

A passagem do Nordeste, a política externa Russa para o Ártico durante o terceiro mandato presidencial de Vladimir Putin (2012-2018)

The Northeast passage, Russian foreign policy for the Arctic during Vladimir Putin's third presidential term (2012-2018)

Ecaterina Crihan,

Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, Portugal

Resumo—A região do Ártico tornou-se central nos assuntos de dimensão mundial, onde a sua estratégia tem vindo a crescer de forma consistente e persistente, e apesar da exploração da região não ser um fenómeno recente, os grandes interesses em torno dele evidenciaram-se no final do século passado e permanecerão no século XXI: O Ártico é hoje um assunto de interesse global (Balão 2012, 169). Sendo um lugar geoestrategicamente relevante e rico em recursos naturais, os Estados costeiros pretendem assegurar as fronteiras nacionais e beneficiar dos efeitos das alterações climáticas. Contudo, já se destaca um país que ganhou o estatuto de líder - a Rússia de Vladimir Putin. Tendo a maior frota de quebra-gelos e sendo beneficiado pela natureza em recursos naturais do Ártico, Moscovo procura estender a plataforma continental, e nacionalizar a NSR. Acreditando em poder competir com o Canal do Suez, investe em infraestruturas, transporte, e procura atrair os parceiros estrangeiros. Apesar de o Ártico ter sido considerado como um lugar de cooperação, o risco aumenta com a militarização da região e os exercícios feitos pela NATO e a Rússia. Ainda assim, consideramos que os interesses comuns tenderão a valorizar as relações bilaterais e multilaterais, não permitindo que se avance no sentido de uma opção bélica. O objetivo deste estudo consiste em identificar e discutir as principais medidas definidas em sede de política externa russa para o Ártico pelo presidente Putin, durante o seu terceiro mandato presidencial (seis anos seguidos de progresso russo no Ártico).

Palavras-chave—Ártico, Política Externa, Putin, NSR, Recursos Naturais.

Abstract—The Arctic has become central to global issues where the strategy has been always growing. Although the exploration of the region is not a recent phenomenon, the great interests around it became evident at the end of the last century and will remain in the 21st: The Arctic is now a subject of global interest (Balão 2012). Coastal states aim to secure national borders and benefit from the effects of climate change and the reason is being a geostrategically relevant place and rich in natural resources. However, there is one country that already acquired the status of Arctic leader - Vladimir Putin's Russia. Having the largest icebreakers fleet and being benefited in natural resources, Moscow is trying to extend the continental shelf and nationalize the NSR. Also, they believe that one day they can compete with the Suez Canal, and already invest in infrastructure, transport, and try to attract foreign partners. Although the Arctic is considered a place of cooperation, the risk increases with the militarization of the region and NATO and Russian military drill. However, we believe the common interests can establish the relations between countries and won't apply the forces of war. The main goal of the study is to identify and discuss the main measures of Russian foreign policy for the Arctic region, defined by Putin during his third presidential term (six years of Russian progress in the Arctic).

Keywords—Arctic, Foreign Policy, Putin, NSR, Natural Resources.

Submitted—12-12-2019. **Accepted**—07-11-2020.



Enquadramento epistemológico

COM o aumento dos estudos e análises científicas emergentes existem diversas posições e pontos de vista contrastantes que se materializam em diferentes perspetivas teóricas no domínio das Relações Internacionais (RI). A presente investigação assume como perspetiva teórica o institucionalismo liberal, uma vez que os Estados soberanos não são os únicos atores do sistema internacional, considerando o mundo globalizado em que vivemos, onde as organizações internacionais têm cada vez mais voz e influência no seio daquele.

A dimensão geopolítica é parte fundamental do modelo da análise de Política Externa (PE) a desenvolver no presente trabalho, uma vez que a região do Ártico tem conhecido uma significativa transformação geográfica ao longo dos últimos anos, o que tem contribuído para a afirmação da região no panorama político internacional (Balão 2016). Esta transformação possui uma abrangência global, pois globais são as suas causas e as suas consequências (Matveenko 2017, 73), assim como globais terão que ser consideradas as eventuais respostas aos desafios por elas suscitados.

Como objetivo principal procuramos: Identificar e discutir as principais medidas definidas em sede de política externa russa para o Ártico pelo presidente Putin, durante o seu terceiro mandato presidencial.

Já quanto ao limite temporal da investigação (2012-2018), deve-se ao facto de que esse período é considerado, por vários cientistas russos, como seis anos seguidos de progresso russo no Ártico (Lukin 2015). Como referiu Putin em 2010: "Geopoliticamente, os interesses mais profundos da Rússia estão ligados ao Ártico, porque aqui se fornece a segurança e defesa da Rússia" (NTV 2010)¹.

Enquadramento epistemológico

Tal como todos os trabalhos académicos têm as suas preocupações, a principal preocupação deste

trabalho é procurar responder à pergunta de partida: Considerando a relevância da Passagem do Nordeste, quais são as características da Política Externa russa para o Ártico no período 2012-2018?

Considerando que as hipóteses de investigação constituem "respostas" supostas e provisórias ao problema, que são as afirmações que podem ser confirmadas ou refutadas, antecipando, assim, uma resposta, tomamos como hipóteses as seguintes afirmações:

Hipótese 1 - A navegabilidade do Ártico representa potenciais oportunidades económicas que se refletem nos interesses russos, pelo que a NSR poderá vir a ser equacionada pelos países asiáticos e europeus como alternativa à rota do Suez.

Hipótese 2 - Tal como aconteceu durante o período soviético, a Rússia procurará criar condições que lhe permitam fechar a NSR aos navios estrangeiros, em caso de necessidade e ou salvaguarda do interesse nacional.

A investigação desenvolver-se-á com recurso ao método dedutivo, que permite que partamos do geral para o particular, para posteriormente retirarmos conclusões lógicas (Popper 2002, 46).

Este trabalho teve como base o recurso a fontes primárias:

- *The development strategy of the Russian arctic zone and national security for the period up to 2020*, approved by the President of the Russian Federation on February 8, 2013;

- *The State Program of the Russian Federation "Social and Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation for the Period to 2020"*, approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of April 21, 2014, como também o subprograma relacionado ao este documento: "Coordination of the activities of public authorities in the social and economic development of the Arctic zone of the Russian Federation", aprovado em 2017;

- *Supplement of the federal statistic work plan with information on the Arctic Zone of Russia*;

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar;

- Código Internacional de Segurança para os navios que operam em águas polares.

• **Ecaterina Crihan**, Master in International Relations by the Institute of Social and Political Sciences (ISCSP - Lisbon).

E-mail: ecaterinacrihan@outlook.com

DOI:<http://dx.doi.org/10.21814/perspectivas.2717>

1. Tradução própria.

No que diz respeito à informação extraída de fontes secundárias, baseia-se na pesquisa em artigos científicos, capítulos de livros, dissertações de mestrado, revistas internacionais, entre outros. Devido à pouca informação publicada em língua portuguesa, foi feita uma leitura em outras línguas, principalmente, em inglês e russo.

1 Geopolítica do Ártico

"Na conjuntura política atual, a luta pelo poder assumiu novas formas. Além das disputas pela supremacia militar e pelo domínio político, desenvolveu-se o conflito pela hegemonia económica e pelo domínio da mente" (Almeida 2012,247). Nesta nova fase da história da humanidade, o Ártico aparece como lugar de oportunidade para uns e risco acrescentado para outros.

Esta região tornou-se central nos assuntos de dimensão mundial, onde a sua estratégia tem vindo a crescer de forma consistente e persistente, e apesar de exploração do Ártico não ser um fenómeno recente, o grande interesse em torno desta área evidenciou-se no final do século XX e início do século XXI quando os Estados se aperceberam que é uma região geopolítica e geoestrategicamente importante.

O Ártico pode ser caracterizado como uma massa terrestre localizada a norte do Círculo Ártico (66°33'N), que engloba os territórios de cinco países árticos (A5): a Rússia, o Canadá, os Estados Unidos da América (EUA), a Noruega, a Dinamarca. O Oceano Ártico corresponde ao oceano mais pequeno do nosso planeta, com uma área de 14 milhões km² (Ferrão 2014, 47). Maioritariamente coberto por uma calote de gelo à superfície, que atualmente se estende de costa a costa durante o inverno e que fica rodeada de águas livres no verão, abrindo caminho a duas novas rotas marítimas: a Passagem do Nordeste (PN) e a Passagem do Noroeste.

Consideramos que até ao início do século XIX os Países Ribeirinhos (PR) não se sentiam ameaçados na soberania das suas costas devido ao facto de as águas serem congeladas e as nações vizinhas não possuírem intenção de alargar as fronteiras nacionais. Mas já no século XVIII, o cientista russo Mikhail Lomonossov tentou convencer as autoridades locais da importância de

Figura 1. Rotas marítimas



Fonte: Lamothe 2018

estudo e exploração da região ártica. Considerava o Oceano Glacial Ártico não só como o caminho marítimo mais rápido entre o Império Russo e os países vizinhos, como também uma região abundante em recursos naturais (Lukin 2013, 48). Lomonossov foi o primeiro a afirmar que o poder russo iria aumentar com a aquisição da Sibéria e Oceano Ártico (Lukin 2013, 71), facto que foi uns anos mais tarde reconhecido por tarde Halford John Mackinder, que se referiu ao "Russian power carried from Moscow through Siberia" (Mackinder 1904, 433).

Na sua tese inicial de 1904, o geopolítico inglês fez referência à "Área Pivot" que engloba a Eurásia na qual se insere a Rússia que assume uma posição estratégica central, e considera que pode atacar e ser atacada por todos os lados excepto a partir do Norte (Mackinder 2008, 234-235). Umas décadas mais tarde, considerou que o *Heartland* (sucedâneo da Área Pivô) não poderia ser invadido através do Norte devido aos limites impostos pela geografia, tendo considerado que os grandes rios que ao longo do *Heartland* confluem para o Ártico não são navegáveis (Mackinder 1996, 200). Em 1943, acrescentou que a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) "will be the Power

in the strategically strongest defensive position. The Heartland is the greatest natural fortress on earth" (Mackinder 1943, 601).

Nicholas Spykman, acadêmico norte-americano reformulou o modelo global apresentado por Mackinder, considerou que as realidades geográficas exercem o controle sobre a política mundial e que o acesso ao mar devia ser impedido aos poderes continentais (Almeida 2012). Este autor conferiu importância ao Ártico pelo seu ambiente inóspito e consequente inexpugnabilidade da região do Heartland (Balão 2016). Spykman "ênfatiza a importância do Ártico, por ser um local privilegiado de trânsito para as comunidades aéreas e porque é nesta região que as distâncias entre o Novo e Velho Mundo são mais diminutas." (Leal 2014, 45).

Na mesma altura, Alexander de Seversky oficial norte-americano e grande teorizador geopolítico revelou a importância do Ártico, e colocou-o no centro de gravidade da sua conceção global, devido principalmente ao poder aéreo. Este geopolítico revelou a centralidade do espaço Ártico, tendo presente que era nele que os EUA e a URSS estavam fisicamente mais próximos, separados apenas pelo Estreito de Bering (Leal 2014, 45).

1.1 O ressurgimento da região ártica no sistema internacional do século XXI

A divisão do Ártico mudou várias vezes ao longo da história. O cientista russo Yurii Lukin considera que esta zona passou por três momentos de referência (que chamou de "Grande Redistribuição") ao longo das últimas décadas. Segundo o próprio, a Primeira aconteceu durante a proclamação dos Estados acerca da sua soberania e a extensão das suas fronteiras (Lukin 2013, 81). Em 1925, o Canadá após várias expedições e estudos marítimos, proclamou a extensão das suas fronteiras até ao Pólo Norte (Kikkert e Lackenbauer 2015, 177-178).

Um ano mais tarde, a URSS propôs aos PR que dividissem o oceano em cinco setores. Esta divisão era materializada por fronteiras marítimas que tomavam o Pólo Norte como topo, o litoral dos países como base e, os meridianos que cruzam os extremos da linha da costa como limites

(Clausonne 2007, 14). Segundo Antrim (2010, 41) esta proposta não foi aceite pelos demais Estados Árticos (EA). Clausonne (2007, 16), afirmou que Dinamarca, Noruega e EUA opuseram-se a esta pretensão, que não estava prevista no Direito Internacional (DI), pois a URSS ficaria com um setor de 160° de amplitude no Ártico. Assim, esta divisão foi esquecida pelos soviéticos durante cerca de meio século (Antrim 2010, 52). Mas existem outros que afirmam que esta proposta não foi esquecida, e pelo contrário foi aplicada na teoria: "Until 1982 the sectoral approach towards the Arctic division was prevailing" (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 134). Czarny (2015, 278) considera que os PR chegaram a aplicar esta prática e dividiram o Ártico com base no "sector line boundary".

A Segunda Redistribuição, apresentou um caráter jurídico internacional. Durante a terceira Conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre o Direito do Mar foi apresentada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, doravante designada pela sigla UNCLOS). A UNCLOS corresponde a um Tratado Internacional aprovado pelo Congresso Nacional, concluído em Montego Bay, em 1982. Este Tratado define os conceitos consuetudinários de DI referentes a assuntos marítimos, e estabelece os princípios gerais da exploração dos recursos naturais do mar. Posteriormente, seguiu-se-lhes um conjunto de regras de enorme significado, que iria complementar sobremaneira o regime jurídico aplicável à região ártica e assumiram expoente máximo com a assinatura de Declaração de Ilulissat, de 28 de maio de 2008 (Rothwell 2008).

Contudo, naquelas declarações não foi abordada a questão dos navios que operam nas regiões polares e estão expostos a uma série de riscos únicos. A segurança dos navios que operam nestas regiões, tal como a proteção dos ambientes imaculados em torno de ambos os Pólos, têm sido motivo de preocupação para a Organização Marítima Internacional (Transporte Marítimo 2018).

O Código Internacional de Segurança para os navios que operam em águas polares (mais conhecido como *Polar Code*), que entrou em vigor em 2017, estabelece as regras de regulamento dos navios dentro das águas geladas, e inclui ainda as medidas obrigatórias relativas à segurança e

à prevenção da poluição (Transporte Marítimo 2018).

Apesar de todos estes acontecimentos, ainda hoje o povo russo considera que no momento de ratificação da UNCLOS, o país perdeu uma grande parte do seu território. A maior parte dos especialistas considera que quando, no dia 26 de fevereiro de 1997, o primeiro Presidente Boris Iéltsin assinou a Lei Federal nº30-FZ sobre a ratificação da CNUDM, a Rússia recusou os seus direitos sobre a região que lhe foi garantida por um Decreto de Lei do Presidium do Comitê Executivo Central da URSS no dia 15 de abril de 1926 e perdeu assim o direito soberano de 1,7 milhões de km² do seu setor ártico (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 134; Lukin 2013, 88).

Com a aprovação das Convenções de Genebra sobre o Direito do Mar, em 1958, e da UNCLOS em 1982, a situação geopolítica no Ártico mudou. Segundo o DI, a Zona Económica Exclusiva (ZEE) dos PR corresponde a 200 milhas náuticas, e Plataforma Continental (PC) 350 milhas náuticas (UNCLOS 1994, 17). Porém, de acordo com o artigo 76º da Convenção das Nações Unidas, se o país conseguir demonstrar que o seu prolongamento natural da estrutura geológica, excede as 200 milhas náuticas, medidas para além das linhas de base, então legalmente a PC pode prolongar-se até ao final da sua continuação natural, deste que não ultrapasse os seguintes limites (Convenção 1997, 9):

- uma distância que não pode exceder 350 milhas náuticas, medidas a partir da linha de base;
- uma distância que não exceda as 100 milhas náuticas para além da isobatimétrica dos 2.500 metros.

O fundo do mar fora das ZEEs e zonas reivindicadas da PC é considerado "património de toda a humanidade" e é administrado pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos das Nações Unidas (ISA 2019).

E a última, Terceira Grande Redistribuição começou no início deste século após a proclamação pelos A5 da extensão da PC. Segundo Lukin, os principais motivos que movem estes países relativamente a esta questão são de carácter económico. A mesma ideia foi publicada, em 2012, no artigo "La nuova corsa all Artico" na revista italiana *Il*

Sole 24 Ore. Este artigo é importante não só por afirmar que começou uma nova corrida ao Ártico mas por aquela marcar: "pela primeira vez, uma era de exploração com objetivos de lucro e não de glória" (Ricci 2012).

2 As prioridades russas no Ártico

Desde os primeiros anos de existência da União Soviética, as autoridades locais consideraram o Ártico como seu interesse estratégico e geopolítico sem o qual não consideravam manter a integridade territorial do grande território. Para este propósito foram criados os Institutos científicos e as estações polares. Por parte do Governo foi feito um grande investimento, e o caso da inauguração de Chief Directorate of the Northern Sea Route em 1932 é um exemplo disso. Passado 5 anos, a URSS foi o primeiro país que criou uma Drifting ice station (Pólo Norte - I) (Budushchee Arktiki 2019).

Uns anos mais tarde, em 1953 em Norilsk, já eram produzidos 35% do níquel, 12% de cobre, 30% de cobalto e 90% de platinóides. Entre os anos 1950-60, desenvolveu-se o norte da Sibéria Ocidental onde foi descoberta uma grande quantidade de gás natural e petróleo. Em 1957, foi construído o primeiro quebra-gelo nuclear "Lenin" e a primeira embarcação civil nuclear, porém começou a ser desenvolvido o projeto de povoamento da região ártica no âmbito do qual destacou a construção de vilas e militarização das ilhas (Elert e Tymoshenko s/d, 3-7).

Durante o período da Guerra Fria, o Ártico constituiu-se como uma frente de contestação entre os dois blocos. Nesta parte do planeta encontrava-se a linha de comunicação aérea mais curta entre a URSS e os EUA (Baptista 2015, 37). É nele que os soviéticos realizaram os testes de armamento, nomeadamente em regiões como Novaya Zemlya, Plesetsk e Nenok (Golts 2011, 46). Por sua vez, os EUA operaram na região através da base aérea de Thule (Gronelândia) (Silva 2017, 43).

Consideramos que com o colapso da URSS, a Rússia deixou de estar tão presente na região, devido principalmente às dificuldades económicas e políticas. Mas com a chegada de Vladimir Putin ao cargo do Presidente da Federação Russa em

2000, o povo russo voltou ao Grande Norte. E já nos anos seguintes, a nova governação destacou as suas prioridades na região polar, algo que foi definido e aprovado em 2001 na Doutrina Marítima da Federação Russa até 2020 (Elektronnyy Fond 2019). Este documento sofreu várias modificações, como por exemplo a Estratégia para o Ártico (2008), e uns anos mais tarde *The development strategy of the Russian arctic zone and national security for the period up to 2020* (Estratégia de 2013) que veio clarificar os interesses nacionais e as prioridades de desenvolvimento (IECCA 2013, 2).

A implementação desta Estratégia (2013) forneceu um amplo desenvolvimento das vantagens competitivas do *Arctic Zone of Russian Federation* (AZRF) a fim de fortalecer a posição da Rússia na região, garantir a segurança internacional e intensificar a cooperação internacional (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 140). As regiões da AZRF foram definidas pelo Presidente Putin em 2014 (President of Russia 2014), e em 2019 este documento sofreu alterações com a aprovação de várias zonas da República Sakha (President of Russia 2019).

Na Estratégia de 2013 foram estabelecidas as seguintes áreas prioritárias (IECCA 2013, 2):

- 1) o desenvolvimento socioeconómico integrado do Ártico russo;
- 2) o desenvolvimento da ciência e tecnologia;
- 3) a implementação de infraestruturas de informação e telecomunicação modernas;
- 4) segurança ambiental;
- 5) cooperação internacional;
- 6) fornecimento de segurança militar e proteção das fronteiras da Federação russa no Ártico.

Para modernizar e desenvolver as infraestruturas de transportes do Ártico, estabeleceram assegurar a preservação da *Northern Sea Route* (NSR) como "single national transmission backbone" (IECCA 2013, 4). A Estratégia pretende englobar todos os aspetos necessários para o desenvolvimento da região e melhoria das condições de vida dos povos indígenas. Do mesmo modo, enfatiza-se a segurança ambiental através da proteção e conservação da diversidade biológica da fauna e flora da região ártica (IECCA 2013, 9).

Uns anos mais tarde, o programa de Desenvolvimento Social e Económico da AZRF de 31 de agosto de 2017 destacou como objetivo o aumento

do respectivo nível de desenvolvimento socioeconómico da região. A realização bem-sucedida dessas iniciativas poderá permitir à Rússia a obtenção de importantes benefícios económicos e políticos.

3 Recursos naturais

Na Quarta Assembleia Geral do Programa das Nações Unidas para o Ambiente que teve lugar no Quênia, em 2019, a ONU apresentou um estudo em que foi revelado que mesmo que se todos os países cumprissem o controlo das emissões de gases de efeito de estufa estabelecido no Acordo de Paris² a temperatura média no inverno ártico irá continuar a subir de entre 3° e 5° Celsius até 2050 (UN Environment 2019).

O Ártico torna-se mais acessível à exploração dos seus recursos e à utilização de novas rotas marítimas. É um dos poucos lugares no mundo onde ainda existem reservas de recursos naturais intactas. Segundo o *United States Geological Survey*, encerra 22% a 25% das reservas mundiais de petróleo e gás natural, sendo que os maiores depósitos encontram-se nas ZEEs dos PR (SGEU 2019). A maior parte destes encontram-se sob domínio russo, país mais favorecido pela natureza e que poderá vir a lucrar com a exploração de recursos offshore, fruto da sua extensa PC (Balão 2014, 249). Foram descobertos, no círculo ártico mais de 400 campos de recursos hidrográficos, 60 dos quais estão ativamente em funcionamento e cerca de um quarto ainda não estão explorados. Mais de dois terços dos campos de desenvolvimento estão localizados na Sibéria Ocidental. A principal região de recursos hidrográficos russos e ao mesmo tempo, uma das maiores regiões produtores de petróleo do mundo encontra-se em Okrug Autónomo Khanty-Mansi, onde se produzem 57% do petróleo do país, com reservas de 20 bilhões de toneladas (The Arctic 2018). Cerca de 90% de produção de gás natural russo concentra-se em Yamal-Nenets, que corresponde ao mesmo tempo a 22% da produção mundial (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 135).

2. Acordo de Paris sobre as alterações climáticas é um tratado da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima, que inclui um plano de ação para limitar o aquecimento global. Foi negociado em Paris e aprovado em 2015.

Têm sido explorados no mar de Barents 11 depósitos, dos quais 4 são de petróleo (Prirazlomnoye, Dolginskoye, Varandey, e Medynskoye), 3 de gás natural (Murmansk, Ludlovsk, Severo-Kildinskoe), 3 de condensados de gás natural (Shotkman, Pomorskoe, Ledovoe), e 1 de condensado de gás e petróleo (Severo-Gulyaevskoe). Destes, o Shotkman é considerado o maior campo mundial com cerca de 4.000 bilhões de metros cúbicos de gás. Cerca de 180 depósitos de campos de exploração estão localizados no Mar de Kara - Leningradskoye e Rusanovskoe, na província de Timan-Pechora (The Arctic 2018).

A AZRF é rica não só em hidrocarbonetos como também em recursos minerais, incluindo os metais raros que são muito procurados na indústria eletrônica (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 135). A região também é próspera em grandes reservas de recursos biológicos. Assim, torna-se evidente que o Ártico para Moscovo é uma base de recursos naturais importantíssimo para o desenvolvimento e enriquecimento do país.

4 Passagem Marítima do Nordeste e Infraestruturas

"Pretendemos transformar a Passagem Marítima do Nordeste numa das principais rotas comerciais, de significado global e de escala global" (Putin, 2011)³.

Segundo a Administração da PN, em 2018, foram emitidas 792 licenças para navegação dentro das águas de PN, incluindo 91 autorizações para navios estrangeiros (14 sob bandeira portuguesa) (APMN 2019). Mas estes dados ainda não se comparam com os do Canal do Suez onde foram emitidas 18.174 as licenças, dos quais 225 sob bandeira portuguesa (Suez Canal 2018). No mesmo ano, o volume total de transporte de carga pela PN atingiu o valor de 19.689 milhões de toneladas, que corresponde quase ao dobro do valor referente ao registado o ano anterior (10.7 milhões) (APMN 2019)⁴. E no Canal do Suez foi registado: 1.139.630 (Suez Canal 2018). De acordo

3. Tradução própria.

4. Em 2020, o volume total de transporte de carga pela PN atingiu o valor de 32 milhões de toneladas (Rosatom 2020). Até dia 10 de dezembro de 2020, foram emitidas 1003 licenças, incluindo 156 autorizações para navios estrangeiros (PortNews 2020).

com a previsão do Governo russo, o volume de tráfego pela PN aumentará em 2021 para um total de 51 milhões de toneladas, e em 2024 para 80 milhões (Neftegaz.ru 2019).

4.1 Quebra-gelos

De entre as várias declarações que foram feitas no Fórum Internacional do Ártico, Putin afirmou que até 2035 a Rússia irá ter 9 modernos quebra-gelos nucleares (Youtube 2019). Sabendo que: "efficient transport on the Arctic Ocean is only possible if significant infrastructure investment is realized for the development and establishment of routes, which can mainly be beneficial to the countries of the region" (Zoltai 2018), com a construção de quebra-gelos, o Kremlin iniciou o desenvolvimento do Extremo Norte, algo que lhe permite afirmar a sua presença e poder no Ártico.

Desde o final da primeira década de 2000, a Rússia está constantemente a aumentar o número de quebra-gelos, algo que nenhum outro país insistiu em tão larga escala. O quebra-gelo tipo LK-60Ya, também conhecido como Projeto 22220 destina-se à auto-pilotagem de grandes navios com a capacidade de passagem durante todo o ano pela parte ocidental do Ártico (Ria Novosti 2019). Segundo Rosatom, a Rússia possui 4 quebra-gelos nucleares e mais um em reserva. Para além destes, existe 1 navio porta-contentores, que opera com energia nuclear, Sevmorput e mais 5 embarcações de serviços tecnológicos (Rosatom 2019).

4.2 Northern Sea Route

A "navegabilidade das rotas do Ártico resulta da redução da área e do volume de gelo" (Leal 2012; 2017), mas para além disso, do desenvolvimento das técnicas de construção naval e da normalização das relações entre os PR, conseguida após a queda do muro de Berlim (Pim 2008, 47). Com o dinheiro proveniente dos fundos russos, continua a construção de centros de resgate de emergência, suporte hidrográfico, e modernização de portos marítimos (Antrim 2010, 25).

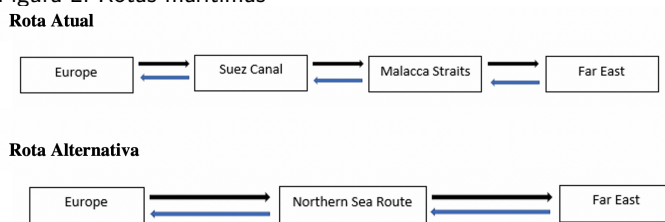
Sobre a utilidade de navegação pelas águas do Oceano Ártico discutem vários cientistas, diplomatas e políticos no mundo inteiro. Também há quem considere que as duas rotas não serão utilizadas da mesma maneira "the NRS attracts

far greater interest than the Northwest Passage through the Canadian Arctic, in part because sea ice is considered to be less of an obstacle to the progress of destination and trans-oceanic forms of shipping" (Dodds 2015, 243). Por sua vez, segundo Balão (2016, 114) ambas as rotas permitem desde logo evitar os riscos de pirataria declarados no estreito de Malaca e nas igualmente perigosas águas ao largo do Corno de África, também designada península Somali.

A PN corresponde à principal autoestrada marítima que liga o Norte Europeu, Sibéria e Extremo Norte (Vasiliev 2011, 22). Contudo, várias vezes é confundida com a NSR o que é errado, visto que a primeira é mais ampla, pois começa no Estreito de Kara e estende-se até Providence Bay (3 023 milhas náuticas), onde estão localizados os principais portos do país: Sabetta, Dickson, Dudinka, Tiksi, Pevek, e Provideniya (Ria Novosti 2019). A NSR é mais restrita, uma vez que se estende desde Novaya Zemlya até ao Estreito de Bering (Antrim 2010, 34).

Vários cientistas como é caso de Jean Paul Rodrigue (2013), acreditam que com a abertura desta rota iremos poupar no tempo visto que, "the NSR along the arctic coast of Russia is the maritime route that is likely to be free of ice and would reduce the maritime journey between East Asia and Western Europe from 21.000 km using the Suez Canal to 12.8000 km, cutting transit time by 10-15 days" (Rodrigue 2013, 47). Ao diminuir a distância, automaticamente tenderá a reduzir-se o tempo de navegação, utilização de combustível, e custos financeiros, o que tenderá também a contribuir para a redução de poluição marítima.

Figura 2. Rotas marítimas



Fonte: Rahman, Saharuddin, e Rasdi 2014.

Atualmente, a maior parte das cargas transportadas entre o Extremo Oriente e a Europa passam pelo Canal do Suez localizado no Egito. Passando por este Canal e Oceano Índico todos os navios passam pelo Estreito de Malaca, o que torna evidencialmente a viagem mais cara (Rahman, Saharuddin e Rashi 2014, 96). Isso vai permitir-nos chegar a uma possível conclusão de que a NSR pode ser considerada como uma melhor via de transporte entre a Europa e o Extremo Oriente. Contudo, há vários fatores que influenciam diretamente o seu uso, e a PE faz parte deles.

Após a Rússia anexar a Crimeia, em 2014, o Ocidente aplicou as sanções económicas que influenciaram o setor energético, transporte, infraestrutura, e os projetos de petróleo e gás da AZRF. Foi reduzido significativamente o volume de investimento, como também foram restringidos os mercados de capitais ocidentais. Quase inteiramente, foi banido o fornecimento de equipamento *offshores* ocidentais, e uma ampla gama de tecnologias *offshore* modernas - recuperação aprimorada de petróleo, fraturamento hidráulico e perfuração horizontal, tornou-se inacessível para a Rússia (Enerdata 2016).

As empresas nacionais sofreram com a ruptura de cooperação externa, tendo perdido o acesso à experiência e conhecimento como, também, o acesso à tecnologia estrangeira no setor de indústria energética. Sevastyanov e Kravchuk (2017), consideram que a Rússia será forçada a gastar bilhões de dólares e vários anos para acumular o conhecimento e experiência necessária, o que leva diretamente ao atraso na implementação de certos projetos. Afirmam ainda que Moscovo irá procurar tal investimento junto da Comunidade eurasiática. "Due to the Western sanctions (...), Russia increasingly depends on China. Therefore, it started improvements of strategic importance at the North Pole. Vladimir Putin said that the country

constitutes an important part of Russia national security in military, political, economic, technological and environmental aspects, too" (Zoltai 2018). Após este tipo de acontecimentos, Moscovo está interessado na diversificação dos seus fluxos de comércio externo com os países asiáticos (Lukin 2015, 474). Contudo, será que estes países estão interessados no rápido desenvolvimento da NSR?

Considera-se que a NSR será útil para os navios com o destino de Yokohama até Roterdão, visto que por esta via há possibilidade de economizar 34% do caminho (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 140). E tendo isso por base, Lee e Song (2014) afirmaram que existem vários países que poderão sair beneficiados com a nova rota, como é o caso da Coreia do Sul que poderá ganhar 1.063 milhas náuticas caso o destino do navio seja Lisboa, tal como o Japão pode economizar 620 milhas náuticas caso o destino seja Valência. Para além destes, o Taiwan, Hong Kong e Filipinas também poderão sair beneficiados (Ha e Seo 2014, 75).

Por outro lado, Vietname, Camboja, Tailândia, Singapura e Indonésia acabam por não colher nenhum efeito particularmente positivo associado à abertura desta via (Lee e Song 2014, 419). Rahman, Saharuddin e Rasdi (2014, 90-97) afirmam que a abertura da NSR irá afetar negativamente não só a economia da Malásia, como também a vida política, social, tecnológica, contudo ainda poderá ter impacto positivo em termos legais, e no meio ambiente.

Apesar de atualmente não cobrarem a passagem pela NSR, os donos dos navios são obrigados a pagar pela segurança oferecida: o acompanhamento de quebra-gelos e serviços utilizados nos portos. Jakobson (2010, 12) afirmava que alguns especialistas chineses demonstram preocupação com as possíveis taxas que Moscovo poderá vir a aplicar, e consideravam que tal poderá ter efeito direto na quantidade de navios chineses a atravessarem a NSR. Em resposta a este tipo de questões, Vladimir Putin afirmou que o Estado está a investir parte dos seus fundos para poder reduzir as taxas pagas pelos transportadores (Youtube 2019).

Para facilitar a extração e transportação de hidrocarbonetos, Moscovo investiu em Yamal-LNG, um dos projetos mais ambiciosos que fornece um

terreno fértil para poder envolver os atores asiáticos no desenvolvimento do Ártico. Está localizado na Península de Yamal no campo de gás de South-Tambeyskoye, e segundo os estudos oficiais, o campo possui cerca de 926 bilhões de metros cúbicos de gás (Society of Petroleum Engineers 2018). Para além disso, o Kremlin planeia desenvolver e conectar a PN às redes ferroviárias que poderão contribuir para a exploração da riqueza natural de Ural, Yamal e, no futuro, da região Norte de Krasnoyarsk (Fórum Ártica 2019). Ainda assim, as extremas condições climáticas e o curto período de navegabilidade (3-5 meses) fazem diminuir o nível de atratividades da NSR, pelo que para ultrapassar esta dificuldade o Governo russo investiu na construção de quebra-gelos, fator que poderá tornar a rota navegável durante todo o ano.

5 Controlo e nacionalização da Passagem do Nordeste

A crescente dinâmica registada na região ártica sugere que a mesma possa vir a tornar-se palco de intensas negociações e de possíveis conflitos que poderão degenerar em guerra, e a nacionalização da PN pode criar este conflito. O Kremlin procura assegurar para si os direitos de propriedade sobre a passagem ao longo da sua costa do Ártico, procurando definir taxas a aplicar aos navios que a quiserem utilizar - à semelhança do que sucede no Canal do Panamá (Balão 2016, 115).

Apesar da UNCLOS possuir o objetivo de estabelecimento de justiça e paz, a Convenção não foi ratificada por todos os EA e o caso dos EUA é um exemplo. Esse e outros factos também contribuem para que este país não aceite a Rússia como "dona" da nova rota marítima. A "maioria dos outros Estados considera que as águas daquela nova rota são internacionais, mas se se tiver em consideração que a Rússia está a investir dezenas de bilhões de dólares nas suas infraestruturas da costa ártica (...), será expectável que o Kremlin espere retirar os devidos dividendos" (Balão 2015, 48-49).

De acordo com o artigo 234º da UNCLOS (Ice-covered areas), a Rússia (tal como o Canadá) tem o direito de adotar e aplicar leis e regulamentos

não discriminatórios para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações nas áreas cobertas de gelo dentro dos seus limites da ZEE (UNCLOS 1994). Por sua vez, não só Moscovo enfrentou esse problema, como também Ottawa.

A questão da divisão do mar não acontece só no Ártico, pois a situação no Mar da China Meridional parece possuir várias semelhanças. Enquanto a China quer obter o controlo total sobre a região, os países vizinhos não querem deixar que isso aconteça (Phillips, Holmes, e Boscott 2016, 56). Por sua vez, Blank (2017, 589) considera que se a Rússia desafiar a ONU e consolidar o seu controle sobre uma extensa reivindicação de águas do Ártico, isso poderia tornar-se num precedente para a China naqueles disputados mares asiáticos. Mas enquanto as nações do Ártico acordaram em cooperar dentro do Conselho do Ártico (CA), os PR do Mar da China Meridional não se chegaram a sentar à mesa das negociações (Jiayu e Huijun 2016, 945).

O surgimento do CA, como principal fórum para os assuntos regionais da região ártica, serve como palco de negociações entre os EA há mais de duas décadas (Arctic Council 2019). Afirmamos que a maior cooperação entre várias nações poderá contribuir positivamente para o crescimento económico dos Estados.

As alterações climáticas são como uma moeda de duas faces, de um lado com os efeitos positivos, e do outro com o risco elevado para a humanidade. Vários cientistas afirmam que o degelo do Ártico irá ter impacto direto no sector agrícola chinês (Sun 2013, 48). Contudo, "chinese researchers state that the melting of the ice will largely affect China, where the sea level is going to rise and, consequently, 20 million citizens will have to be relocated, let alone the agricultural issues" (Zoltai 2018). Essas e outras consequências fazem com que a China não queira aceitar a possibilidade da Rússia poder obter o controlo sobre toda a via marítima. Apesar de estar geograficamente longe da região ártica em termos de localização já chegou a declarar que "the Arctic belongs to all the people around the world as no nation has sovereignty over it" (Chang 2010, 13). Moscovo presta atenção às proclamações dos outros Estados mas o seu objetivo não irá mudar, pelo menos

num futuro muito próximo. E mesmo os países parceiros tenderão a reconhecer "the sovereignty, sovereign rights, and jurisdiction of Arctic states in the region in order to try to assure the Arctic countries that China is more like a panda in the Arctic than a Dragon" (Sun 2013, 49-50).

6 Militarização no Ártico russo

Atualmente, o Kremlin parece estar a reequipar as antigas bases da era soviética existentes na região e em julho de 2016 chegou a testar os seus primeiros rockets da nova geração, os Angara, a partir do cosmódromo no Grande Norte (Balão 2015, 63). O gigante EUA, apesar de não possuir uma frota de quebra-gelos nucleares, tem conduzido exercícios com submarinos através do Ártico (NATO Review Magazine 2019).

Em 2013, Putin chegou a afirmar "there are (US) submarines there, and they carry missiles. It only takes 15 to 16 minutes for US missiles to reach Moscow from the Barents Sea. So should we give away from the Arctic? We should on the contrary explore it" (Rasmussen 2015, 47). Este é, sem dúvida, um desafio direto ao consenso de longa data de que a região ártica deveria ser mantido livre de rivalidade militar. No mesmo ano, na Estratégia 2013 foi definido o plano da segurança nacional que enfatiza a necessidade de uma prontidão abrangente de combate móvel no Ártico (GRF 2013).

Em 2014, Moscovo estabeleceu o *Joint Strategic Command North* baseado na Frota do Norte, e que foi pela primeira vez na história uma formação militar única que se tornou responsável por toda defesa da AZRF (Sevastyanos e Kravchuk 2017, 138). O seu equipamento militar foi apresentado, pela primeira vez, no Dia de Vitória (9 de maio) de 2017, durante o desfile militar (RKK ICDS 2019).

Em janeiro do mesmo ano, o Ministro russo da Defesa Serguei Shoigu, anunciava estarem a ser construídas mais de 100 instalações na Terra de Francisco José, Novaya Zembla, Sredny, Cape Schmidt e ilhas Wrangel e Kotelny (TASS 2017). A Arctic Shamrock é um dos exemplos da instalação militar construída no Ártico que tem como objetivo a implantação de unidades de defesa aérea da Frota do Norte (Arctic Shamrock 2019).

Em termos militares, a política russa para o Ártico centra-se na proteção das fronteiras setentrionais da Federação e na obtenção de um contexto operacional que seja favorável às suas Forças Armadas (Antrim 2010, 19). Por isso, não é descartada a possibilidade de conflitos vindouros em torno de recursos energéticos junto das suas fronteiras, de poderem requerer o emprego do instrumento militar.

Por sua vez, não só a Rússia como também os outros países reforçam a sua presença militar naquela região. Em 2018 na Noruega, os países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (doravante designada pela sigla NATO) realizaram um exercício em larga escala - *Trident Juncture 2018* - que contou com a participação de 50 mil soldados de 31 países (NAF 2018). O cenário teve por base a reflexão conjunta dos aliados no caso de agressão militar estrangeira, conforme o Artigo 5º do NATO (BBC News 2019). Mas apesar disso, o centro analítico britânico Chatham House aponta que a NATO não tem uma estratégia clara na bacia do Ártico (RKK ICDS 2019).

7 Conclusão

O Ártico do século XXI conseguiu ganhar importância internacional e chegou a fazer parte do interesse nacional de muitos países. Considerado, pelo Moscovo, como uma região de base estratégica de recursos naturais, a par com a integração da NSR no sistema de transportes nacional, o Ártico ganha cada vez maior importância no âmbito do desenvolvimento do país. Com a passagem do tempo, a implementação da Estratégia de 2013 sublinhou as prioridades e forneceu um amplo desenvolvimento das vantagens competitivas do AZRF a fim de fortalecer a posição da Rússia na região, garantir a segurança internacional, a par com a intensificação da cooperação bilateral e multilateral (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 140).

Com a investigação desenvolvida, podemos chegar à conclusão que a Rússia, pela primeira vez na sua história, poderá vir a ter a possibilidade de exercer o poder como uma potência marítima que administra um dos mais importantes (futuros) corredores transcontinentais de transporte marítimo. A maior frota de quebra-gelos de vários modelos permite uma passagem mais

rápida e segura pela NSR, rota que ainda não foi oficialmente "nacionalizada", e que consideramos difícil de se concretizar mas que, a verificar-se, tenderá a não encontrar resistência significativa devido aos elevados riscos que uma "frição" de tal natureza tenderia a suscitar. O Ártico voltou a ser militarizado, e o Kremlin para além de reequipar as antigas bases militares soviéticas na região ártica (Balão 2015, 63), criou um comando militar único que se tornou responsável por toda defesa da AZRF (Sevastyanov e Kravchuk 2017, 138). Estes fatos permitem-nos considerar que a Rússia parece determinada em procurar assegurar para si os direitos de propriedade sobre a passagem ao longo da sua costa do Ártico equacionando, nomeadamente, a definição das taxas a aplicar aos navios que a quiserem utilizar (Balão 2016, 115).

Os aspetos acima mencionados e o aumento da procura pela NSR ajudaram-nos a demonstrar que o Ártico é uma das prioridades russas onde se concentram os seus interesses económicos, políticos e militares. E concordamos com Sevastyanov e Kravchuk (2017), quando afirmam que os objetivos russos, a curto e médio prazo, consistirão na tentativa de transformar a NSR num corredor de transporte global, e que o desenvolvimento da indústria de petróleo e gás com foco no projeto Yamal-LNG serão as prioridades atuais e futuras.

Assim, e relembrando as hipóteses formuladas no início deste trabalho, chegamos a conclusão que a **Hipótese 1** se confirma, visto que a presente investigação permite-nos confirmar que, apesar de ainda estar aberta apenas periodicamente, a NSR já representa uma possível alternativa às atuais rotas marítimas mais relevantes. Vários países poderão poupar com a utilização desta via marítima. Contudo, a Rússia investe muito no Ártico e pretende obter benefícios económicos com o retorno desse investimento.

A conjuntura que se tem vindo a desenvolver, bem como a governação da região, colocam desta forma em evidência uma multiplicidade de atores envolvidos, tal como o carácter global dos desafios e oportunidades que na mesma vemos emergir, e que configuram o que se designa por um Ártico Global (Heininen 2013).

Em relação à **Hipótese 2**: da análise dos documentos políticos e estratégicos utilizados nesta investigação não parecem subsistir dúvi-

das quanto às preocupações do Governo russo relativamente à garantia e salvaguarda dos interesses e da soberania nacional na região ártica. Persiste neste momento uma preocupação clara com a atração de investidores estrangeiros para o financiamento de infra-estruturas de apoio que permitam, desde logo, criar condições para transformar a NSR numa verdadeira alternativa às rotas dominantes. No entanto, e porque em Política persistem os interesses superiores dos atores, a concretizar-se este e outros objetivos estratégicos anteriormente identificados - designadamente os meios navais em particular, e militares em geral -, as condições necessárias à navegabilidade permanente e segura da NSR permitirão, igualmente, - (mantendo-se o restante constante - "ceteris paribus") -, dotar a Rússia das condições necessárias a um eventual "encerramento" da NSR aos navios estrangeiros. Deste modo, consideramos que também a hipótese 2 se confirma.

Em face da nossa **pergunta de partida**: considerando as tendências a que temos vindo assistir em sede de alterações climáticas, assim como a constante modernização da tecnologia, consideramos que num futuro próximo será possível utilizar a NSR durante os 12 meses do ano. Os objetivos da Estratégia russa concentram-se em tornar o percurso marítimo ao longo da costa siberiana mais seguro e rápido.

Durante a presidência de Putin em análise, verificou-se um aumento do nível de preocupação do Kremlin na melhoria de qualidade de vida dos povos indígenas, assim como na biodiversidade da região (Youtube 2019). A Estratégia atual inclui a preservação de várias regiões árticas, em particular aquelas que estão identificadas como particularmente atrativas para a prossecução de actividades ligadas à indústria do turismo. Do mesmo modo, também as actividades científicas susceptíveis de contribuir para a afirmação do conhecimento russo sobre a região em geral mas, sobretudo, tendo por base a recolha de dados que possibilitem a sustentação das reivindicações apresentadas junto da CNUDM para reconhecimento dos direitos à extensão da sua PC.

A par com estas medidas implementadas no domínio interno, também ao nível externo foram definidas prioridades, assim, as características da PE russa no Ártico assentam em atrair e diversifi-

car os parceiros, tal como manter as boas relações com os países interessados no desenvolvimento do Ártico, sobretudo com os EA. A participação russa nos exercícios militares junto com os outros PR no Ártico também fazem parte desta lista. Assim, da análise da PE, parece-nos seguro afirmar que a Rússia tudo fará para poder vir a nacionalizar a nova via marítima e aplicar as devidas taxas de utilização de serviços a todos quantos ali naveguem. E enquanto Putin estiver no poder, o Ártico sempre terá lugar na lista dos interesses nacionais do país, pois como afirmou Baev (2007, 6) "energy is one of those policy areas that Putin has taken under close personal control and scrutiny". Para finalizar, gostaríamos de relembrar Czarny (2015, 275) que afirmou: "what the Middle East was to the second half of the 20th century, the Arctic could be to the first half of the 21st".

Referências

- [1] Almeida, Políbio V. 2012. *Do Poder do Pequeno Estado*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- [2] Antrim, Caitlyn L. 2010. The Next Geographical Pivot: The Russian Arctic in the Twenty-first Century. *Naval War College Review* 63(3): 15-37.
- [3] APMN) Administração da Passagem Marítima do Nordeste. 2019. Acesso em 11/03/19. http://www.nsra.ru/ru/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html?year=2018.
- [4] Arctic Council. 2019. "Working Groups". Acesso em 12/05/19. <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/working-groups>.
- [5] Arctic Shamrock. 2019. Acesso em 28/07/19. <http://mil.ru/files/files/arctic/Arctic.html>.
- [6] Baev, Pavel. 2007. "Russias Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole". Acesso em 26/07/2019. https://jamestown.org/wp-content/uploads/2007/10/Jamestown-BaevRussiaArctic_02.pdf.
- [7] Balão, Sandra. 2016. "Geopolítica e Geoestratégia do Ártico no Século XXI: Inovação ou Recorrência?" In *Previsão e Mudança: Estudos Políticos e Internacionais*, coordenado por António de Sousa Lara. Lisboa: Edições MGI.
- [8] Balão, Sandra. 2015. "O Ártico no Século XXI Geopolítica Crítica e Guerra". In *Em Caso de Guerra*, coordenado por António de Sousa Lara. Lisboa: Edições MGI.
- [9] Balão, Sandra. 2014. "Globalização, Geopolítica do mar português e o Ártico. Perspectivas para o séc. XXI". In *Geopolítica e o Mar*. Lisboa: Edições MGI.
- [10] Balão, Sandra. 2012. A PESC, a PESD, a PCSD e a definição da Estratégia da União Europeia para o Ártico. *Debater a Europa*, 6(1), 169-270.
- [11] Baptista, Ana. 2015. O Ártico - Geopolítica e Desafios Transnacionais. *Revista Científica Academia da Força Aérea*, 50.
- [12] BBC News. 2019. Acesso em 28/07/19. <https://www.bbc.com/russian/features-46997885>.
- [13] Blank, Stephen. 2017. The Arctic and Asia in Russian Naval Strategy. *The Korean Journal of Defense Analysis* 29(4), 575-597.

- [14] Budushchee Arktiki.rf. 2019. Acesso em 03/05/19. <https://xn----8sbbmfaxaqb7dzafb4g.xn--p1ai/istoriya-issledovaniya-arktiki/>.
- [15] Chang, Gordon. 2010. "Chinas Arctic Play". Acesso em 23/08/19. <https://thediplomat.com/2010/03/chinas-arctic-play/>.
- [16] Clausonne, Guillaume M. 2007. L'Arctique comme Zone Stratégique: les Évolutions Géopolitiques et les Enjeux. *Bulletin d'Études de la Marine* (36), 77-98.
- [17] Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. 1997. Acesso em 23/08/19. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=EL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=EL).
- [18] Czarny, Ryszard M. 2015. Geopolitics of the High North and its consequences. *Slovak Journal of Political Sciences* 15(2), 272-292.
- [19] Dodds, Klaus. 2015. Fish and Continental Shelves: Maritime Security, Sovereignty, and Stewardship in the Polar Region. *The Brown Journal of World Affairs* (12), 239-263.
- [20] Elektronnyy Fond. 2018. Acesso em 05/03/19. <https://xn----8sbbmfaxaqb7dzafb4g.xn--p1ai/wp-content/uploads/2015/06/0pdf>.
- [21] Enerdata. 2016. "Arctic - Energy Projects". Acesso em 11/08/19. <https://www.enerdata.net/search/node/US%20Pressure/>.
- [22] Ferrão, Eduardo. 2014. A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações políticas, diplomáticas e comerciais. *Cadernos do Instituto de Estudos Superiores Militares* 3.
- [23] Fórum Ártica. 2019. Acesso em 06/05/19. <https://forumartica.ru/404.php>.
- [24] Golts, Alexandr. 2011. The Arctic: a clash of interests or clash of ambitions. *Russia in the Arctic*, 43-62.
- [25] Government of the Russian Federation (GRF). 2013. The Strategy of Development of the Arctic zone of the Russian Federation and the National Security up to 2020. Acesso em 27/07/19. <http://www.research.kobe-u.ac.jp/gsicpcrc/sympo/20160728/documents/Keynote/Russian%20Arctic%20strategy%202013.pdf>.
- [26] Ha, Yeong-Seok, e Jung Soo Seo. 2014. The Northern Sea Routes and Korea's Shipping Industry. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy* (3), 73-84.
- [27] Heininen, Lassi K. 2013. *The Fast-Changing Arctic: Rethinking Arctic Security for a Warmer World (Northern Lights)*. Finland: Kindle Edition.
- [28] International Expert Council on Cooperation in the Arctic (IECCA). 2013. "The development of the arctic zone of the Russian Federation". Acesso em 23/07/19. <http://www.iecca.ru/en/legislation/strategies/item/99-the-development-strategy-of-the-arctic-zone-of-the-russian-federation>.
- [29] International Seabed Authority (ISA). 2019. "United Nations Convention of the Law of the Sea". Acesso em 13/07/19. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm.
- [30] Jakobson, Linda. 2010. "China Prepares for an Ice-free Arctic". Acesso em 05/05/19. <https://www.sipri.org/sites/default/files/files/insight/SIPRIInsight1002.pdf>.
- [31] Jiayu, Bai, e Hu Huijun. 2016. Transcending Divisions and Harmonizing Interests: How the Arctic Council Experience Can Inform Regional Cooperation on Environmental Protection in the South China Sea. *Chinese Journal of International Law* 15(4), 935-945.
- [32] Kikkert, Petter, e Whitney Lackenbauer. 2015. *Legal Appraisals of Canadas Arctic Sovereignty: Key Documents, 1905-56*. Ottawa: Centre on Foreign Policy and Federalism and Centre for Military and Strategic Studies Centre on Foreign Policy and Federalism University of Calgary.
- [33] Lamothe, Dan. 2018. "The new Arctic frontier". Acesso em 01/09/18. <https://www.washingtonpost.com/graphics/2018/world/arctic-climate-change-military-russia-china/?noredirect=on,16-5/>.
- [34] Leal, João Luís. 2014. *Geopolítica do Ártico no Século XXI*. Lisboa: Letras Itinerantes.
- [35] Leal, João Luís. 2012. "O Ártico como Espaço Geopolítico". Tese de Doutoramento em História, Defesa e Relações Internacionais: ISCTE- IUL, Lisboa.
- [36] Lee, Swong-Woo, e Ju-Mi Song. 2014. Economic Possibilities of Shipping through Northern Sea Route. *The Asia Journal of Shipping and Logistics* 30(3), 415-430.
- [37] Lukin, Y. 2015. Analysis of the Northern Sea Route activity. *Vestnik MGTU* (18), 467-475.
- [38] Mackinder, Halford J. 2008. O Pivot Geográfico da História. *Geopolítica: Revista do Centro Português de Geopolítica* (2), 233-257.
- [39] Mackinder, Halford J. 1996. *Democratic Ideals and Reality: a Study in the Politics of Reconstruction*. Washington DC: National Defence University Press.
- [40] Mackinder, Halford J. 1943. The Round World and the Winning of the Peace. *Foreign Affairs* 21(4): 1942-1943.
- [41] Mackinder, Halford J. 1904. The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal* 23(4), 421-437.
- [42] Matveenko, Yuri. 2017. Russia and The USA in the Arctic Region: Competition or Strategic Partnership? *PolitBook*, 64-82.
- [43] NATO Review Magazine. 2019. "The changing shape of Arctic security". Acesso em 11/07/19. <https://www.nato.int/docu/review/2019/Also-in-2019/the-changing-shape-of-arctic-security/EN/index.htm>.
- [44] Norwegian Armed Forces (NAF). 2018. "Trident Juncture 18". Acesso em 27/07/19. <https://forsvaret.no/exercise>.
- [45] Neftegaz.ru. 2019. Acesso em 10/12/19. <https://neftgaz.ru/news/transport-and-storage/194483-obemperevozok-po-smp-v-2018-g-velichilsya-v-2-raza/>.
- [46] NTV. 2010. Acesso em 09/08/2018. <http://www.ntv.ru/novosti/191877/#ixzz22VGLrRJU>.
- [47] Phillips, Tom, Oliver Holmes, e Owen Boscott. 2016. "Beijing Rejects Tribunals Ruling in South China Sea Case". Acesso em 13/07/18. <https://www.theguardian.com/world/2016/jul/12/philippineswins-south-china-sea-case-against-china>.
- [48] Pim, J. 2008. Geopolítica, Riscos Securitários e Remilitarização no Ártico: alguns apontamentos. *Geopolítica: Revista do Centro Português de Geopolítica* 2, 75-102.
- [49] PortNews.2020. Acesso em 05/01/21. <https://portnews.ru/news/306100/>.
- [50] Popper, Karl. 2002. *The Logic of Scientific Discovery*. Londres: Routledge Classic.
- [51] President of Russia. 2019. Acesso em 12/07/19. <http://kremlin.ru/acts/bank/44231>.
- [52] President of Russia. 2014. Acesso em 12/07/19. <http://kremlin.ru/acts/news/20895>.
- [53] Rahman, Abdul N., Abdul H. Saharuddin, e R. Rasdi. 2014. Effect of the Northern Sea Route Opening to the Shipping Activities at Malacca Straits. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy* 1(4), 85-98.
- [54] Rasmussen, Anders Fogh. 2015. A Place Apart: A Peaceful Arctic No More? *Harvard International Review* 36(3), 45-48.
- [55] Ria Novosti. 2019. Acesso 12/03/19. <https://ria.ru/20190311/1551687558.html>.

- [56] Ricci, Lara. 2012. La nuova corsa all'Artico. *24ORE Business School*. Acesso em 23/07/2019. <https://st.ilssole24ore.com/art/cultura/2012-01-29/nuova-corsa-artico-081316.sht>.
- [57] RKK ICDS. 2019. "Adapting NATO to New Challenges in the Arctic and Black Sea Regions". Acesso em 15/07/19. <https://icds.ee/adapting-nato-to-new-challenges-in-the-arctic-and-black-sea-regions/>.
- [58] Rodrigue, Jean-Paul. 2013. *The Geography of Transport Systems*. Nova Iorque: Routledge.
- [59] Rosatom. 2020. Acesso em 05/01/21. <https://rosatom.ru/journalist/news/v-2020-godu-budet-ustanovlen-novyy-rekord-gruzoperevozok-po-severnomu-morskomu-puti/>.
- [60] Rosatom. 2019. Acesso em 01/04/19. <https://www.rosatom.ru/production/fleet/>.
- [61] Rothwell, Donald. 2008. The Arctic in International Affairs: Time for a New Regime? *The Brown Journal of World Affairs*. Province: Brown University 15(1), 241-253.
- [62] Sevastyanov, Sergei, e Alexey Kravchuk.. 2017. The Russian Approach to National Security in the Arctic. *The Korean Journal of Defense Analysis* 29(1), 131-149.
- [63] Serviço Geológico dos EUA (SGEU). 2019. "Energy Resources Program". Acesso em 16/03/19. <https://www.usgs.gov/energy-and-minerals/energy-resources-program>.
- [64] Silva, Carolina Sofia Nóbrega da. 2017. "A Geopolítica do Ártico e a política externa da Rússia para a região (2007-2017)". Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais: ISCSP, Lisboa.
- [65] Society of Petroleum Engineers. 2018. "Petroleum Resources Management System 2018 Update". Acesso em 05/05/19. <https://www.spe.org/en/industry/petroleum-resources-management-system-2018/>.
- [66] Suez Canal. 2018. "Suez Canal Traffic Statistic". Acesso em 10/12/18. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/DownloadsDocLibrary/Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B/2018.pdf>.
- [67] Sun, Kai. 2013. Beyond the Dragon and the Panda: Understanding China's Engagement in the Arctic. *Asia Policy* 18(1):46-51.
- [68] Tass. 2017. Acesso em 12/03/19. <https://tass.ru/bezopasnost/3969650>.
- [69] The Arctic. 2018. Acesso em 03/02/19. <https://ru.arctic.ru/resources/>.
- [70] Transporte Marítimo. 2018. "O Código Polar". Acesso em 28/12/19. <https://transportemaritimoglobal.com/2016/11/29/o-codigo-polar-e-a-stcw-mais-certificacao-para-maritimos/>.
- [71] UNCLOS. 1994. "United Nations Convention on the Law of the Sea." Acesso em 14/1/18. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
- [72] UN Environment. 2019. "Temperature rise is locked-in for the coming decades in the Arctic". Acesso em 25/06/19. https://www.unenvironment.org/news-and-stories/press-release/temperature-rise-locked-coming-decadeartic?_ga=2.154101179.2088677027.1563618768-1408380880.1563618768.
- [73] Youtube. 2019. Acesso em 22/06/19. <https://www.youtube.com/watch?v=xrKc9VYcBDc>.
- [74] Zoltai, Alexandra. 2018. "The North Pole". Acesso em 02/10/19. <http://www.geopolitika.hu/en/2018/08/22/polar-silk-road/>.



Ecaterina Crihan was born in Moldavia, lived and studied in Portugal, and currently is working in the Czech Republic. Holds a Bachelors degree in International Relations from the University of Évora, a Masters degree in International Relations at the Institute of Social and Political Sciences (ISCSP - Lisbon). Ecaterina was part of the Career Development Roundtable team (2018), participated in VI Lisbon Arctic International Conference, and several Erasmus+ projects around the World.