhotsk* e o Mar do Japão. No entanto, se a questão da utilização dos estreitos está enquadrada do ponto de vista legal, o mesmo não se pode dizer sobre a territorialidade das Ilhas *Kuril*.

A disputa sobre os Territórios do Norte (ou as *Kuril* do sul, como são conhecidas na Rússia), conjugado com o interesse da Rússia no Mar de *Okhotsk*, tem sido um ponto de conflito entre estes dois países (Pajon, 2013), que remonta à Segunda Guerra Mundial. O território disputado, localizado ao largo da costa da ilha japonesa de *Hokkaido*, é composto por quatro ilhas separadas: *Iturup*, conhecida em japonês como *Etorofu*; *Kunashir* ou *Kunashiri*; *Shikotan*; e o grupo de ilhéus de *Habomai* (McKirdy, 2019).

O controlo destas ilhas assegura à Rússia o acesso, durante todo o ano, ao Oceano Pacífico, através do Mar de *Okhotsk*, sendo isto essencial para a sua frota de

navios de guerra e submarinos que se encontra em *Vladivostok*, uma vez que o estreito entre *Kunashir* e *Iturup* não congela no Inverno (Agence France-Presse, 2019).

Na senda de uma possível solução para esta situação, em setembro de 2018, Vladimir Putin e Shinzo Abe concordaram em intensificar as negociações tendo em vista a celebração de um tratado de paz, tendo existido, na altura, o compromisso por parte do Japão, de que não iria permitir o estabelecimento de nenhuma base americana, caso alguma das ilhas disputadas lhe fosse entregue (Telegraph Agency of the Soviet Union [TASS], 2019). No âmbito desta disputa, é importante frisar que a Rússia sempre se opôs a qualquer envolvimento de terceiros na resolução desta disputa territorial, nomeadamente manifestou o desagrado em relação aos EUA por apoiarem as reivindicações territoriais por parte do Japão relativamente às Ilhas *Kuril* (Kapur, 2013).

Mas, na condição de país com escassos recursos naturais, o Japão, na posse das ilhas em disputa, passaria a beneficiar de um território rico em áreas de pesca e, supostamente, em reservas *offshore* de petróleo e gás, pelo que é natural que o Japão preferisse ter as ilhas sob seu controlo (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2014).

Porém, esta disputa territorial não tem impedido o desenvolvimento das relações económicas entre os dois países. Neste contexto, o Japão, intimidado pela crescente influência chinesa na Ásia Oriental, recorreu à Rússia em busca de um novo aliado regional, por sinal um vizinho rico em fontes de energia, que o Japão procurava diversificar (Kremlin, 2017). Assim, as relações russo-japonesas têm sido baseadas na partilha de interesses comuns no âmbito da segurança energética, assegurando, desta forma, mercados de exportação para a Rússia e garantindo fontes de abastecimento (pós-*Fukushima*) para o Japão, apesar de, acordo com Pajon (2013), o investimento bilateral e o volume de trocas comerciais têm permanecido abaixo do seu potencial.

Contudo, considerando as mudanças no clima geopolítico e no equilíbrio de poder na região, os benefícios de uma cooperação mais estreita são evidentes por si só, quer no âmbito do desenvolvimento económico, quer em termos de geoestratégia regional, na garantia da continuação de uma Ásia multipolar (Pajon, 2013), portanto, será que, após quase setenta anos do fim da Segunda Guerra Mundial, Moscovo e Tóquio irão finalmente assinar um tratado de paz?

4.1.2. O “*Mare Clausum*” de Okhotsk e o Estreito de La Pérouse

Em 2014, durante a crise internacional que se gerou na sequência da anexação da Crimeia, a Rússia, de uma forma diferente e sem qualquer ruído, “anexou” um outro território, muito mais lucrativo – o *Peanut Hole* –, rico em recursos naturais, situado no centro do Mar de Okhotsk (Figura 22). Em março de 2014, a Organização das Nações Unidas (ONU) reconhece a reivindicação da Rússia em relação ao *Peanut Hole*. Esta área, economicamente importante para as questões das pescas e plena de reservas inexploradas de petróleo e gás, encontra-se no interior de um “triângulo” formado pelo leste da Rússia e o norte do Japão. Este “triângulo” no Mar de Okhotsk, é delimitado pela península de Kamchatka, pela Ilha de Sacalina e pelo arquipélago das Ilhas Kuril. O ponto imaginário que liga a hipotenusa ao cado adjacente desse triângulo, está localizado no Estreito de La Pérouse, que separa Sacalina e Hokkaido e que liga o Mar do Japão ao Mar de Okhotsk. O *Peanut Hole*, trata-se de um enclave de águas internacionais no Mar de Okhotsk, está rodeado pela Zona Económica Exclusiva (ZEE), de 200 milhas, da Rússia.

Assim, a Rússia tem tentado reclamar o Mar de Okhotsk como um *Mare Clausum* (mar interno¹⁰²). Esta reivindicação russa, por um lado, está em linha com o seu avanço em direção ao Ártico, e por outro, reforça a sua posição sobre as Ilhas Kuril do sul disputadas (Figura 8) (Haines, 2014, p. 584).

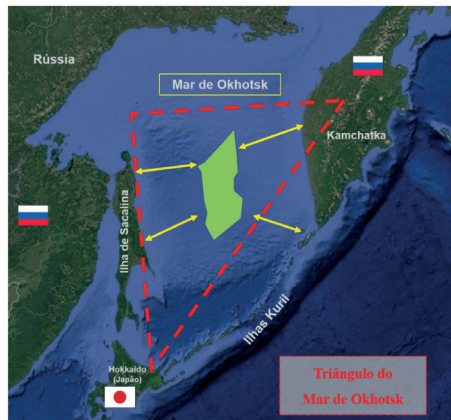


Figura 8 – Localização aproximada do “*Peanut Hole*” no Mar de Okhotsk

Fonte: Adaptado a partir de Google Maps (2019).

¹⁰² O princípio do *Mare Clausum* (mar fechado), saído do Tratado de Alcáçovas, firmado entre Portugal e Espanha no Século XV, consagrava e reservava o direito de posse e navegação a quem descobrisse qualquer terra ou rota marítima. O Tratado de Tordesilhas, no final do século XV, veio ainda reforçar esse princípio (Porto Editora, 2020).

Neste desiderato, a Rússia, considerando que desde 1991 as *Distant Water Fishing Nations* (DWFN) pescam no *Peanut Hole*, começou por associar esta reivindicação à questão da pesca, alegando que tal situação estava a ser prejudicial para as reservas de Paloco ali existentes. Portanto, para evitar a destruição da pesca do Paloco, a Rússia impôs uma moratória em relação à pesca no enclave, contudo a mesma não foi universalmente observada, daí a reivindicação da Rússia junto das ONU (Goltz, 1995).

Todavia, para a Rússia, o interesse reside nas reservas de recursos naturais existentes no *Peanut Hole*, nomeadamente de combustíveis fósseis (petróleo e gás), e não de pescado.

Durante os anos 70 e 80 do século passado, os soviéticos tentaram a exploração do petróleo *offshore*, porém não tinham nem a tecnologia, nem o capital para o fazer (Haines, 2014, p. 591). Hoje, os tempos são outros, e a limitação técnica ao nível da exploração do petróleo foi ultrapassada, daí a importância desta área.

4.1.3. A China e a importância das rotas comerciais marítimas

É possível verificar a existência, de um outro ator com interesse nos estreitos, em particular no Estreito de *La Pérouse*, que é o caso da China. A China exportou, em 2017, produtos no valor de cerca de 2,5 mil milhões de dólares americanos (*Central Intelligence Agency* [CIA, 2019]). Grande parte das trocas comerciais, a nível mundial, é efetuada por transporte marítimo, sendo que, sete dos dez maiores portos do Mundo estão localizados na China (CIA, 2019).

A exportação marítima de produtos chineses para todo o mundo, é efetuada, em geral, através de uma das três rotas seguintes: a do Oceano Índico, a do Oceano Atlântico ou a do Oceano Pacífico. Assim, se os navios têm como destino a Austrália, a Nova Zelândia, América Latina ou a costa ocidental do Canadá e dos EUA, a escolha recai sobre a rota do Pacífico. Em particular, para entrar no Oceano Pacífico Norte, numa das “subrotas” do Pacífico, os navios seguem para o norte através do Mar do Japão, passando a norte da Ilha de *Hokkaido*, pelo Estreito de *La Pérouse* (Figura 9) (Sino Shipping, s.d.).



Figura 9 – Opções de rotas para o transporte de contentores a partir da china para várias localizações no Mundo

Fonte: Sino Shipping (s.d.).

Outro dos motivos de interesse por parte da China está relacionado com a *Belt and Road Initiative* (BRI). Anunciada em 2013, tem como objetivo fortalecer a ligação da China com o mundo, através da “reativação” das antigas “rotas da seda”, estando pensada como uma alternativa, ou complemento, às rotas marítimas que se tornaram inseguras devido a fenómenos de instabilidade regional, como a criminalidade nos mares (e.g. pirataria), e também devido ao controlo dos mares por parte dos EUA (Eder, 2014, p. 125).

No entanto, neste caso, o interesse advém essencialmente de uma possível nova rota, a *“Ice Silk Road”*, que prevê a ligação da China aos portos do norte da Rússia e à Europa, pelo Oceano Ártico, a qual passa pelo Estreito de *La Pérouse* (Lintner & Mai, 2019). É evidente que o Estreito de *La Pérouse* é essencial para se garantir a circulação nesta rota marítima, contudo, e como se pode verificar no mapa a seguira utilização da rota *“Ice Silk Road”* está intimamente dependente do Estreito de Bering, onde se encontram ilhas um conjunto de ilhas sob o controlo dos EUA.

4.1.4. A China, o Japão e a Rússia

Ao longo dos tempos, a relação entre a China e o Japão tem sido pautada por alguma desconfiança mútua. Por um lado, a relação económica tem evoluído positivamente, pois cada país vê o outro como uma parte importante dos seus próprios planos de crescimento económico. Por outro lado, as relações bilaterais de segurança, embora estáveis no momento, apresentam um problema a longo prazo relacionado com as possíveis reações japonesas ao contínuo crescimento económico e militar da China e a sua aspiração em assumir o papel de principal líder político da Ásia (Roy, 2004, pp. 7-1).

No passado recente, tem existindo um histórico de cooperação entre os líderes do Japão e da China, mas levanta-se a questão se esta dinâmica vai continuar a conduzir a uma estabilidade sustentável na região? Nesta dialética, existem aspetos económicos e políticos a serem discutidos para se avaliar o desenvolvimento das relações entre as duas grandes potências da Ásia Oriental (Kohara, 2018). A nível económico, os dois países enfrentam incertezas e riscos face à “guerra” comercial China – EUA, em especial porque a China é o maior parceiro comercial do Japão, pelo que o fortalecimento dos laços económicos entre o Japão e a China beneficiaria ambos os países (Kohara, 2018).

Outro aspeto de relevo prende-se com a entrada na quarta revolução industrial. É uma indústria híbrida, de economia digital e real, e tanto o Japão como a China lidam, no dia-a-dia, com o desenvolvimento e utilização de tecnologia de ponta. No entanto, a nação que for mais inovadora e adotar mais rapidamente as tecnologias emergentes terá certamente vantagem no comércio mundial (Kohara, 2018), pelo que poderá vir a existir competição entre ambos os países.

Como foco latente de conflitualidade entre estes dois países é a existência de uma disputa territorial pelas Ilhas *Senkaku* (Figura 26). A China alega que tem conhecimento das ilhas desde o século XV, e que estas fazem parte do seu território desde o século XVI. No entanto, os japoneses argumentam que, quando as ilhas foram exploradas por eles em 1800, estavam desabitadas e não mostravam sinais de ocupação chinesa, pelo que foram posteriormente incorporadas no território japonês no final desse século. Posteriormente, as ilhas ficaram brevemente sob ocupação americana a partir de 1945, quando o Japão se rendeu no final da Segunda Guerra Mundial, porém acabaram por ser devolvidas ao Japão, em 1972 (Roy-Chaudhury, 2016).

A posse das Ilhas *Senkaku* tem grandes vantagens estratégicas e económicas. As ilhas estão perto de importantes rotas marítimas de comércio internacional, além de estarem inseridas em zonas de pesca consideradas relevantes e de possuírem possíveis recursos naturais, como o petróleo, gás natural e depósitos de minerais na sua envolvente. A localização das Ilhas *Senkaku* é também estrategicamente relevante, face à crescente competição entre a China, Japão e EUA, pela supremacia militar na região da Ásia-Pacífico (Roy-Chaudhury, 2016).

Concomitantemente, a ascensão da China ao *status* de potência global, tem motivado renegociações constantes nas suas relações com outras grandes potências, onde se inclui a relação com a Rússia, que é um vizinho importante e uma fonte de recursos energéticos crucial, numa época em que existe uma crescente procura

energética chinesa (Eder, 2014). A aproximação política e económica entre a Rússia e a China tem acontecido noutras domínios para além do energético, designadamente, na produção de armas, no comércio e em projetos estratégicos de transporte e infraestruturas de apoio. Esta evolução nas relações entre ambos os países é, em parte, fomentada pelas políticas e ações ocidentais contra a Rússia, na sequência dos eventos da Ucrânia, em 2014. Porém, conforme Malle (2017), apesar da tendência positiva, existem certas ressalvas relacionadas com precedentes na relação entre ambos os países, visões contrastantes e projeções económicas incertas.

Outro aspeto de destaque, prende-se com as políticas chinesas que visam os mercados europeus, como por exemplo o relançamento das antigas “Rotas da Seda” através da já anteriormente mencionada BRI (Malle, 2017).

A BRI também quer estar relacionada com o projeto russo de desenvolvimento de rotas comerciais pelo Ártico, como forma de fortalecer a sua base económica. Contudo, as tendências a longo prazo nos mercados energéticos e o recente conflito na Ucrânia – o qual teve como consequência a aplicação de sanções à Rússia pelos EUA e pela União Europeia (UE) – colocaram restrições ao envolvimento de empresas ocidentais em projetos energéticos no Ártico russo. Isto levou a Rússia a olhar e a procurar potenciais investidores e parceiros tecnológicos na Ásia, estando a China cada vez mais interessada em reforçar o seu papel e envolvimento nas questões do Ártico. Especificamente, a China procura consolidar a sua posição como uma parte interessada (e legítima) no Ártico, diversificando e fortalecendo as suas relações bilaterais com todos os Estados do Ártico através de acordos económicos e de cooperação científica.

Assim, à primeira vista, a cooperação sino-russa no desenvolvimento de recursos energéticos e rotas marítimas no Ártico russo parece ser um objetivo onde a Rússia e a China poderiam trabalhar em estreita colaboração, considerando que a Rússia, por um lado, é um dos maiores exportadores de energia do mundo, e por outro, a China é um dos maiores importadores de energia.

O Ártico russo é rico em recursos energéticos, mas carece de infraestruturas, capital e tecnologia, contrapartida esta que a China parece estar disponível a fornecer (Sorensen & Klimenko, 2017).

4.2. DOMÍNIO MILITAR

4.2.1. A Rússia e o Japão... e os EUA

Para a Rússia, que se tem sentido confortável em manter o *status quo*, a atividade econômica conjunta tem sido totalmente separada da questão da disputa territorial pelas Ilhas *Kuril*, sendo que a Rússia, paralelamente à evolução da cooperação econômica, tem aumentado a sua presença militar nas Ilhas *Kuril*, nomeadamente através da colocação de sistemas de mísseis anti-navio (Figura 10) nas Ilhas *Kuril* do sul (Osborne, 2016).



Figura 10 – Sistema de mísseis russo antinavio Bal

Fonte: Rozin (2018).

Independentemente do progresso econômico conjunto nas Ilhas *Kuril*, a Rússia dá prioridade aos objetivos estratégicos sobre qualquer compromisso de cooperação econômica com o Japão, pois, segundo o presidente russo Vladimir Putin, existe a possibilidade de, caso as ilhas passem para o controlo do Japão, as tropas americanas serem enviadas para estes territórios (Shim, 2017). Essas preocupações também advêm do facto de estar planeada a colocação do sistema antimíssil balístico *Aegis Ashore* no Japão continental, o qual estaria sob o controlo dos EUA (Bausheva, s.d.).

A progressão militar russa nas Ilhas *Kuril*, de forma a condicionar o ganho de influência dos EUA na região, ilustra que a disputa com o Japão é alimentada pela rivalidade russo-americana.

O domínio geoestratégico da região é bastante mais importante para a Rússia, quando comparado com os possíveis benefícios econômicos dos projetos conjuntos desenvolvidos num pequeno território como as Ilhas *Kuril*, que permitem o

controle estratégico das vias marítimas entre o Oceano Pacífico e o Mar de *Okhotsk*. A perda das Ilhas *Kuril* do sul comprometeria a eficácia da FRP e a segurança geral da Rússia no acesso ao Pacífico Norte (Haines, 2014, pp. 591-592). Esta situação advém do período final da Guerra Fria, no qual a estratégia dos EUA para aquela região se baseou em princípios de controle marítimo e de negação do mar, tendo, nesse sentido, implementado sistemas de guerra antissubmarinos para ameaçar os *Ship Submersible Ballistic missile Nuclear* (SSBN) soviéticos no Mar de *Okhotsk*. Um dos efeitos pretendidos foi manter livres as *Sea Lines of Communications* (SLOC) no Mar do Sul da China e no Oceano Índico. No caso de uma guerra convencional na região, as forças anfíbias americanas planejaram conquistar bases navais e aéreas na Península de *Kamchatka* e em partes das Ilhas *Kuril*, com a finalidade de paralisar as operações navais soviéticas no Mar de *Okhotsk* e no Mar do Japão, negando o acesso soviético ao Estreito de *La Pérouse* e ao Canal de *Kunashir*. Daí que hoje a principal missão da FRP seja a defesa desta região (Haines, 2014, p. 592).

Em suma, a Rússia já demonstrou, repetidamente, o que o Japão se recusa a ver: a cooperação nas *Kuril* é totalmente secundária em relação aos objetivos geopolíticos (Bausheva, s.d.).

4.2.2. A China e o Japão... e os EUA

Um importante aspeto a ter em consideração para nas relações sino-japonesas é o impacto da aliança entre os EUA e o Japão, que é complexo. Entre várias áreas, os EUA e o Japão têm uma cooperação intensa do ponto de vista militar, o que obriga, ocasionalmente, o Japão a tomar medidas que são contrárias aos interesses da China (Roy, 2004, pp. 9-7).

No entanto, atualmente, a China tem expressado pouca oposição à aliança, exceto em relação à defesa de Taiwan por parte dos EUA. Este facto é explicado porque as relações Sino-EUA são relativamente favoráveis, e o Japão continua fortemente comprometido com a aliança.

Neste contexto importa salientar a participação da China nas edições de 2014 e 2016 do *Rim of the Pacific Exercise* (RIMPAC), o maior exercício marítimo do Mundo, conduzido pelo *United States Navy's Indo-Pacific Command*. Mais recentemente, em 2018, a China foi “desconvidada” para participar no RIMPAC 2018, na sequência das suas ações no Mar do Sul da China, especificamente devido à militarização de suas ilhas artificiais, na cadeia de *Spratly* (The Maritime Executive, 2018).

4.2.3. Os EUA e o Japão... e a Rússia

Como superpotência que são, os interesses dos EUA são globais, o que faz jus à sua condição. Na zona do Pacífico Ocidental, o poder militar americano tem sido, e tudo indica que continuará a ser, baseado no seu poder marítimo.

Para além da capacidade militar naval, os EUA mantêm estreitas relações políticas e de segurança com algumas potências navais asiáticas de nível médio, como é o caso do Japão, da Austrália e agora a Índia (Gompert, 2013), dispondo de várias bases na região (Figura 11).

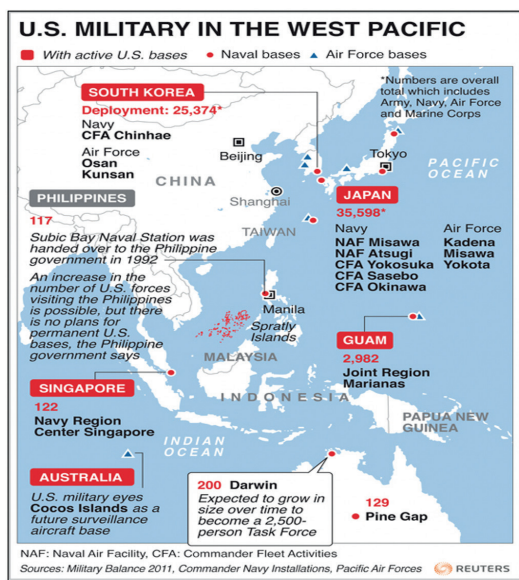


Figura 11 – Presenças militar do EUA no Pacífico Ocidental (Dados 2012)

Fonte: Thomsom Reuters (2012).

Concretamente, os EUA vêm no Japão o seu grande aliado naquela região, país com o qual têm realizado frequentes exercícios militares com vista testar a interoperabilidade e a capacidade bilateral das Forças Armadas (FFAA) dos dois países, no sentido de trabalharem em conjunto numa variedade de áreas, nomeadamente em operações de manutenção da paz, assistência humanitária e de assistência em catástrofes (Gady, 2017) (Gady, 2018).

A relação de cooperação, no âmbito da Defesa, dos EUA com o Japão, acaba por “envolver”, indiretamente, os EUA, na disputa pelas Ilhas *Kuril*, até porque, como referido atrás, existe o receio, por parte da Rússia, de que, caso os territórios reivindicados sejam devolvidos ao Japão, os EUA venham a instalar forças

militares nas referidas ilhas. Como mencionado anteriormente, durante a Guerra Fria, a área foi patrulhada por submarinos nucleares soviéticos, que transportavam mísseis balísticos nucleares, capazes de atingir o continente americano. A dissuasão nuclear de Moscovo contra os EUA dependia da possibilidade dos submarinos russos poderem entrar e sair livremente do Mar de *Okhotsk* e da capacidade de limitar o acesso da Marinha dos EUA a este mar (The Mainichi, 2018).

Neste campo importa também lembrar que em *Vladivostok* está sediado o quartel-general da FRP (MidGard Raven, s.d.), sendo que o acesso desta frota ao Pacífico é feito, preferencialmente, pelo Estreito de *La Pérouse*, um dos motivos pelo qual se considera este estreito relevante do ponto de vista militar.

4.2.4. Os EUA e o Japão... e a China

A China, por sua vez, vê os EUA como um obstáculo aos seus interesses regionais e uma barreira potencial no acesso aos oceanos, aos recursos e às rotas comerciais. Para contrapor esse poder, a China está a instalar sistemas de mísseis antinavio e a aumentar a sua capacidade em submarinos e outras capacidades que ameaçam a frota de superfície dos EUA. Se a potência marítima dos EUA diminuir ou ficar vulnerável, a região pode tornar-se instável ou ficar sob domínio da China, pelo que é expectável que os EUA reajam a este desafio¹⁰³ (Gompert, 2013).

Os EUA, decorrente do pacto de segurança que têm com o Japão, encontram-se indiretamente ligados à disputa territorial, entre a China e o Japão, pelas Ilhas *Senkaku*, conforme referido anteriormente.

Neste contexto, e considerando a relação securitária entre os EUA e o Japão, ganha relevo as relações de entendimento entre a China e a Rússia, podendo o Estreito de *La Pérouse* ou, eventualmente, o Estreito da Tartária, serem uma alternativa de acesso ao Oceano Pacífico e ao Mar do Norte, em vez dos Estreitos do Taiwan e da Coreia.

5. CONCLUSÕES

Na análise realizada, foram identificados os interesses dos principais atores nas zonas influenciadas pelos Estreitos da Tartária e de *La Pérouse*, nomeadamente, a Rússia e o Japão, em primeira instância, e a China e os EUA, pelos motivos também apresentados.

¹⁰³ O caso clássico de uma potência marítima estabelecida que resiste a uma potência crescente está, portanto, a formar-se no Pacífico Ocidental.

As relações entre a Rússia e o Japão, no passado, foram marcadas pela disputa da Ilha de Sacalina, que, entretanto, cessou, mantendo-se, atualmente, ainda a disputa pelas Ilhas *Kuril* do Sul (ou Território do Norte para os Japoneses).

Terminada a disputa pela Ilha de Sacalina, a Rússia passou ser o principal ator de influência no Estreito da Tartária, local utilizado para a passagem de condutas de hidrocarbonetos, desde a Ilha de Sacalina até à Rússia continental, bem como de outras mercadorias e de recursos naturais, o que o caracteriza como sendo um estreito com uma relevância essencialmente económica.

Em relação à disputa que ainda perdura pelas Ilhas *Kuril*, esta tem tido consequências ao nível da militarização daquela área, fundamentalmente por parte da Rússia, que, assim, também condiciona os EUA, parceiro estratégico para as questões de segurança e de defesa do Japão. O Estreito de *La Pérouse*, comparativamente ao Estreito da Tartária, tem, nesta dinâmica, um papel importante, pois é o principal ponto de passagem do Mar do Japão para o Mar de *Okhotsk*, e por sua vez, permite o acesso ao Oceano Pacífico e ao Ártico, corredor este utilizada pela FRP.

Esta disputa pelas ilhas não tem invalidado as relações comerciais entre os dois países, especialmente ao nível do fornecimento de petróleo e gás, de que o Japão necessita e que a Rússia tem, e quer exportar.

Outro fator de destaque nesta relação foi o facto da Rússia ter visto reconhecido, pela ONU, as suas reivindicações referentes ao *Peanut Hole* do Mar de *Okhotsk*, o que lhe confere vantagem na disputa pelas Ilhas *Kuril*, o que está em linha com os interesses geoestratégicos russos na região, refletindo-se no controlo daquele arquipélago, bem como na sua projeção militar para o Pacífico e para o Ártico.

Outro dos atores com interesse na região e na utilização dos estreitos, em particular o Estreito de *La Pérouse*, é a China. Como maior exportador a nível mundial, a China é particularmente sensível à disponibilidade das rotas marítimas, através das quais é realizada a maior parte do transporte de mercadorias, entre países e continentes.

A entrada em funcionamento da BRI, nomeadamente a *Ice Silk Road*, ou seja, a rota marítima pelo Ártico, requer, preferencialmente, a passagem pelo Estreito de *La Pérouse*, sob pena de um aumento considerável do tempo das viagens, caso as embarcações tenham de contornar o Japão. Os conflitos da China, tanto internos com o Taiwan, como externos com o Japão pelas Ilhas *Senkaku*, sempre sob a “nuvem” dos EUA, tem motivado um grande investimento na área da Defesa, visível na militarização da região.

Estas relações de conflito têm funcionado como catalisador para o progresso da cooperação entre a China e a Rússia, que se tem vindo a desenvolver sob vá-

rios pontos de vista. A Rússia, na sequência da anexação da Crimeia e das sanções que lhe foram aplicadas, procurou novos parceiros, tendo especialmente em vista o desenvolvimento das rotas e o Ártico russo, zona com elevada disponibilidade de recursos naturais, designadamente petróleo e gás natural.

Neste desiderato, a China apresentou-se como parceiro de interesse, uma vez que dispõe de capital e de tecnologia, além de deter interesses na “abertura” do Ártico. A aproximação entre a Rússia e a China é também visível ao nível militar, através da realização de exercícios militares combinados. Esta relação poderá conferir à China, em caso de existência de constrangimentos à navegação no Mar da China, uma alternativa ao Estreito do *Tsugaru* (Japão), habitualmente utilizado nas rotas do Pacífico e do Ártico, materializada pela utilização dos Estreitos da Tartária ou de *La Pérouse*.

Assim, face ao aduzido sobre o Estreito de *La Pérouse*, conclui-se que este é um estreito relevante para os interesses económicos e militares.

Por fim, os EUA, que na condição de superpotência são quase onnipresentes, à medida que o centro de gravidade económico e estratégico mundial se desloca para a região da Ásia-Pacífico, tendem a procurar o reequilíbrio, através da projeção do seu poder militar, assim como através do estabelecimento de alianças, a mais relevante com o Japão, o que faz o contrabalanço à crescente cooperação entre a Rússia e a China, nos domínios político, económico e militar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agence France-Presse. (2019, 22 de janeiro). Kuril Islands: What to know about the islands at the centre of a territorial dispute between Russia and Japan. *South China Morning Post*. Retirado de <https://www.scmp.com/news/asia/diplomacy/article/2183225/kuril-islands-what-know-about-islands-centre-territorial-dispute>
- Akaha, T., & Vassilieva, A. (2014). *Rusia and East Asia, Informal and gradual integration*. New York: Routledge.
- Altren Group. (2019). *Yamal LNG: a titanic gas project in Arctic Siberia*. Retirado de <https://www.altren.com/yamal-lng-project-gas-arctic-anotech-energy/>
- Batashvili, D. (2019). *Russian Military Transformation Tracker*. Retirado de <https://www.gfsis.org/publications/view/2713>
- Bausheva, A. (s.d.). *Russia and Japan on Different Wavelengths in the Kuril Islands*. Center for Strategic & International Studies. Retirado de <https://www.csis.org/npfp/russia-and-japan-different-wavelengths-kuril-islands>

- BBC. (5 de dezembro de 2019). *Como é o mega-gasoduto resultado do "acordo do século" entre a Rússia e a China*. Retirado de <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50658563>
- CEICDATA. (2019, 4 de junho). *Rússia Gás Natural: Exportações*. CEIC. Retirado de <https://www.ceicdata.com/pt/indicator/russia/natural-gas-exports>
- CEICDATA. (10 de setembro de 2019). *Rússia Petróleo Bruto: Exportações*. CEIC. Retirado de <https://www.ceicdata.com/pt/indicator/russia/crude-oil-exports>
- CIA. (2019). *China*. The World Factbook. Retirado de <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>
- Columbia Electronic Encyclopedia. (2012). *Sakhalin*. Columbia University Press. Retirado de <https://www.infoplease.com/encyclopedia/places/baltic-cis/countries/sakhalin>
- Department of Defense (2019). *Indo-Pacific Strategy Report, Preparedness, Partnerships, and Promoting a Networked Region*. Washington: U.S. Dept of Defense.
- DIA. (2017). *Russia Military Power, Building a Military to Support Great Power Aspirations*. Washington: Defense Intelligence Agency. Retirado de <https://www.dia.mil/Military-Power-Publications/>
- DIA. (2019). *China Military Power, Modernizing a Force to Fight and Win*. Washington: Defense Intelligence Agency.
- Dias, C. M. (2010). *Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinos*. Lisboa: Prefácio.
- Dodds, K. (2007). *Geopolitics: A Very Short Introduction*. New York: Oxford University Press.
- Eder, T. S. (2014). *China-Russia Relations in Central Asia: Energy Policy, Beijing's New Assertiveness and 21st Century Geopolitics*. Wien, Austria: Springer VS.
- EIA. (2017, 31 de outubro). *Russia*. Retirado de <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.php?iso=RUS>
- Encyclopædia Britannica (2016). *Amur River*. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Amur-River>
- Encyclopædia Britannica (2019). *Tatar Strait*. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Tatar-Strait>
- European Journal of Geography. (2003). *The Amur River border. Once a symbol of conflict, could it turn into a water resource stake?*. Retirado de <https://journals.openedition.org/cybergeogeo/4141?lang=en#citedby>
- Exxon Mobil Corporation. (2019, 20 de maio). *Energy and Technology, Sakhalin-1*. Retirado de Exxon Mobil Corporation: <https://www.sakhalin-1.com/en-ru>
- Fridman, G. (2009). *The Next 100 Years - A Forecast for the 21st Century*. New York: Doubleday.

- Gady, F.-S. (2017, 14 de agosto). US, Japan Conduct Military Exercise in Hokkaido. *The Diplomat*. Retirado de <https://thediplomat.com/2017/08/us-japan-conduct-military-exercise-in-hokkaido/>
- Gady, F.-S. (2018, 30 de outubro). US, Japan Kick off Military Exercise Involving 57,000 Personnel. *The Diplomat*. Retirado de <https://thediplomat.com/2018/10/us-japan-kick-off-military-exercise-involving-57000-personnel/>
- Gazprom. (2016, 17 de outubro). *Sakhalin II, Russia's first liquefied natural gas plant*. Retirado de <https://www.gazprom.com/projects/sakhalin2/>
- Gazprom. (2019). *Sakhalin–Khabarovsk–Vladivostok, The first interregional gas transmission system in eastern Russia*. Retirado de <https://www.gazprom.com/projects/skhv/>
- Gazprom. (2019). *The Trans-Sakhalin pipeline system*. Retirado de <https://www.gazprom.com/projects/sakhalin2/>
- Goltz, J. K. (1995). The Sea of Okhotsk Peanut Hole: How the United Nations Draft Agreement on Straddling Stocks Might Preserve the Pollack Fishery. *Pacific Rim Law & Policy Journal*, 443-478.
- Gompert, D. C. (2013). *Sea Power and American Interests in the Western Pacific*. Santa Monica: RAND Corporation.
- Governo da Região de Sacalina. (2014). *Sobre Sacalina e as Ilhas Curilas*. Retirado de <https://sakhalin.gov.ru/>
- Haines, J. R. (2014). 'Ali Baba's Cave': The Sea of Okhotsk's Contentious Triangle. *Orbis: FPRI's Journal of World Affairs*, 584-603.
- Heritage Expeditions (2019). *Sakhalin Island*. Retirado de <https://www.heritage-expeditions.com/destinations/russian-far-east-travel/sakhalin/>
- Humpert, M. (2019, 5 de junho). A Russian company is pushing forward with plans to bring container shipping to the Northern Sea Route. *Arctic Today*. Retirado de <https://www.arctictoday.com/a-russian-company-is-pushing-forward-with-plans-to-bring-container-shipping-to-the-northern-sea-route/>
- IAEM. (1993). *Elementos de Análise Geopolítica e Geoestratégica* (ME- 72-00-03). Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- Journal of Petroleum Technology (2016, 1 de maio). Society of Petroleum Engineers. Retirado de: <https://pubs.spe.org/en/jpt/jpt-article-detail/?art=967>
- Journal of Petroleum Technology (2017, 21 de novembro). *Sakhalin-1 Extended-Reach Well Eclipses 15,000 m*. Society of Petroleum Engineers. Retirado de <https://pubs.spe.org/en/jpt/jpt-article-detail/?art=3636>
- Kapur, K. D. (2013). Russia–Japan Relations: Politico-strategic Importance of the

- Disputed Southern Kurile Islands/Northern Territories. *India Quarterly: A Journal of International Affairs*.
- Kazuhiko, F. (2017). *The Russian Economy Holds the Key to Success of the Japanese Economy in 2017*. Research Institute of Economy, Trade and Industry. Retirado de https://www.rieti.go.jp/en/columns/s17_0015.html
- Kiln.digital and the UCL Energy Institute. (2012). *Visualisation of Global Cargo Ships*. Retirado de <https://www.kiln.digital/projects>
- Kohara, M. (2018, 16 de maio). Japan-China relationship is on the mend. *The Japan Times*. Retirado de: <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2018/05/16/commentary/japan-commentary/japan-china-relationship-mend/#.Xh3f1i3M28o>
- Kremlin. (2017, 7 de setembro). *Press statements following talks with Prime Minister of Japan Shinzo Abe*. The Kremlin. Retirado de <http://en.kremlin.ru/events/president/news/55555>
- Lintner, B., & Mai, C. (2019, 27 de novembro). Busting the myth of China's New Silk Roads. *Asia Times*. Retirado de <https://www.asiatimes.com/2019/11/article/busting-the-myth-of-chinas-new-silk-roads/>
- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical pivot of History. *The Geographical Journal*, 421-437.
- Mainichi. (2018, 27 de julho). Russia's military base worries may put Japan in bind over Northern Territories talks. *The Mainichi*. Retirado de <https://mainichi.jp/english/articles/20181127/p2a/00m/0na/014000c>
- Malle, S. (2017). Russia and China in the 21st century: Moving towards cooperative behavior. *Journal of Eurasian Studies*.
- Martín, A. (2010). *International Straits - Concept, Classification and Rules of Passage*. Berlim: Springer-Verlag.
- McKirdy, E. (2019, 22 de janeiro). *Russia and Japan at odds over seven-decade-old Kuril Islands dispute*. CNN. Retirado de <https://edition.cnn.com/2019/01/21/asia/japan-russia-kuril-islands-intl/index.html>
- MidGard Raven. (s.d.). *Vladivostok Naval Base*. MidGard Raven. Retirado de <https://www.midgardraven.com/vladivostok-naval-base>
- Ministry of Defense. (2019). *Defense of Japan*. Tokyo: Japan Ministry of Defense. Retirado de https://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/2019.html
- Ministry of Energy of the Russian Federation. (2010). *Energy Strategy of Russia for the period up to 203*. Moscow: Institute of Energy Strategy. Retirado de [http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_\(Eng\).pdf](http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_(Eng).pdf)
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (2014, 5 de abril). *apan's Northern Territories*:

- For a Relationship of Genuine Trust*. Ministry of Foreign Affairs of Japan. Retirado de http://www.mofa.go.jp/erp/rss/northern/page1we_000019.html
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (2016, 7 de maio). *Japan-Russia Summit Meeting*. Retirado de https://www.mofa.go.jp/erp/rss/northern/page4e_000427.html
- Ministry of Foreign Affairs of Japan. (2018, 12 de setembro). *Address by Prime Minister Shinzo Abe at the 4th Eastern Economic Forum Plenary Session*. Retirado de Ministry of Foreign Affairs of Japan: https://www.mofa.go.jp/erp/rss/northern/page4e_000898.html
- Muraviev, A. (2003). *Russian Naval Power in the Pacific: Today and Tomorrow*. Canberra: Sea Power Centre.
- Muraviev, A. (2018). *Special Report, Bearing back, Russia's military power in the Indo-Asia-Pacific under Vladimir Putin*. Barton: ASPI. Retirado de <https://www.aspi.org.au/report/bearing-back-russias-military-power-indo-asia-pacific-under-vladimir-putin>
- Muraviev, A. (2019, 6 de maio). *Understanding Russia's Strategic Engagement with the Indo-Asia-Pacific*. Retirado de <https://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/apb475.pdf?file=1&type=node&id=37133>
- Nakhodka Maritime Services. (2019). *Ports*. Retirado de <http://www.nhk-maritime.com/ports/slavyanka-port>
- Neftinvest. (2019). *Terminals*. Retirado de <http://www.neftinvestterminal.ru/terminals>
- OECD. (2016). *Where does China import Crude oils from bituminous petroleum or minerals from?* Retirado de https://oec.world/pt/visualize/tree_map/hs92/import/chn/show/2709/2016/
- Oliveira, A. (2017). O poder militar do Sol Nascente: o Japão, a militarização e o entorno regional. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, 4(1), 203-225. Retirado de <https://rbed.abedef.org/rbed/issue/view/2976>
- Osborne, S. (2016, 23 de novembro). Russia successfully tests missiles that fire from 'nuclear trains'. *Independent*. Retirado de: <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/russia-putin-nuclear-train-missiles-tests-success-a7433861.html>
- Paichadze, S., & Seaton, P. (2015). *Voices from the Shifting Russo-Japanese Border, Karafuto/Sakhalin*. New York: Routledge.
- Pajon, C. (2013). *Japan-Russia: Toward a Strategic Partnership?* Institut français des relations internationales. Retirado de <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ifrirnv72celinepajonrussiejaponengsept2013site.pdf>
- Peck, M. (2019, 8 de junho). *Navy-Killers: Russia is Deploying New Anti-Ship Missiles*

- in Crimea. The National Interest*. Retirado de <https://nationalinterest.org/blog/buzz/navy-killers-russia-deploying-new-anti-ship-missiles-crimea-61537>
- Porto Editora (2020). *Mare Clausum*. Retirado de [https://www.infopedia.pt/\\$mare-clausum](https://www.infopedia.pt/$mare-clausum)
- Reuters. (2019, 15 de dezembro). Japan fortifies remote island chain to keep China at bay. *The Straits Times - Asia*. Retirado de <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/japan-fortifies-remote-island-chain-to-keep-china-at-bay>
- Rodrigue, J.-P. (2020). *Polar Shipping Routes*. The Geography of Transport Systems. Retirado de https://transportgeography.org/?page_id=412
- Rosneft (2018, 28 de maio). *PJSC Rosneft Oil Company*. Retirado de https://www.smartencyclopedia.eu/images/001_sakhalin_01.jpg
- Roy, D. (2004). China-Japan Relations: Cooperation Amidst Antagonism. Em S. P. LIMAYE, *Asia's Bilateral Realties*. Asia-Pacific Center for Security Studies.
- Roy-Chaudhury, S. (2016, 01 de agosto). *The Senkaku Islands Dispute*. Retirado de International Policy Digest: <https://intpolicydigest.org/2016/08/01/senkaku-islands-dispute/>
- Rozin, I. (2018, 28 de novembro). "Bal' anti-ship missile system relocates to Crimea. *Russia Beyond* Retirado de <https://www.rbth.com/science-and-tech/329600-bal-anti-ship-missile-system>
- RT. (2017, 17 de agosto). *Japan aiming to boost missile defense with US Aegis Ashore system*. RT - Question More. Retirado de: <https://www.rt.com/news/399904-japan-aegis-ashore-defense/>
- Russia Briefing (2019, 7 de julho). *Sakhalin To Khabarovsk & Hokkaido Bridge Connections Announced*. Retirado de <https://www.russia-briefing.com/news/sakhalin-khabarovsk-hokkaido-bridge-connections-announced.html/>
- Russian geography (2019). *Amur river*. Retirado de http://russiangeography.com/Far_East/amur-river
- Sakhalin Energy. (2019). *To be the premier energy source for Asia-Pacific*. Retirado de <http://www.sakhalinenergy.ru/en/company/overview/>
- Sakhalin Report. (2019). *Sustainable Development Report 2018*. Sakhalin Energy. Retirado de http://sakhalinenergy2018.ru/en/public/uploads/SakhalinReport2019ENG_WEB.pdf
- Samaan, J. L. (2019, 21 de outubro). *What NATO contribution to the security architecture of the Indo-Pacific?* NATO Defense College. Retirado de <http://www.ndc.nato.int/news/news.php?icode=1365>
- Shagina, M. (2019). *Sanctions in Japan-Russia Economic Relations: Impact and Adap-*

- tion. Institute for Security & Development Policy. Retirado de <http://isdpeu/publication/sanctions-in-japan-russia-economic-relations-impact-and-adaption/>
- Shim, E. (2017, 2 de junho). *Putin statement on Kuril Islands, U.S. military rattles Japan*. UPI. Retirado de https://www.upi.com/Top_News/World-News/2017/06/02/Putin-statement-on-Kuril-Islands-US-military-rattles-Japan/6501496410511/?ur3=1
- Sino Shipping. (s.d.). *China Offers Different Shipping Routes*. Sino Shipping. Retirado de <https://www.sino-shipping.com/shipping-routes/>
- Sorensen, C. T., & Klimenko, E. (2017). *Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic: Possibilities and Constraints*. Stockholm Institute Peace Research Institute.
- State Council of the People's Republic of China (2019). *China's National Defense in the New Era*. Beijing: People's Republic of China. Retirado de http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/content_WS5d3941ddc6d-08408f502283d.html
- TASS. (2019, 21 de janeiro). *How the Kuril Islands dispute arose, and the story behind Russian-Japanese peace efforts*. TASS Russian News Agency. Retirado de <https://tass.com/world/1041010>
- The Mainichi. (2018, 27 de novembro). *Russia's military base worries may put Japan in bind over Northern Territories talks*. *The Mainichi*. Retirado de <https://mainichi.jp/english/articles/20181127/p2a/00m/0na/014000c>
- The Maritime Executive (2018, 29 de junho). *RIMPAC 2018 Begins, But Without China*. *The Maritime Executive*. Retirado de <https://www.maritime-executive.com/article/rimpac-2018-begins-but-without-china>
- The Soufan Center. (2019, 14 de junho). *Intelbrief: Tensions continue to escalate between the U.S. and China over Taiwan*. Retirado de <https://thesoufancenter.org/intelbrief-tensions-continue-to-escalate-between-the-u-s-and-china-over-taiwan/>
- The Sunday Times (2017, 7 de setembro). *Russia and Japan discuss bridge across 28 miles of sea*. Retirado de <https://www.thetimes.co.uk/article/russia-and-japan-discuss-bridge-across-28-miles-of-sea-sqt8kfj8d>
- The Times (2017, 30 de agosto). *Seoul jets threaten Kim Jong-un amid outrage over North Korea missile test*. Retirado de <https://www.thetimes.co.uk/article/seoul-jets-threaten-kim-amid-outrage-over-missile-test-dkdpbg97x>
- Thomson Reuters (2012, 9 de abril). *U.S. military in the West Pacific*. Retirado de Thomson Reuters: <https://blogs.thomsonreuters.com/answeron/us-military-in-the-west-pacific-graphic/>
- TradersCom (2017, 21 de setembro). *Russia Consolidates Position as Number One Exporter To China For Crude Oil*. Retirado de <https://traderscommunity.com/>

index.php/oil-energy/208-russia-consolidates-position-as-number-one-exporter-to-china-for-crude-oil

Transneft (2019, 29 de janeiro). *Transneft Kozmino Port: Export – on Schedule, Ecology – to the Highest Standards*. Retirado de <https://en.transneft.ru/pressReleases/view/id/12241/>

Wikipedia. (2019, 16 de novembro). *Disputa pelas Ilhas Senkaku*. Retirado https://pt.wikipedia.org/wiki/Disputa_pelas_Ilhas_Senkaku

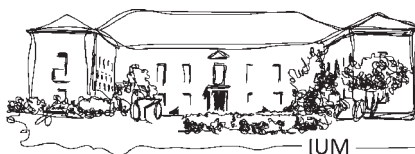
Wikipedia. (2020, 12 de janeiro). *Ballistic missile submarine*. Retirado de https://en.wikipedia.org/wiki/Ballistic_missile_submarine

Williams, B. (2007). *Resolving the Russo-Japanese Territorial Dispute, Hokkaido-Sakhalin relations*. Routledge: New York.

Yafimava, K. (2015). *Evolution of gaspipeline regulation in Russia: Third party access, capacity allocation and transportation tariffs*. Oxford: Oxford Institute for Energy Studies. Retirado de <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2015/03/NG-95.pdf>

Zausaev, V. K. (2012). General Goal of the Strategy for Socioeconomic Development of the Far East and the Baikal Region up to 2025. *Problems of Economic Transition*, 55(4), 45-51.

Editorial: cidium@ium.pt
Telefone: (+351) 213 002 100; Fax: (+351) 213 002 162
Morada: Rua de Pedrouços - 1449-027 Lisboa



Capa
Composição Gráfica
Tenente-coronel TINF Rui José da Silva Grilo
Sobre aguarela de
Tenente-general Vitor Manuel Amaral Vieira