



Cadernos do IUM



A GEOPOLÍTICA DOS CHOKEPOINTS E DOS SHATTERBELTS (VOLUME III)

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 III)

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
- 45 – A Geopolítica dos *Chokepoints* e das *Shatterbelts* (Volume I)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz
- 46 – A Geopolítica dos *Chokepoints* e das *Shatterbelts* (Volume II)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz

Como citar esta publicação:

Guedes, A.M., & Cruz, M.A.F. (Coords.) (2020). *A Geopolítica dos chokepoints e dos shatterbelts* (Vol. III). Cadernos do IUM, 47. 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: 475119/20
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 ES-
TREITO 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

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

Pedro da Silva Monteiro

Major de Material

Luís Miguel Rodrigues Gomes

Major de Infantaria

Mafalda de Jesus Gomes de Almeida

Major da GNR

RESUMO

O Estreito de Malaca liga os Oceanos Índico e Pacífico e está largamente nas mãos de Singapura e dos Estados Unidos da América. Trata-se do principal canal de transporte marítimo da Europa e da Ásia Ocidental para o extremo Oriente (China, Japão, Coreia do Sul e Taiwan) e toda a fachada Oeste do Continente americano. Atualmente, este *chokepoint* tem uma importância geoestratégica vital para a China, dependente política e economicamente dos abastecimentos energéticos do Médio Oriente, que por isso, tem procurado soluções alternativas. Quem controlar o estreito, controla o corredor energético e comercial vital para a China. O Mar da China do Sul está a adquirir grande centralidade à projeção de poder da China, ampliado pela criação de ilhas artificiais militarizadas nele. A Leste, o Estreito de Taiwan constitui-se como ponto central das disputas entre Taiwan e a China, que vê a ilha como seu território, possuindo motivações nacionalistas e securitárias na prossecução da reunificação. Trata-se de um estreito hoje profundamente estrangulado e militarizado pela estratégia naval chinesa na região. Taiwan tem nos EUA o seu principal parceiro para contrapor o poder de Pequim. A zona tem ainda elevado interesse estratégico por passar neste *chokepoint* grande parte dos abastecimentos para o Nordeste Asiático. O Estreito da Coreia estabelece a ligação entre o Mar do Japão com o Oriente e o MCS, cuja importância geoestratégica decorre do controlo do acesso ao Oceano Pacífico (e vice-versa), além de estabelecer uma ponte de ligação entre o triângulo China-Japão-Rússia. O presente artigo centra-se nas relações de poder entre os atores identificados anteriormente, realçando o envolvimento, direto ou indireto, da China e dos EUA para o controlo destes *chokepoint*. Neste contexto, verifica-se uma relação de interdependência entre o MCS e os Estreitos de Malaca, de Taiwan e da Coreia, nas rotas comerciais com o Índico e Europa e no acesso ao Ártico, por serem os pontos de passagem economicamente viáveis. Por permitirem o controlo regional com implicações globais, estes *chokepoints* obrigam os Estados a exercer os seus instrumentos de poder, para salvaguardar os interesses nacionais, num contexto de globalização e competitividade crescentes, tornando a região altamente dinâmica e volátil.

Palavras-chave: *Chokepoints*, Estreito de Malaca, Mar da China do Sul, Estreito de Taiwan, Estreito da Coreia.

ABSTRACT

The Malacca Strait connects the Indian and Pacific Oceans and is largely in the hands of Singapore and the United States of America. It is the main shipping channel from Europe and West Asia to the Far East (China, Japan, South Korea and Taiwan) and the entire West Coast of the American Continent. Currently, this chokepoint is of vital geostrategic importance for China, which is politically and economically dependent on energy supplies from the Middle East, therefore, has been looking for alternative solutions. Controlling the strait, allows to control a vital energy and trade corridor for China. The South China Sea is acquiring great centrality to China's projection of power, which is expanded by the creation of militarized artificial islands on it. To the East, the Taiwan Strait is the centerpiece of disputes between Taiwan and China, which sees the island as its territory, with nationalist and security motivations for further reunification. It is a strait today deeply strangled and militarized by China's naval strategy for the region. Taiwan has in the USA its main partner to counter Beijing's power. The area is still of great strategic interest as most of the supplies to Northeast Asia pass this chokepoint. The Korean Strait connects the Japan Sea with the East and the South China Sea, whose geostrategic importance stems from controlling access to the Pacific Ocean (and to China Seas), as well as to establishing a connecting bridge between China-Japan-Russia triangle. This work focuses on the power relations of previously identified actors, highlighting the direct or indirect involvement of China and the US to control these chokepoints. In this context, there is an interdependent relationship between the MCS and the Straits of Malacca, Taiwan and Korea, on trade routes with the Indian Ocean and Europe and to access the Arctic, as they are economically viable crossing points. As they allow regional control with global implications, these chokepoints require States to exercise their instruments of power, to safeguard national interests, in a context of increasing globalization and competitiveness, making the region highly dynamic and volatile.

Keywords: *Chokepoints, Strait of Malaca, South China Sea, Strait of Taiwan, Strait of Korea.*

1. INTRODUÇÃO

O Mar da China do Sul (MCS), “como fonte de recursos estratégicos para as economias e forças militares dos Estados ribeirinhos” constitui-se cada vez mais num espaço de clara importância geopolítica (Fernandes, 2016, p. 18). Este espaço, disputado por um conjunto de atores estatais (China, Taiwan, Malásia, Vietname, Filipinas,

Indonésia e Brunei), tem na China¹, a principal potência regional com interesses geopolíticos, que pela sua dependência do comércio marítimo, encara o Estreito de Malaca como um ponto vulnerável. Este estreito, para além de fazer a ligação Índico-Pacífico, integra redes sociais transfronteiriças etnicamente diversas, proporcionando oportunidades de desenvolvimento económico-social aos Estados regionais (Evers & Gerke, 2006). Com o desenvolvimento económico-militar da China e perante a sua expansão para o mar, com a ocupação de ilhas, cuja soberania é reclamada por outros atores regionais, a tensão China-Taiwan tenderá a aumentar (Kaplan, 2012), assim como a probabilidade de um aumento das atividades da marinha norte-americana nessa zona disputada. Neste contexto, o Japão e a Coreia do Sul, com espaços marítimos reivindicados também pela China, são atores com claros interesses na estabilidade e livre circulação no MCS. Estes atores, ao partilharem o controlo do Estreito da Coreia, que representa um *chokepoint* para a Rússia, no acesso aos mares da China e, no sentido contrário, ao Mar do Japão, são parceiros fundamentais para os EUA, que mantêm bases militares nos seus territórios (Pecequillo, 2017, p. 580). Assim, face aos interesses dos atores mencionados no MCS e estreitos que controlam o seu acesso e, perante a célere mudança do centro de gravidade estratégico-económico mundial para a região Ásia-Pacífico, caracterizada pela concorrência internacional económica, tecnológica e militar (People's Republic of China, 2015), na qual a China tende a conseguir o domínio², e incerteza da reação norte-americana, esta investigação reveste-se do maior interesse e pertinência (Guedes, 2012, p. 11).

O objeto de investigação centra-se na análise geopolítica de uma região mundialmente estratégica, localizada entre dois *chokepoints* (Estreitos de Malaca e da Coreia), tendo no seu interior outro *chokepoint* que está no centro da tensão regional, o Estreito de Taiwan.

Por geopolítica, entende-se o relacionamento dos fatores de poder de um Estado com a política internacional e o meio geográfico envolvente (Sousa, 2005), cuja localização geográfica determina ou condiciona a postura dos Estados dentro do Sistema Político Internacional (SPI) (Martins, 1996). Do ponto de vista geopolítico, os *chokepoints*, ao limitarem a capacidade de circulação, não sendo facilmente contornados, sem implicações financeiras e atrasos temporais, influenciam as relações de poder, com implicações nos conflitos regionais. Pelas suas características,

¹ Neste artigo, “China” corresponde ao Estado oficialmente designado por República Popular da China.

² Especialmente pela desproporção de capacidades económico-militares relativamente aos seus adversários regionais.

estes pontos de estrangulamento são locais que forçam a convergência de tráfego, com uma capacidade fixa, mas de valor variável, mediante o nível de uso e das alternativas disponíveis. Quanto mais limitado for o tráfego, mais esgotado estará este recurso, resultando em: (1) acordos, que visam regular o acesso ao *chokepoint*; ou (2) conflitos, quando o seu acesso for contestado. Com o crescimento da circulação marítima e comércio mundial, os *chokepoints* assumiram maior relevância estratégica, associada às dificuldades de acesso, que exigem maiores recursos financeiros, tornando-se mais instáveis (Rodrigue, 2004, pp. 3-4). Assim, procura-se analisar de que forma estes *chokepoints* influenciam as relações de poder e a contribuição dos principais atores para a estabilidade e desenvolvimento regionais, considerando os seus interesses económicos, políticos e militares.

A investigação terá como delimitações (temporal, espacial e concetual) o período a partir do qual os *chokepoints* passaram a ser considerados como tal, até à atualidade; incidência no Estreito de Malaca, MCS e Mar da China Oriental (MCO), Mar do Japão e Estreitos de Taiwan e da Coreia; e interesses e relações de poder da China, EUA, Japão, Rússia e Índia, enquanto principais atores influenciadores na estabilidade regional, entre outros também relevantes.

Este artigo encontra-se estruturado e dividido em cinco capítulos incluindo a presente introdução. No segundo capítulo, enquadram-se histórica e geograficamente os mares da China e do Japão e Estreitos de Malaca, de Taiwan e da Coreia, contextualizando a geografia e analisando a evolução histórica e os motivos que têm influenciado as relações de poder regional; no terceiro capítulo procura-se identificar os diferentes interesses dos principais atores na região, ao nível económico, político e militar; e no quarto capítulo, analisam-se as relações de poder. Finaliza-se a investigação com a apresentação das principais conclusões relativas ao tema.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO DOS MARES DA CHINA E DO JAPÃO E ESTREITOS DE MALACA, DE TAIWAN E DA COREIA

Embora a geografia não determine “comportamentos nem interações”, influencia “as percepções, o potencial, as ideias e as políticas, bem como as agendas e prioridades [...]” (Tomé, 2017, p. 344) e combinada com a história, providencia as bases para uma região se constituir socialmente (Wendt, 1999, p. 389).

2.1. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

O Sudeste Asiático insere-se nas “Cinturas Fragmentadas”, ou *Shatterbells*, caracterizadas por Saul Cohen, constituindo-se numa área tampão entre as grandes potências, proporcionando-lhes várias formas de contenção (Valente, 1990, p. 177).

Com apenas 2,8 km (1,5 milhas náuticas) de largura no ponto mais estreito³ e 926 km de extensão (Umaña, 2012), o Estreito de Malaca corresponde à rota marítima mais curta dos recursos do Médio Oriente e África até à Ásia Oriental e Oceano Pacífico, além de integrar Estados etnicamente diferenciados em ambos os lados do estreito (US EIA, 2017).

Geopoliticamente, o Estreito de Malaca pertence a várias jurisdições territoriais e marítimas, com limites partilhados pela Península da Malásia, Tailândia, a Ilha de Sumatra, Singapura e Índia (cadeia de Andaman e Nicobar) (Umaña, 2012). Encontra-se delimitado a: Norte, na costa Sudoeste da Península Malaia; Este, de Tanjong Piai (Malásia) a Klein Karimoen (Indonésia); Sul, na costa Nordeste de Sumatra; e Oeste, do extremo Norte de Sumatra ao extremo Sul da Ilha Phuket (Tailândia) (International Hydrographic Organization, 1953) (Figura 1). No entanto, atualmente, diversos atores estatais e não-estatais incluem também o Estreito de Singapura (Umaña, 2012, p. 4).



Figura 3 –Estreito de Malaca

Fonte: Umaña (2012, p. 4).

³ No Canal Phillips, no Estreito de Singapura.

A diversidade cultural e a biodiversidade do estreito proporcionam oportunidades de desenvolvimento económico-social aos Estados circundantes, cuja estabilidade regional é condição essencial, para assegurar o fornecimento ininterrupto de energia e comércio entre a União Europeia (UE) e a Ásia Oriental. Contudo, os interesses políticos e a vulnerabilidade ecológica do Estreito de Malaca, tornam-no num ponto de potencial conflitualidade, pelas ameaças do desflorestamento e da poluição petrolífera (Evers & Gerke, 2006, p. 3).

Devido à sua geografia e geologia, esta região apesar de rica em recursos naturais, pesca, florestas tropicais, minério de estanho, campos de gás e petróleo nas áreas limítrofes (Evers & Gerke, 2006, p. 14), é também a mais afetada por catástrofes naturais (*e.g.* tsunamis, terramotos, vulcões, desabamentos e cheias), com efeitos trágicos, pela concentração demográfica de centenas de milhões de pessoas em zonas costeiras e áreas montanhosas, aumentando problemas de pobreza, migração ilegal e esgotamento dos seus recursos (*Centre for Research on the Epidemiology of Disasters* [CRED], 2019).

Esta região é igualmente caracterizada pelo choque cultural e religioso (do budismo hindu, ao islão e cristianismo) (Godement, 1996, p. 35), o que faz com que o terrorismo (*e.g.* Daesh e Al-Qaeda) e grupos separatistas (*e.g.* na Índia, China, Tailândia, Myanmar, Indonésia e Filipinas) assumam relevância pelas vítimas provocadas desde o Paquistão à Austrália (START, 2019).

Com uma área total de 2.974.615 km², o MCS é o maior mar do mundo⁴, sendo limitado por uma costa recortada, “com grandes penínsulas e numerosas ilhas, que abundam também em todo o seu interior” (Pereira, 2004, p. 104). Localizado no Sudeste Asiático (Figura 2), e inserido na região Ásia-Pacífico, economicamente a mais dinâmica do mundo (Tomé, 2017, pp. 348-349), o MCS separa o Oceano Índico, de onde são encaminhados os necessários recursos do Médio Oriente e de África (Anh, 2015), do Pacífico, através de três estreitos: Malaca, Lombok e Taiwan (Hong, 2012). Encontra-se limitado a: Norte, pela China; Este, por Taiwan e Filipinas; Sul, pela Malásia, Brunei e Indonésia; e Oeste, pelo Vietname.

⁴ Com aproximadamente 2.000 km no sentido Norte-Sul e 1.000 km esteoeste.



Figura 2 – A Macro-Região da Ásia Oriental

Fonte: Tomé (2010, p. 62).

A maioria das ilhas do MCS são remotas, pequenas, desabitadas, improdutivas, rochosas e próximas ao nível do mar, limitando-se a pontos piscatórios rotineiros (Schofield, 2009). Contudo, o MCS detém recursos minerais e potenciais reservas de petróleo e gás natural, ou *Liquified Natural Gas* (LNG) (Santos, 2017) que têm despertado interesse em vários atores regionais e externos, por um terço da sua área se encontrar numa plataforma continental com menos de 200 metros de profundidade, sobretudo a Sudoeste (Djalal, 1998). É também a quarta região marinha mundialmente mais rica em variedades de peixes (Næss, 2002), com uma capacidade piscatória estimada em 7,5 toneladas/km²/ano, apenas nas Ilhas Spratly (Figura 3). Os Estados do MCS capturam acima de 8.000.000 toneladas/ano de peixes (10 % da captura mundial), sendo um recurso vital para as suas indústrias piscatórias (Dupont, 1998; Xinjun, 2015). Realça-se ainda, que 125 grandes rios desaguam em diversos pontos do MCS, que contém mais de 30 % dos corais do mundo nos seus limites, especialmente nos arquipélagos da Indonésia e Filipinas (Bateman, 2009), apesar de intensamente explorados (Poling, 2019).

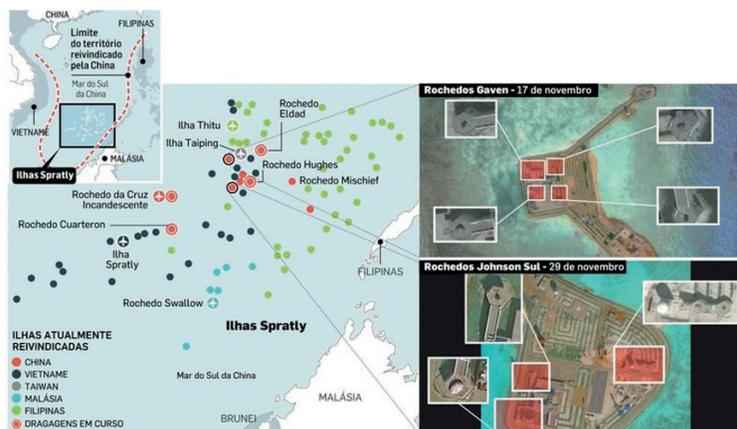


Figura 3 – Disputas nas Ilhas Spratly (2016)

Fonte: Diário de Notícias (2016).

Embora se estime a presença (ainda por confirmar) de significativas porções de hidrocarbonetos, petróleo e LNG (Bateman, 2009), o benefício económico não é o principal interesse do MCS para os Estados que o reivindicam, mas sim a sua importância geoestratégica (Kim, 2015), pela dimensão e localização privilegiada (Thuy & Trang, 2015).

Na realidade, o MCS tornou-se numa rota estratégica de abastecimento para a maioria das economias regionais e de segurança vital, pela dependência do petróleo e LNG do Médio Oriente⁵ (Thuy & Trang, 2015), destacando-se a dependência crescente da China (*United States Energy Information Administration* [US EIA], 2013), que tem neste mar alguns dos principais portos (Lin, 2013).

Assim, o MCS contém uma das rotas comerciais mais movimentadas do mundo (Figura 4), com mais de 40.000 navios, “mais de metade da tonelagem total a nível mundial” a circular anualmente (Pereira, 2004, pp. 104-105), sendo a Ásia Oriental a maior exportadora mundial de produtos manufaturados (Rosenberg, 2010) e a China, o centro mundial dos contentores (Kiln, 2012) (Figura 5), além da presença de 50 % dos navios de pesca do mundo (ShareAmerica, 2019).

⁵ “Mais de 80% do petróleo com destino ao Japão, Coreia do Sul e Taiwan é transportado” via MCS (Pereira, 2004, pp. 104-105).



Figura 4 – Fluxo de navios nas rotas marítimas (2012)

Fonte: Kiln (2012).



Figura 5 – Maiores portos marítimos de tráfego de contentores (2017)

Fonte: Nightingale (2018, pp. 10-11).

Face à dependência da Macro-Região da Ásia Oriental (Figura 2) de mercados externos⁶, “as rotas para escoamento da produção e abastecimento de certos recursos e matérias-primas constitui uma preocupação central”, contribuindo para tornar a região disputada, principalmente nos estreitos estratégicos, onde a pirataria, como no passado, continua a subsistir (Tomé, 2017, pp. 352-353).

Neste âmbito, realça-se também o conflito latente entre as Coreias e entre a China e Taiwan (sob proteção dos EUA), além das reivindicações chinesas, nomeadamente: nas ilhas Senkaku/Diaoyu (disputa com o Japão); nas ilhas Socotra (disputa com a Coreia do Sul que as designam por Ieodo ou Parangdo); e na Zona Económica Exclusiva (ZEE) no Mar Amarelo (disputas com a Coreia do Norte, Co-

⁶ Na Ásia-Pacífico encontram-se alguns dos maiores consumidores de energia do mundo e dependentes das importações de petróleo e de LNG (como a China, a Índia ou o Japão).

reia do Sul e Japão), no MCO (disputas com Taiwan, Japão e Coreia do Sul), no Mar da China Meridional (disputas com vários países do Sudeste Asiático) e no MCS (disputas com o Vietname, nas ilhas Paracel e limites no golfo de Tonquim; com o Vietname, Filipinas, Brunei, Indonésia e Malásia, no arquipélago das Spratly; com as Filipinas nos atóis Panatag, cuja designação chinesa é Huangyan Dao, e de Macclesfield Bank, Zhongsha Qundao para os chineses). Permanecem ainda, disputas territoriais do Japão com a Rússia, nas ilhas Kuril do Sul (no Norte do Japão, mais concretamente, as ilhas Etorofu, Kunashiri, Shikotan e Habomai) e com a Coreia do Sul, nas ilhas Dokdo (em coreano) ou Takeshima (em japonês), no Mar do Japão (Tomé, 2017, pp. 353-357).

Perante a instabilidade existente e as potenciais consequências, compreende-se que os orçamentos na defesa, após 1988, tenham quadruplicado na região Ásia-Pacífico (*Stockholm International Peace Research Institute [SIPRI]*, 2019). Atualmente, esta região caracteriza-se pelo crescimento económico, com implicações securitárias, pela “intensificação das dependências e da competição por mercados, recursos e rotas” e maior disponibilidade financeira para o reforço de capacidades militares, “tornando o ambiente volátil” e incerto (Tomé, 2017, pp. 358-359).

O Estreito de Taiwan, no extremo Este do MCS, tem cerca de 200 km de largura e separa a China de Taiwan. No seu interior encontram-se as ilhas Pescadores, na entrada Sul e o arquipélago Matsu, com 19 pequenas ilhas próximas da costa chinesa (província de Fuquiém) e ilhas Quemói, na entrada Norte todas controladas por Taiwan.

Devido à geografia da China e Taiwan, compreende-se que os principais portos e cidades se localizem neste estreito. Neste contexto, também as principais rotas comerciais Índico-Pacífico atravessam este *chokepoint* económico e militar (Figura 6), caracterizado pela tensão das relações China-Taiwan.



Figura 6 – Fluxo das rotas marítimas no Estreito de Taiwan (2012)

Fonte: Kiln (2012).

A península coreana, atualmente dividida politicamente pela Coreia do Norte e Coreia do Sul, estende-se para o Oceano Pacífico cerca de 1.100 km, separando o Mar do Japão, a Este, dos mares Amarelo e da China Oriental, a Sudoeste. O Estreito da Coreia conecta o Mar do Japão com o MCO e Mar Amarelo, tendo na entrada Sul, a Ilha Jeju, pertencente à Coreia do Sul, enquanto no meio localiza-se a ilha Tsushima, do Japão, o que torna o controlo político deste *chokepoint* partilhado entre estes atores.

2.2. EVOLUÇÃO HISTÓRICA

A ocupação do Sudeste Asiático, provém do *Homo Erectus*, desde 1.000.000 a.C. (Bellwood, 2017), tendo-se criado uma rede marítima do atual Vietname aos restantes territórios litorais, que enriqueceu toda a região na Idade do Bronze, a partir de 1.000 a.C. (Cooke, Li & Anderson, 2011, p. 46). Contudo, seria a indianização do Sudeste Asiático, ocorrida após 400 a.C., que influenciaria cultural e religiosamente a região (Kenneth, 2010; Vanaik, 1997), que no sec. XI d.C., seria novamente influenciada pela expansão do islamismo, particularmente na ilha de Sumatra (Wang, 2003).

A relevância geopolítica do Estreito de Malaca remonta ao século XVI d.C., embora anteriormente fosse já o maior canal de travessia marítima Índico-Pacífico (Pineda, s.d.). A primeira travessia transoceânica, datada de 851, foi dos comerciantes árabes, desde o Golfo Pérsico até à China do Sul, no transporte de mercadorias (e.g. têxteis, víveres, elefantes e porcelanas), entre outros (Hind, 1948). Malaca, “o olho-sol”, nascida “sobre as ruínas de um ninho pirata”, no séc. XIV d.C., era “um lugar privilegiado” pela sua localização e “águas calmas”, permitindo aos chineses “trocar ali as sedas e porcelanas pelos algodões [...] que os Guzarates traziam do Ocidente”, além dos mercadores de Java e de todas as fés e nações regionais (Bouchon, 2000, pp. 48, 237). Em 1403, com a conversão do rajá de Malaca ao islamismo, a rota das especiarias passou totalmente para controlo dos Muçulmanos (Bouchon, 1973), tendo passado por sete vezes (1403-1433), uma centena de navios armados pelo estreito (Huan, 1970). Com a chegada dos portugueses ao Índico, Malaca, era a fronteira entre o mundo árabe e o chinês (dinastia Ming), havendo já a consciência da sua importância no comércio de especiarias e controlo do acesso ao MCS (Cortesão, 1944). O estreito ligava comercial e religiosamente Sumatra, as Ilhas Riau e a Península Malaia, numa área cultural multiétnica (Evers & Gerke, 2006). Com a conquista portuguesa, em 24 de agosto de 1511, Malaca, com 120.000 habitantes “entre o mar e a floresta equatorial, no Sul da península malaia” era o centro comercial do Oriente e “onde os tráficos se cruzavam” com “pagamento de impostos”, tendo proporcionado ouro e

a exploração do MCS (Bouchon, 2000, pp. 237-241). A sua importância geopolítica, levou ao reforço da defesa de Malaca, considerada “(o eixo onde tudo se resolve)” (Albuquerque, 1514).

Desde então, este estreito continuou a ser disputado e a manter a sua relevância, como *chokepoint* económico, tendo sido atravessado, em 2011⁷, por mais de 60.000 navios, transportando cerca de um quarto do comércio mundial, incluindo petróleo (Figura 7), produtos chineses e café indonésio (Freeman, 2003). Em 2015, cerca de 61 % do petróleo mundial foi transportado por rotas marítimas (US EIA, 2017), passando pelo Estreito de Malaca, aproximadamente 50.000 navios/ano (Evers & Gerke, 2006, p. 5).

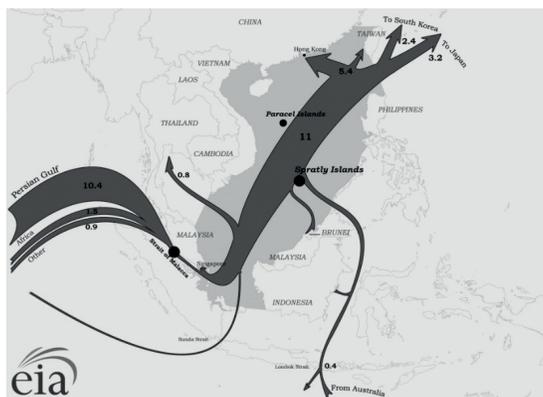


Figura 7 – Fluxo de crude transportado (em milhões de barris/dia) no MCS, em 2011
 Fonte: US EIA (2013).

O MCS, começou a ganhar relevância como *chokepoint* artificial desde 1974, com a ocupação e domínio chinês do arquipélago de Paracel. Contudo, tem sido alvo de disputas históricas entre os Estados circundantes (Bateman & Emmers, 2009) e sujeito a ações de pirataria, desde o séc. XVI d.C. até à atualidade, por permitir a ligação entre diversas culturas e ser a porta de entrada e saída para os Estados do Sudeste Asiático (Anh, 2015). Como no passado, a sua relevância deve-se essencialmente a questões securitárias (Bateman, 2009), daí a presença militar norte-americana, após a Segunda Guerra Mundial (2GM), através de diversas bases na Ásia Oriental, mantidas em parceria com aliados históricos e estratégicos, como a Coreia do Sul e o Japão (Grygiel & Mitchell, 2016).

⁷ Em 2011, tornou-se o principal *chokepoint* do comércio de petróleo na Ásia, com um fluxo diário de 15,2 milhões de barris, comparativamente aos 13,8 milhões de barris/dia, em 2007.

Assim, em 1946, a República da China, pelo Departamento de Territórios e Fronteiras do Ministério do Interior mapeou as “águas históricas” do MCS, criando em 2009, o mapa da linha com nove traços, que juntos, formavam um cinturão a partir do território chinês (*Permanent Mission of the People’s Republic of China to the United Nations* [PMPRCUN], 2009). Em 1988, a China, com uma desvantagem estratégica em espaço marítimo (Hayton, 2014), inicia a ocupação do arquipélago de Spratly, continuando a sua expansão nas ilhas e recifes do arquipélago (Santos, 2017). Após 1990, a emergência de novas economias na Ásia, particularmente a chinesa, resultou numa alteração no comércio internacional dominado até então pela “tríade” Europa Ocidental-EUA-Japão (Silva, 2013, p. 101).

Atualmente, o MCS pode ser classificado geopoliticamente como um dos mais importantes do mundo (Talmon & Jia, 2014), por constituir uma importante barreira natural securitária para vários Estados circundantes (Jun, 2015) que reivindicam este espaço, nomeadamente: a China, Taiwan, Malásia, Vietname, Filipinas, Indonésia e Brunei, conforme a Figura 8. Com o crescente controlo militar chinês, através das ilhas existentes, o MCS poderá servir como rota estratégica para ações militares (Cáceres, 2014), contribuindo para a instabilidade regional, dada a divergência de interesses de vários atores na prosperidade e potencialidades da região (Swaine, 1998).

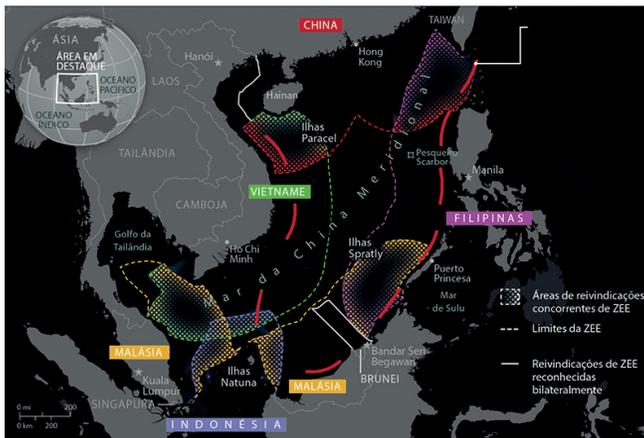


Figura 8 – Áreas de reivindicações no MCS

Fonte: National Geographic (2020).

O Estreito de Taiwan passou a ser um *chokepoint* económico no comércio do Oriente, desde o séc. XVI d.C., atravessado por portugueses (Figura 9) e posteriormente holandeses (Figura 10). Após o séc. XIX d.C. e até 1945, foi disputado entre a China e o Japão e, após 1949, entre a China e Taiwan (República da China).

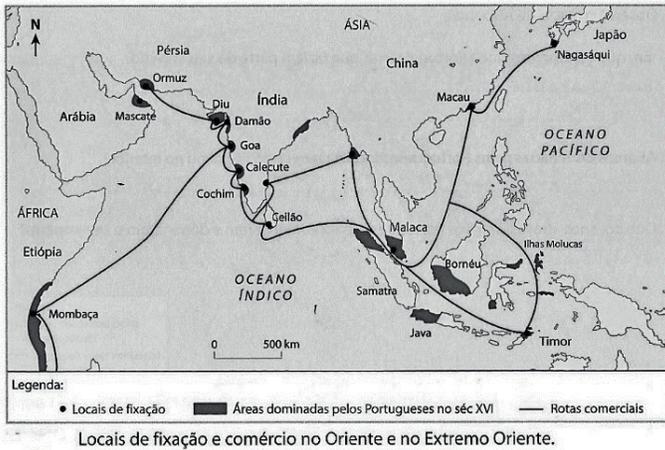


Figura 9 – Rotas comerciais portuguesas no Oriente (séc. XVI d.C.)

Fonte: Carrasco (2017).

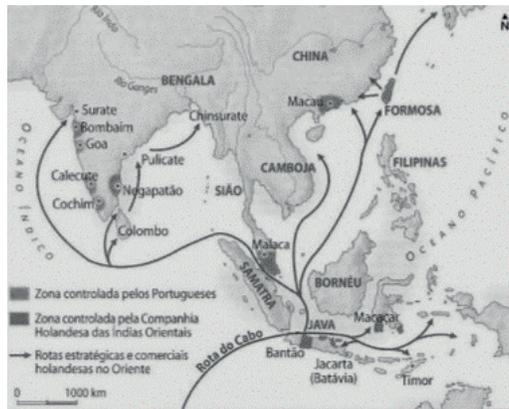


Figura 10 – Rotas comerciais holandesas no Oriente (séc. XVII d.C.)

Fonte: Romba (2014).

A partir de 1955, os EUA passaram a proteger Taiwan, ilhas Pescadores e territórios relacionados, prevendo o uso da força, incluindo o emprego de armas nucleares táticas. Entretanto, os EUA têm reforçado as defesas de Taiwan, com venda de armamento capaz de resistir à coação chinesa (US Congress, 2011), para impedir que o estreito fique sob controle exclusivo da China, mas mantendo as relações diplomáticas com este ator, para evitar uma escalada de violência, prejudicial para o mundo (Lawrence, 2013). Atualmente, o controle deste estreito é partilhado pela China e Taiwan, embora a influência chinesa se faça sentir com maior preponderância.

O Estreito da Coreia foi usado desde o séc. XIII d.C., como ponto de passagem entre o Continente Asiático e o Japão (e vice-versa). Inicialmente foi atravessado pelos Mongóis, liderados por Kublai Khan e combatidos na Baía de Hakata, na ilha de Kyushu, nas Batalhas de Bun-ei (em 1274) e de Kôan (em 1281) (Almeida, 2014). Entre 1592 e 1598, seria atravessado nas invasões japonesas à Coreia e China (Turnbull, 2002, p. 48), com decisivas vitórias coreanas no mar (Swope, 2005, p. 26). A partir de então, seria usado para trocas comerciais limitadas com a China e Coreia (Deal, 2007, p. 13). Com a chegada de exploradores russos, em finais do séc. XVIII d.C., às ilhas Kuril, para efeitos comerciais e posteriores disputas sobre estas ilhas assim como a de Sacalina, no séc. XIX d.C. (Bito & Akio, 1984, p. 15), o Estreito da Coreia tornou-se num *chokepoint* securitário. A importância estratégica da península coreana para a defesa do Japão, originou a Primeira Guerra Sino-Japonesa (1894-1895), terminando com a concessão chinesa de Taiwan, das ilhas Pescadores e de Liaodong ao Japão, que cederia esta última. Nesta sequência, decorre em 1904-1905, a Guerra Russo-Japonesa, que culmina com a vitória do Japão. Destacou-se a importância deste estreito na Batalha de Tsushima, na qual a marinha japonesa, aproveitando a geografia e a menor distância de combate, derrotou a Rússia com navios maiores (Salgado, 2019). Em 1910, o Japão anexa a Coreia, que só no final da 2ª GM é libertada e dividida em duas zonas sob influência russa e norte-americana (Brites, 2014, p. 14) correspondentes às atuais Coreia do Norte e Coreia do Sul, respetivamente.

Atualmente, o Estreito da Coreia é controlado pelo Japão e Coreia do Sul, sob supervisão norte-americana, sendo um *chokepoint* securitário e económico para a Rússia, dependente do seu acesso para as trocas comerciais (via marítima) com Vladivostok, no Mar do Japão e liberdade de ação da sua marinha para o MCS.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

3.1. O ESTREITO DE MALACA

Pelo Estreito de Malaca passam cerca de 100.000 embarcações/ano, o que representa mais de 25 % do comércio mundial de mercadorias, realçando a relevância dos interesses económicos em jogo. Muitos Estados Asiáticos dependem da sua navegabilidade para o abastecimento de produtos essenciais como o petróleo e LNG, ou para a comercialização das suas exportações. Quem controlar o Estreito

de Malaca, controla o comércio Asiático, e assim, grande parte da economia asiática (Almeida, 2018). O petróleo transportado pelo Estreito de Malaca, proveniente do Oceano Índico rumo ao Leste Asiático através do MCS, é o triplo da quantidade do Canal do Suez e 15 vezes a do Canal do Panamá (Naveira, 2016) (Tabela 1).

Tabela 1 – Volume (em milhões de barris) de crude e petróleo transportados diariamente nos chokepoints marítimos (2011-2016)

Table 1. Volume of crude oil and petroleum liquids transported through world chokepoints and the Cape of Good Hope, 2011-16 (million barrels per day)						
Location	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Strait of Hormuz	17.0	16.8	16.6	16.9	17.0	18.5
Strait of Malacca	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16.0
Suez Canal and SUMED Pipeline	3.8	4.5	4.6	5.2	5.4	5.5
Bab el-Mandeb	3.3	3.6	3.8	4.3	4.7	4.8
Danish Straits	3.0	3.3	3.1	3.0	3.2	3.2
Turkish Straits	2.9	2.7	2.6	2.6	2.4	2.4
Panama Canal	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9
Cape of Good Hope	4.7	5.4	5.1	4.9	5.1	5.8
World maritime oil trade	55.5	56.4	56.5	56.4	58.9	n/a
World total oil supply	88.8	90.8	91.3	93.8	96.7	97.2

Fonte: US EIA (2017).

Os principais atores com interesses político-econômicos e militares neste estreito são a China, atual potência em ascensão, os EUA, o Japão e a Índia, além dos Estados litorais: Taiwan, Filipinas, Malásia, Brunei, Indonésia, Singapura, Tailândia, Camboja e Vietname.

A China depende do abastecimento de petróleo, cujas embarcações passam pelo Estreito de Malaca, o principal ponto de estrangulamento na Ásia, com um fluxo estimado de 16 milhões de barris/dia, em 2016, comparativamente aos 14,5 milhões, em 2011 (US EIA, 2019) (Tabela 1). Se o Estreito de Malaca fosse bloqueado, cerca de metade das frotas marítimas seriam obrigadas a atravessar o arquipélago da Indonésia, pelo Estreito de Lombok, ou através do Estreito de Sunda, entre Java e Sumatra (Figura 11). Esta mudança de rota, aumentaria os custos das mercadorias e potencialmente, afetaria os preços da energia (US EIA, 2019), justificando os interesses econômicos da China. Assim, o Estreito de Malaca assume extrema importância estratégica para este ator, pois quem o controlar, possui a destreza de romper a rota marítima mais curta entre os fornecedores do Golfo Africano e Pérsico e os mercados

Asiáticos. Estando a China ciente da sua dependência do fornecimento energético, o Estreito de Malaca apresenta-se como uma vulnerabilidade e responsabilidade para o governo de Pequim, essencial para a sua estabilidade económica (Moreno, 2016).



Figura 11 – Alternativas ao Estreito de Malaca

Fonte: Qu e Meng (2012).

Ao nível militar, o Estreito de Malaca é controlado pelos EUA. Reconhecendo que a ameaça convencional para China não será terrestre, este ator iniciou um programa de desenvolvimento da sua capacidade naval apta a ofuscar a Rússia na Eurásia e, conseqüentemente, fazer face aos EUA no Pacífico (Lima, 2014). Para o pleno desenvolvimento das suas capacidades navais, a economia chinesa necessita de manter um ritmo de crescimento relativamente elevado, exigindo que se assegurem os recursos necessários à própria expansão e operacionalidade do aparelho militar. Nesta dimensão, a China ambiciona o desenvolvimento de uma capacidade militar naval de águas profundas, que permita proteger o seu abastecimento energético por via marítima e fazer frente a um possível, embora improvável, bloqueio pela marinha norte-americana (Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais [CENEGRI], 2018). Neste contexto, o governo de Pequim tem implementado uma estratégia expansionista, designada pelo Departamento de Defesa norte-americano, Colar de Pérolas⁸, por forma a aumentar a sua influência ao longo das principais rotas petrolíferas do Mar Vermelho e Golfo Pérsico até ao MCS. Esta iniciativa política e militar, visa proporcionar à marinha chinesa um rápido e fácil acesso a diversos portos estrategicamente dis-

⁸ Embora a China nunca utilizou oficialmente esta designação.

tribuídos ao longo das principais rotas petrolíferas (Patrocínio, 2018), atravessando as mais importantes, o Estreito de Malaca (Figura 12).

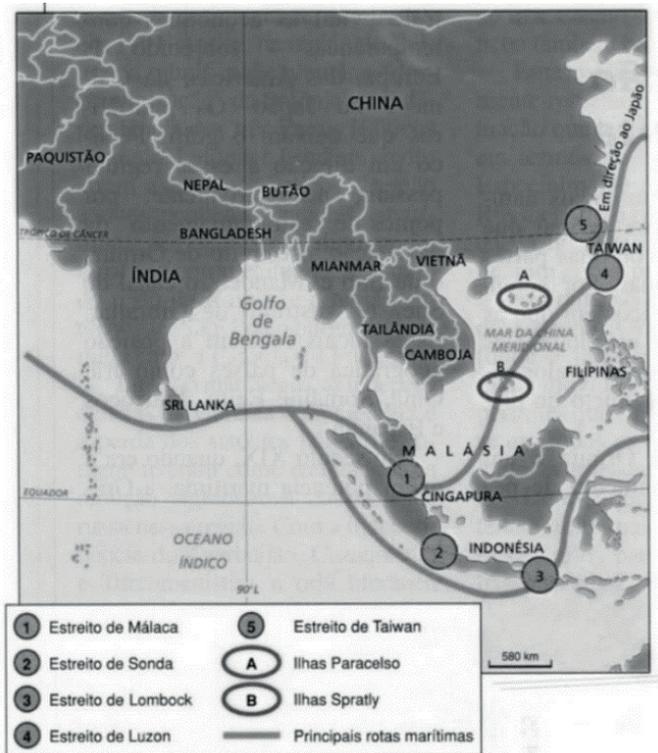


Figura 12 – Rotas petrolíferas chinesas e pontos de passagem

Fonte: Olic (2011. p. 72).

O interesse estratégico dos EUA no espaço marítimo do Sudeste Asiático centra-se na liberdade e manutenção de rotas abertas entre os Oceanos Pacífico e Índico, uma vez que os mares irrestritos que promovem o livre comércio, melhoraram a sua postura estratégica (Osman, 1987).

Economicamente, os EUA não têm interesse direto no Estreito de Malaca, mas a sua presença e controlo do estreito, possibilita benefícios comuns EUA-Singapura, através da oferta de produtos portuários e permissão aos navios aliados (Japão e Coreia do Sul) para transitarem sem impedimentos através do Canal, já que estas duas nações dependem da sua navegabilidade para o próprio abastecimento de produtos essenciais, como o petróleo, ou para o escoamento das suas exportações (Almeida, 2018). Contudo, o principal fator de interesse no Estreito de

Malaca assenta em duas razões: diminuir as cooperações económicas da China e conter a sua modernização militar (Zulkifli & Lazin, 2016).

“Os EUA usam o controlo sobre o Estreito de Malaca como uma ameaça permanente à China” (Pautasso & Doria, 2017). Esta importância estratégica, explica, em parte, a presença contínua da sétima frota dos EUA no Japão. Contudo, os EUA mantêm a sua maior frota, a sétima frota, em Yokosuka (Figura 13), para fornecer garantias de segurança aos aliados regionais Taiwan (contra uma invasão chinesa), Coreia do Sul e Japão (contra a agressão norte-coreana), bem como aos seus aliados do Sudeste Asiático (contra reivindicações territoriais chinesas no MCS). A presença da frota norte-americana na região afirma os seus interesses de longa data: a sétima frota participou nas guerras da Coreia e do Vietname, bem como na libertação de Bangladesh e na Guerra do Golfo (Calamur, 2017). Assim, o Estreito de Malaca melhora a eficiência desta frota, dado que o seu bloqueio afeta a sua rápida capacidade de manobra do Pacífico para o Índico. A presença militar dos EUA na região é essencialmente naval, existindo a realização de exercícios combinados desde o início da Administração Reagan (Osman, 1987).

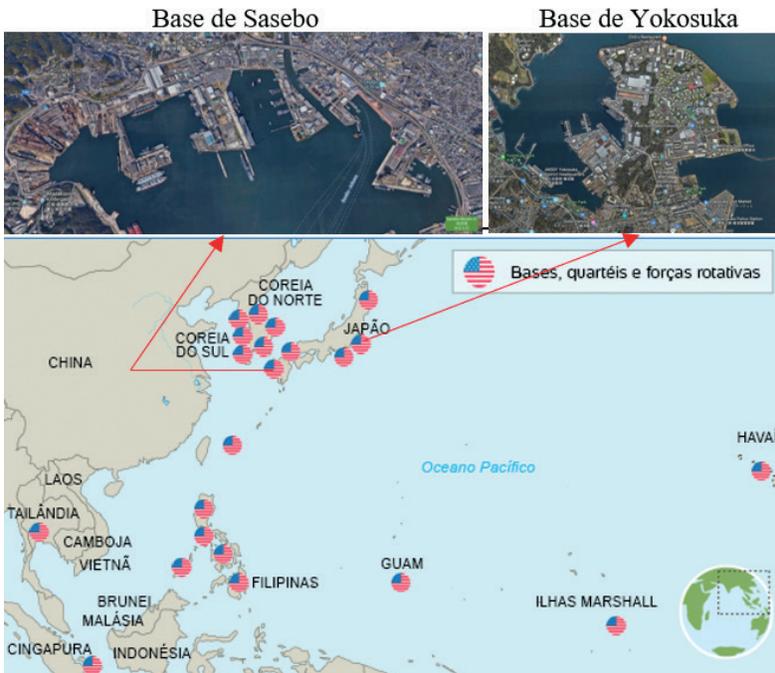


Figura 13 – Presença militar norte-americana no Sudeste e Leste Asiático

Fonte: Adaptado de Marchao (2017).

Para o Japão, o Estreito de Malaca é de vital importância económica, pela significativa dependência energética dos navios petroleiros oriundos dos Estados do Golfo Pérsico e do comércio europeu que passam pelo estreito (Evers & Gerke, 2006). Na realidade, o Japão importa mais de 98 % do petróleo bruto que consome ao Médio Oriente, dependendo totalmente do Estreito de Malaca (Umaña, 2012).

Devido à centralidade estratégica do Estreito de Malaca, o Japão tem manifestado preocupações políticas sobre o crescente fluxo de navios que atrai atividades de pirataria e contrabando. Segundo o Ministro da Terra, Infraestruturas, Transportes e Turismo japonês, a partir de 2020, passarão pelo estreito 114.000 navios anualmente (Umaña, 2012). Para proteger os interesses nacionais, o Japão fortaleceu as relações político-diplomáticas com os Estados litorais, por forma a melhorar a segurança marítima no Estreito de Malaca (Zulkifli, Alatas & Othman, 2014). Contudo, continua a confiar na aliança com os EUA para garantir a livre navegação de mercadorias pelo mar e a passagem segura do petróleo pelo estreito, essencial à sua estabilidade económica (Mauldin, 2017).

A Índia ocupa uma posição central no Índico e o controlo do Estreito de Malaca é essencial para prevenir a entrada de um poder hostil neste Oceano. A Índia, próxima de tornar-se a quarta maior consumidora mundial de energia, atrás dos EUA, China e Japão, depende do petróleo para cerca de 33 % das suas necessidades energéticas, 65 % das quais importadas. Destas, 90 % podem vir a ser brevemente importadas do Golfo Pérsico (Kumar, 2009). O desenvolvimento da economia indiana conectou-se deste modo, às atividades comerciais pelas rotas marítimas, passando 40 % dos produtos exportados e importados do Sudeste e Leste Asiático, no Estreito de Malaca, daí os interesses securitários associados a este estreito (Umaña, 2012).

Para sustentar uma população que deverá ser, em 2030, a maior do mundo, a Índia possui uma grande rede de importação de carvão oriunda de Moçambique, África do Sul, Indonésia e Austrália. No futuro, navios indianos estarão também a transportar crescentes quantidades de LNG, cruzando os mares da África Meridional, Qatar, Malásia e Indonésia (Kumar, 2009), pelo que os objetivos e prioridades da política externa da Índia estão estabelecidos na sua estratégia marítima (Godinho, 2011, p. 61).

Para os atores litorais, o Estreito de Malaca fornece enormes quantidades de recursos marinhos e apoia a economia dos Estados litorais. Mais de 380.000 toneladas de peixe são desembarcadas na Malásia, provenientes do Estreito de Malaca. Na Indonésia, este estreito contribui com a segunda maior produção piscatória, após o Mar de Java. A atividade piscatória segura e de qualidade, é fator diferencia-

dor no desenvolvimento socioeconómico sustentável e na saúde das populações. Outras atividades económicas, como o turismo, recreação e indústria marítima, dependem da viabilidade e das condições primitivas da água do mar e do litoral do estreito. Perspetiva-se que o Estreito de Malaca irá continuar a desenvolver-se, desde uma mera via marítima mundial até uma área integrada de grande potencial económico (Evers & Gerke, 2006, p. 14).

3.2. O MAR DA CHINA DO SUL

Pela sua localização geográfica e relevância estratégica, o MCS tem projetado a região Ásia-Pacífico para o epicentro da geopolítica e geoeconomia mundiais, espaço onde as evoluções, dinâmicas, comportamentos e interações definem largamente os destinos de outros atores e do mundo (Moita & Pinto, 2017). Para além de um estratégico corredor de ligação Pacífico-Índico, pela elevada importância comercial e económica, o MCS conta com a presença de armamento nuclear chinês e das bases militares norte-americanas (na Coreia do Sul, Filipinas e Japão) (Miranda, 2017, p. 2). No seu interior, destacam-se as ilhas Paracel e Spratly (Figura 8), pelas disputas territoriais mais acentuadas (Beckman, 2012, p. 3). Aparentemente, as disputas no MCS, são justificadas pela presença de recursos energéticos e naturais, enquadrando-se o conflito nas modalidades previstas pelo Direito Internacional Marítimo, através da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (CNUDM, 1998). Numa perspetiva das Relações Internacionais, poderá afirmar-se que o conflito de interesses resulta da clássica ascensão hegemónica que decorre histórico-culturalmente há muitos anos, entre os atores regionais, levando à crescente instabilidade regional (Pinotti, 2015).

Os principais atores com interesses político-económicos e militares no MCS são a China, os EUA, o Japão e a Coreia do Sul, para além dos atores regionais: Brunei, Indonésia, Filipinas, Malásia, Taiwan e Vietname.

Atualmente, o MCS funciona como *chokepoint*, pela sua militarização, ao condicionar a livre navegação e o comércio marítimo do Indo-Pacífico e o acesso ao Golfo Pérsico, o principal abastecedor de hidrocarbonetos do mundo. Segundo Félix Ribeiro, “quem controla o Golfo Pérsico controla a Ásia”, pelo que a China tem todo o interesse de garantir o efeito tampão no MCS, restringindo os recursos do Japão e Coreia do Sul, aliados dos EUA. O MCS é assim, um ponto vital para os EUA, tornando-se prioritário limitar o domínio chinês (Ribeiro, 2019).

Os interesses económicos da China no MCS, prendem-se com o controlo de uma das regiões político-económicas mais dinâmicas do SPI (Pinotti, 2015). Para

a China, o MCS é essencial devido a dois fatores económicos: pesca e exploração de recursos naturais, principalmente hidrocarbonetos. Atualmente, cerca de 500 milhões de pessoas vivem ao longo da costa do MCS e dele dependem para a sua sobrevivência. A aquicultura e a pesca na região são das principais atividades económicas, como fontes de rendimento e emprego (Rosenberg, 2010, p. 4). Em relatório divulgado em 2016, a Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) informou que, em relação à aquicultura, dos dez maiores produtores mundiais, oito eram asiáticos, com elevada posição de destaque para a China (62 % da produção mundial) (FAO, 2018).

Politicamente, importa realçar a mudança de postura e de prioridades da China na sua política externa, que em virtude da política de abertura ao exterior implementada por Deng Xiaoping, desde finais de 1978, passou a ser mais pragmática em detrimento da ideologia. Tendo como objetivo prioritário o desenvolvimento económico, foi implementada a política de “boa vizinhança” com os países vizinhos do Sudeste Asiático (Silva, 2017b), devidamente apoiada no “Novo Conceito de Segurança” (Pereira, 2004, p. 114). Daí que a postura de não-confrontação ou a não-ingêrência nos assuntos internos de outros Estados, tem sido uma realidade que permite a atenuação dos conflitos regionais no MCS. Sob a liderança de Xi Jinping, a China passa atualmente por um desenvolvimento naval para garantir o seu destino como uma grande nação marítima (GICERPC, 2019), levantando questões inquietantes sobre o epicentro do poder geopolítico na era contemporânea (Morton, 2016). Para os líderes chineses, o Sudeste e Leste Asiático são fundamentais económica e securitariamente, pelo que se mostram atentos aos movimentos das grandes potências na região (Thuy & Trang, 2015), especialmente da Rússia e EUA, potências nucleares e membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), mas também do Japão, que embora tenha capacidade militar limitada, é uma potência económica com perfil global em expansão (Santos, 2017).

Os interesses militares chineses no MCS visam a expansão do seu espaço marítimo e o controlo das rotas estratégicas para o seu aparelho militar (Santos, 2017). Na realidade, a reivindicação deste espaço, não visa apenas o domínio das rotas comerciais, dos recursos piscatórios, petróleo e gás, mas sobretudo, garantir as condições para travar o avanço de grandes potências, como os EUA, afirmadas pela construção de ilhas artificiais e de bases militares (O’Rourke, 2018, p. 2). Caso detenha o controlo do MCS, a China será capaz de monitorizar toda a navegação e deter ameaças à sua soberania, para além de garantir o espaço vital ao seu poder naval, incluindo a operação dos seus submarinos (Santos, 2017). De acordo

com Anh (2015), o controlo das ilhas Spratly, garantem à China o local ideal para controlar toda a movimentação marítima no MCS pela sua centralidade (Figura 7). A importância geoestratégica do MCS tem transformado o que seria uma disputa regional em internacional. Como afirma Huang e Jagtiani (2015) “quem controla o Mar do Sul da China controla o Pacífico Ocidental”. Para a China, em desvantagem estratégica no espaço marítimo, o MCS representa a porta de saída do país para o mundo, tornando-se compreensível o desejo expansionista chinês pelas suas ilhas (Santos, 2017, p. 186). Anh (2015) salienta que o MCS é a porta de entrada e saída do mundo para os países do Sul Asiático, além de uma importante barreira natural securitária para os Estados limítrofes.

Os EUA possuem também interesses económicos no MCS, pela potencial existência de elevadas reservas de hidrocarbonetos, gás e petróleo, sendo essencial impedir o domínio chinês deste espaço, para que haja livre circulação e acesso partilhado aos recursos locais (Ribeiro, 2019). Na perspetiva norte-americana, a oposição à transformação do MCS num espaço sob jurisdição chinesa, não se articula somente com questões económicas, mas também com questões securitárias, relacionadas com a liberdade da navegação comercial e com o necessário equilíbrio de poderes no MCO (Leite, Nascimento & Kuhlmann, 2016; Miranda, 2017).

Ao nível militar, os interesses norte-americanos no MCS são afirmados pela manutenção de diversas bases militares no Sudeste e Leste Asiático, mantidas em parceria com aliados históricos, como a Coreia do Sul e Japão (Grygiel & Mitchell, 2016) e estratégicos (Marchao, 2017) (Figura 13). A disputa com a China, em franca ascensão, revela-se tensa, pela intenção norte-americana em manter o seu *status quo* e preservar a forte presença numa região de crescente importância estratégica (Talmon & Jia, 2014).

O Japão e a Coreia do Sul também disputam interesses geoestratégicos no MCS, pelo perigo que o controlo chinês representa no acesso aos necessários recursos energéticos. Além destes, os atores regionais têm interesses geoestratégicos e económicos no MCS, pela dependência do abastecimento energético e comércio do Ocidente, e dos recursos do MCS, pelo que reclamam o domínio de certas ilhas, que podem gerar uma ZEE de 200 milhas náuticas e plataforma continental, nos termos da CNUDM, de 1982 (O’Rourke, 2018).

O Brunei tem interesses na parte Sul do MCS, onde reclama uma ZEE e o aumento natural da sua plataforma continental. Reivindica ainda soberania sobre o Recife de Louisa no arquipélago das ilhas Spratly. A Indonésia controla as ilhas Anambas, Badas, Natuna e Tambelan. Contudo, reivindica uma ZEE e o prolonga-

mento da sua plataforma continental até ao Sul do MCS, passando pelo Norte das ilhas Anambas e Leste das ilhas Natuna. A Malásia reivindica soberania sobre a parte Sul do arquipélago Spratly, além de uma ZEE e o prolongamento da sua plataforma continental no MCS ao longo da sua costa Leste. As Filipinas reivindicam soberania sobre quase todas as ilhas do arquipélago de Spratly, exceptuando a própria ilha de Spratly e os Recifes Royal Charlotte, Swallow e Louisa. Também reclama uma ZEE e o prolongamento da sua plataforma continental na parte Oeste do país. Atualmente, as Filipinas controlam oito ilhas e recifes ao longo do arquipélago de Spratly. Taiwan, por razões históricas, possui as mesmas reivindicações da China, incluindo a soberania sobre as ilhas Paracel e Spratly e ilhas Prata, além das zonas marítimas chinesas, incluindo as “águas históricas” (PMPRCUN, 2009). Reivindica ainda uma ZEE e o prolongamento natural da sua plataforma continental no Golfo do Tonkin. Taiwan, controla Itu Aban no arquipélago de Spratly e as ilhas Prata. O Vietname, reivindica a soberania sobre a totalidade dos arquipélagos de Paracel e Spratly, além de uma ZEE e o prolongamento da sua plataforma continental para Leste e Sudeste da costa vietnamita e o Golfo de Tonkin. Atualmente, embora controle mais de 20 ilhas e recifes no arquipélago Spratly, a ausência militar faz com que estas estejam na posse da China. O Vietname alega factos históricos do período pré-colonial e colonial francês, que justificam os seus interesses (Santos, 2017, pp. 188-191).

Considerando a divergência de interesses de diversos atores no MCS, a Organização das Nações Unidas (ONU), através da CNUDM, enquanto ator não-Estatal, assume um papel de mediador através do Tribunal Internacional e da aplicação dos Direitos do Mar, embora a resolução das disputas envolvidas não seja linear, visto que a CNUDM não tem conseguido sequer reduzir os atritos gerados (Pinotti, 2015).

3.3. OS ESTREITOS DE TAIWAN E DA COREIA

O Estreito de Taiwan assume uma elevada importância estratégica comercial (passagem de 80 % de abastecimentos para Norte, em direção ao Japão) e militar na região (Rosa, 2007). A conflitualidade histórica China-Taiwan e o apoio securitário norte-americano a Taiwan (Carriço, 2005, p. 129), tornam este estreito no epicentro de uma possível guerra EUA-China (Tucker, 2005), embora indesejada por ambos os atores (Rosa, 2007).

Para a China, interessa economicamente assegurar recursos energéticos vitais à sua subsistência e do Leste Asiático (*e.g.* petróleo), que passam pelo estreito, que a possibilitam tornar-se na potência dominante na região. Neste contexto, a independência de Taiwan pode prejudicar esta ambição, pelo estrangulamento do

estreito, e quebrar a vontade expansionista marítima (Figura 14). Assim, a reunificação de Taiwan ao continente, é uma prioridade política para Pequim, porque passa a controlar o Estreito de Taiwan e de Luzon (Figura 14) e a confluência de linhas de comunicação do Pacífico, protegendo a China continental a Este (Rosa, 2007). Neste sentido, o Exército Popular de Libertação (EPL) da China tem sido reforçado e modernizado para fazer face à ameaça norte-americana, sendo Taiwan, considerado uma base que os EUA poderão usar (Rosa, 2007). Na perspectiva chinesa, a sua costa Este é a mais desafiante securitariamente, porque a independência de Taiwan provocaria a perda de profundidade estratégica, de recursos valiosos e do controlo do transporte marítimo do estreito, abrindo uma porta de entrada marítima para forças externas. Taiwan representa assim, a defesa da China e a sua porta de saída para o Pacífico (Silva, 2019, p. 22). Três fatores explicam a conflitualidade e o perigo que representa Taiwan: a mudança do equilíbrio militar entre EPL-Forças Armadas (FFAA) taiwanesas; preocupações crescentes em Taiwan sobre a garantia securitária dos EUA; e a crescente importância de Taiwan na competição estratégica entre EUA-China (Lee & Schreer, 2013).



Figura 14 - Reivindicações da China (com reunificação de Taiwan)

Fonte: Lee (2017).

Segundo analistas norte-americanos, a defesa de Taiwan pode não valer mais o custo de uma guerra com a China, dado que os EUA têm apenas interesses de reputação em jogo (Lee & Schreer, 2013). Ainda assim, os interesses económicos norte-americanos em Taiwan, devem-se não só à aliança existente, mas porque Taiwan é parceiro de negócios, comprador de armamento e onde empresas norte-americanas detêm avultados investimentos. A estreita relação com Taiwan,

permite ainda recolher informações e monitorizar as ações chinesas, fruto da sua localização e conhecimento da língua e cultura (Rosa, 2007).

O Estreito da Coreia representa a entrada Sul no Mar do Japão e uma passagem vital para os navios militares russos, sobretudo da base naval russa de Vladivostok, resultando no elevado interesse norte-americano neste *chokepoint*. A importância estratégica deste estreito é comprovada pela quantidade de portos (militares, industriais e piscatórios) existentes no Japão e na Coreia do Sul⁹, destacando-se o porto de Sasebo, com uma base naval japonês-americana (Pak, 1988).

Para a Rússia, o Estreito da Coreia é fundamental para a liberdade de ação da sua frota em Vladivostok e para garantir as relações comerciais com a China e Coreia do Norte (Pak, 1988), prevendo a nova Doutrina Militar russa, umas FFAA capazes de conduzir, simultaneamente, conflitos regionais e convencionais em três frentes, onde se inclui o Leste Asiático, embora os riscos sejam de peso (Guedes, 2009). Assim, as manobras navais russas junto ao estreito, representam uma ameaça securitária para a Coreia do Sul e Japão, cujas linhas de comunicação estão dependentes deste *chokepoint*.

Para os EUA, este estreito é fundamental para: bloquear a marinha russa do Oriente e proteger as rotas transpácificas (Pak, 1988, p. 60); influenciar o equilíbrio de poderes entre as Coreias; e manter pressão sobre a China, fora do alcance dos seus mísseis de precisão (Meyer, 2018). Como membro do CSNU e parceiro responsável na Ásia, consideram essencial a sua presença securitária na região, que é parte vital de um sistema internacional de segurança e comércio, cuja interrupção teria um impacto negativo nos EUA (Scales & Wortzel, 1999, p. 11).

Devido à conflitualidade latente na Península Coreana, desfavorável aos interesses securitários no estreito, as potências regionais procuram a contenção. Contudo, para o triângulo China-Japão-Rússia, não interessa a reunificação da Península, porque a emergência de uma Coreia reunificada levaria ao desaparecimento dos seus Estados-tampão. Para os EUA, a Península permite consolidar o controlo do estreito em ambos os lados e assim, a ligação entre o triângulo China-Japão-Rússia, além de manter as estreitas ligações com a Coreia do Sul e Japão (Martins, 2011).

O Japão, como Estado insular e por isso dependente do mar, mantém a cooperação militar com os EUA numa das alianças securitárias mais fortes do mundo (Fromm, 2018), partilhando os interesses com o seu aliado norte-americano.

Para a China, interessa o domínio securitário do MCO e a estabilidade do Estreito da Coreia, sobretudo pela interdependência económica China-Japão-Co-

⁹ Os EUA têm no Japão, cerca de 40.000 militares em 122 bases e cerca de 24.000 na Coreia do Sul, em 83 instalações militares.

reia do Sul (Calder & Ye, 2004), confirmada pela cooperação e diplomacia preventiva existente (Pereira, 2012). O Estreito da Coreia permite ainda, através da ligação aos Estreitos de Tartária e La Pérouse, o acesso aos recursos e à rota do Ártico, que fruto das alterações climáticas, se tornou na “solução mais económica”¹⁰ e uma alternativa ao Estreito de Malaca no acesso aos mercados europeus (JKS, 2015; Paris, 2013). Este projeto, confirma a importância da navegabilidade no crescimento económico chinês (Sakhuja & Narula, 2016).

4. ANÁLISE GEOPOLÍTICA

4.1. O ESTREITO DE MALACA

O interesse da China no Médio Oriente é impulsionado pelos recursos energéticos e segurança das suas linhas de fornecimento e de comunicação marítima (Lin, 2013). Neste contexto, surge o “Dilema de Malaca”: por 80 % das importações petrolíferas chinesas atravessarem este *chokepoint*; pela sua vulnerável à pirataria; e pelo risco do domínio naval norte-americano, o principal oponente da China no SPI, restringir o necessário fornecimento de energia pelo bloqueio do estreito, caso as hostilidades eclodam sobre Taiwan (Lin, 2013). Contudo, estimativas chinesas indicam a existência de reservas de sete biliões de barris de petróleo e 900 triliões m³ de LNG, no MCS, tornando-o no espaço do planeta com mais petróleo, excetuando a Arábia Saudita (Bateman, 2009). Caso se confirmem estas estimativas, a China ficará parcialmente aliviada do “Dilema de Malaca” (Naveira, 2016) (Figura 15).

¹⁰ A Rota do Mar do Norte (Xangai e Roterdão), com aproximadamente 15.000 km, é cerca de 4.500 km mais curta que via Canal do Suez e poupa duas semanas de viagem (Paris, 2013).

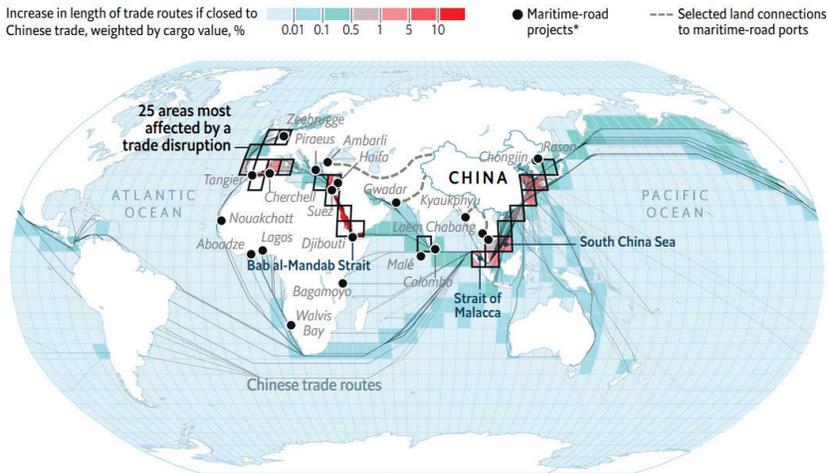


Figura 15 – Maritime Road da China (2018)
 Fonte: The Economist (2019).

Assim, a China mudou a sua política externa, visando aumentar a segurança a longo prazo nas águas internacionais: ofereceu cooperação militar aos Estados do Estreito de Malaca (Malásia, Indonésia e Singapura) e dos Estreitos de Sunda e de Lombok (Indonésia) para garantir o tráfego dos seus *very large crude carriers* (Zulkifli & Lazin, 2016) (Figura 12). Para colmatar a sua vulnerabilidade estratégica, face à capacidade norte-americana de paralisar a sua economia pelo bloqueio naval ao Estreito de Malaca, os estrategas chineses defendem o reforço dos meios navais para controlar o livre fluxo de navios porta-contentores e contribuir, com os Estados litorais, no patrulhamento da região (Zulkifli & Lazin, 2016). Defendem ainda, o fortalecimento das relações sino-malaias, pela posição estratégica da Malásia, e de projetos de infraestruturas que permitam à China reduzir a passagem de mercadorias por Singapura, alinhada militarmente com os EUA, hospedando o grupo de apoio logístico da marinha do Pacífico Ocidental (Chingo, 2018).

Neste sentido, a China procura rotas alternativas para desviar o tráfego petrolífero do Estreito de Malaca, como já o fizera com a construção de um gasoduto (capacidade de 12 bilhões m³/ano), em 2013, e oleoduto (capacidade acima de 260,000 barris/dia), em 2014, desde os portos de Myanmar, na Baía de Bengala, até à província de Yunnan, na China (Figura 16). Este oleoduto Myanmar-China encontra-se operacional desde 2017 e transporta petróleo diretamente do Médio Oriente, contornando o Estreito de Malaca, embora este permaneça relevante no

fornecimento destes recursos (US EIA, 2019). Existe ainda um projeto de construção de um oleoduto no Paquistão a partir do Golfo de Gwadar, no Mar da Arábia (Chingo, 2018; Sakamoto, 2017).

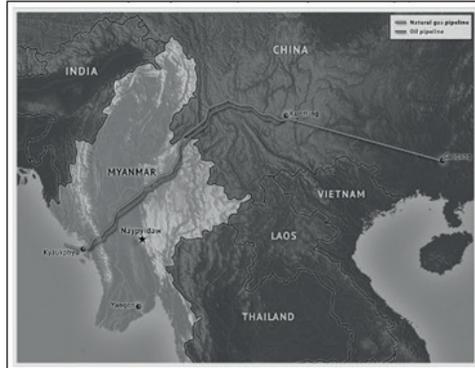


Figura 16 – Oleoduto/gasoduto Myanmar-China
Fonte: Forest (2015).

O istmo de Kra, na Tailândia, é outra solução para contornar o Estreito de Malaca, por permitir ligar diretamente o Mar de Adamão ao Golfo da Tailândia e pelas condições de construção de um canal, que iria permitir o acesso Índico-MCS, sem se passar por aquele chokepoint (Figura 17). Este canal pouparia 1.200 km de navegação, com impacto significativo no custo da energia transportada (petróleo e LNG), criando maior competitividade nos produtos produzidos pelos Estados do Leste e Sudeste Asiático. Contribuiria ainda, para o desenvolvimento da Tailândia, com uma economia debilitada, pelo que foi assinado um memorando de entendimento com a China, no sentido de aprovar este empreendimento e o respetivo financiamento (Almeida, 2018). Contudo, a construção do canal, conta com a forte oposição de Singapura, que perderia a sua posição estratégica, bem como da Malásia, Indonésia, EUA e Reino Unido. Esta oposição tem resultado no ressurgimento de atividades terroristas islâmicas (e.g. Jemaah Islamiyah e Frente da Libertação Islâmica do Patami), com vista à independência daquela pequena região. Conjetura-se que estes grupos terroristas sejam armados e financiados pelos opositores à construção do canal (Almeida, 2018). Em 2018, foram registados oito incidentes de pirataria e assalto à mão armada no Estreito de Malaca e perto de Singapura (ReCAAP, 2018). Face a estes incidentes, a China aumentou o estado de segurança dos seus navios que atravessam o Estreito de Malaca para o nível III, o mais alto nos regulamentos chineses, usado para incidentes prováveis ou iminentes (Bloom-

berg, 2019). A China sugere que a ameaça provém das águas indonésias e que a proteção dos seus navios é essencial, face a ameaças de atores estatais ou não-estatais, justificando-se o nível III de alerta. Contudo, esta decisão surpreendeu os Estados litorais do Estreito de Malaca, pela estabilidade do ambiente de segurança marítima nos últimos anos, divergindo dos seus interesses, pois não desejam uma abordagem alarmista. A Autoridade Marítima e Portuária de Singapura referiu não existirem informações credíveis sobre ameaças imediatas a navios no Estreito de Malaca, pelo que, de acordo com a Organização Marítima Internacional (OMI), irá manter o nível I de segurança (Zhang, 2019), conforme o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, 2018).



Figura 17 – Istmo de Kra como alternativa ao Estreito de Malaca
Fonte: Almeida (2018)

A China não pretende um conflito militar com os EUA ou com a Índia, porque afetaria seriamente a sua economia. Neste âmbito, procura parcerias comerciais com estes atores, embora politicamente suspeitem uns dos outros. Em 2003, o presidente Hu Jintao declarou que o Japão, EUA e Índia queriam controlar o Estreito de Malaca, para encobrir os seus reais motivos, tendo afirmado em 2004, que quem controlar o Estreito de Malaca dominará a rota energética da China (China Youth On Line, 2004). Implementou-se assim, a estratégia chinesa do Colar de Pérolas, que representa a manifestação da sua crescente influência geopolítica, com vista a deter controlo de regiões estratégicas, que garantam o fluxo de navios comerciais e também militares (Patrocínio, 2018). A Figura 18 mostra a área incluída

nesta estratégia, em que as “pérolas” correspondem às bases militares, centros de informações e portos, estrategicamente distribuídos, desde a costa chinesa ao Mar Árábico e Golfo Pérsico, que proporcionam à China formar um “cordão” para encerrar a Índia, Indochina, Península Arábica e o Corno de África (Vázquez, 2013) e assim, maximizar o seu poder e estabelecer relações diplomáticas com os Estados envolvidos (Pehrson, 2016). Incluem-se os portos de Gwadar, no Paquistão (Carriço, 2007), no Sri Lanka, no Djibuti (Saffee, 2017) e no MCS (Condon et al., 2017).



Figura 18 – Estratégia chinesa do Colar de Pérolas

Fonte: Zulkifli & Lazin (2016).

Embora as bases navais indianas e norte-americanas estejam em redor da rota de energia marítima chinesa, a China não abdica de garantir a segurança da mesma, por considerar que a presença da marinha chinesa diminuirá a probabilidade de ataques terroristas nos navios, melhorando as relações diplomáticas entre a China e os seus parceiros comerciais (Zulkifli & Lazin, 2016).

Para os EUA, a reorientação estratégica para a Ásia-Pacífico, após os ataques do 11 de setembro de 2001, implicou o reforço securitário do Estreito de Malaca, por ser usado pela maioria dos países. Assim, os EUA procuraram assumir responsabilidades securitárias na normalidade do comércio internacional, protegendo-o do terrorismo ou crime marítimo, enquanto promoviam cooperações militares para prevenir ameaças. A administração Bush, propôs a cooperação multilateral e o Presidente Obama manteve-a para manter a paz regional. Segundo o Departamento de Defesa norte-americano (2018, p. 2), o objetivo de maior alcance da estratégia de defesa norte-americana, é o estabelecimento de um relacionamento militar com a China, num caminho de transparência e não agressão. Contudo, temendo que a

China transferisse tecnologia militar e vendesse armamento ao Irão, os EUA introduziram uma nova política, *Pivot to Asia*, para equilibrar o poder chinês (Zulkifli & Lazin, 2016). Esta política (Figura 19), introduzida em 2011 e praticada após 2012, contém elementos securitários, económicos e diplomáticos.

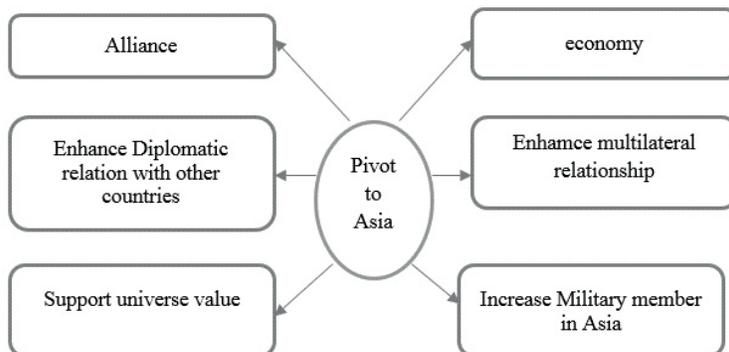


Figura 19 – Política norte-americana *Pivot to Asia*

Fonte: Zulkifli & Lazin (2016).

Inicialmente, os EUA estabeleceram alianças com o Japão, Filipinas, Singapura e Índia, estabelecendo bases militares nestes países, enquanto procuraram melhorar as relações com a China. Em segundo lugar, melhoraram as relações diplomáticas com novos poderes potenciais, como a Índia e Indonésia, com vista a futuras alianças. Promoveram depois, os direitos humanos e a democracia na China e Myanmar para conter a ideologia comunista. Seguidamente, tentaram expandir o comércio e o investimento no Sudeste Asiático pela potencialidade dos seus mercados. Para esse fim, promoveram uma cooperação económica bilateral ou multilateral com os Estados regionais, concentrando-se na Parceria Transpacífica (TPP) como elemento de livre mercado (US International Trade Commission, 2016). Finalmente, os EUA pretendem aumentar a capacidade militar no Sudeste Asiático, pois equilibrará o poder militar da China (Zulkifli & Lazin, 2016). Atualmente os EUA mantêm uma presença militar no Sudeste Asiático (Figura 13), além de autorização da Tailândia para usar os seus aeródromos (Marchao, 2017). Com a base militar em Singapura, próxima do Estreito de Malaca, os EUA podem patrulhar e deter atividades de espionagem da China (Zulkifli & Lazin, 2016).

Embora interesse aos EUA apoiar na proteção do Estreito de Malaca, existe resistência das autoridades indonésias e malaias, por considerarem que uma presença norte-americana exagerada compromete a sua soberania e ameaça o equilíbrio de poderes regional. Embora as patrulhas e unidades de resposta rápida

norte-americanas tenham sido rejeitadas por estes atores, ambos concordaram em aceitar assistência técnico-militar (Umaña, 2012, p. 14). A China opõe-se claramente a uma maior intervenção norte-americana, com receio de ser cercada por alianças anti-chinesas forjadas pelos EUA, como já acontece, através de tratados de defesa mútua com o Japão (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2014; US Forces, 1960), Coreia do Sul, Austrália, Filipinas (Defesanet, 2012; Just Security, 2019; Official Gazette, 1951), Tailândia, Singapura, Indonésia e Taiwan (Taiwan Documents Project, 1956). Com o posicionamento de forças dos EUA/*North Atlantic Treaty Organization* (NATO) na Ásia Central e no Afeganistão, a China considera-se cercada pela presença militar norte-americana, que visa conter a sua liberdade de ação (Lin, 2013). Face à política norte-americana *Pivot to Asia*, a China está a adotar medidas de contra-cercos, estabelecendo parcerias com os atores passíveis de se tornarem antiocidentais como o Paquistão (Anadolu Agency, 2019; Noor, 2019; International The News, 2019), Irão (BESA, 2019; Petroleum Economist, 2019; Siddiqui, 2019), Turquia (Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs, 2019; TRT, 2018; XINHUA-NET, 2019) e Egito (Fouly, 2019; Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2020; Tawil, 2018).

Perante o atual SPI, os EUA devem manter uma posição neutra e limitada, numa abordagem política cuidadosa que promova a sua influência no Sudeste Asiático, para que a assistência oferecida seja bem recebida pelos atores regionais. Para além dos atuais programas de assistência técnica aos Estados regionais, o Departamento de Defesa norte-americano, defende como prioritárias, as ligações duradouras e parcerias de segurança de longo prazo, sustentadas pelas alianças fundamentais e reforçadas pelas redes de relacionamentos securitários. Para tal, é fundamental expandir alianças e parcerias Indo-Pacíficas. Uma região Indo-Pacífica livre e aberta, proporciona prosperidade e segurança globais e permite fortalecer as alianças e parcerias norte-americanas, numa arquitetura securitária em rede (Department of Defense, 2018, p. 9).

Em 1969, o Japão iniciou o apoio aos Estados litorais, com a criação do Conselho do Estreito de Malaca (CEM), visando administrar sabiamente este estreito. Atualmente, várias agências associadas ao governo japonês desempenham diretamente um papel neste estreito (Zulkifli, Alatas & Othman, 2014). Na realidade, o Japão é um dos Estados usuários economicamente mais dependentes do Estreito de Malaca, por passarem nele 80 % do petróleo e 60 % dos alimentos importados. Assim, o Japão investiu milhões de dólares para reforçar a segurança deste *choke-point* (Quadro 1). A Fundação Nippon (uma organização japonesa sem fins lucrati-

vos) trabalhou e doou dinheiro ao CEM, estimando que a pirataria custe ao Japão cerca de 10 a 15 milhões de dólares/ano (Zulkifli & Lazin, 2016). Devido ao crescente número de navios que passam diariamente pelo Estreito de Malaca, o departamento dedicado à resolução dos assuntos marítimos do Ministério da Terra, Infraestruturas, Transportes e Turismo (MLIT) japonês, mostrou-se insuficiente na década de 1950, pelo que seria estabelecida uma agência de assuntos marítimos dedicada a este estreito, mostrando o comprometimento japonês no apoio aos Estados litorais (Zulkifli, 2018). Entre 2008-2012, o MLIT japonês financiou com 920.000 dólares, as atividades de navegação no estreito (e.g. boias, balizas e manutenção de faróis) e apoiou, conjuntamente com o CEM e com a Agência de Cooperação Internacional do Japão, os Estados litorais na realização de pesquisas hidrográficas, além da doação de 41 boias para 30 locais diferentes, que custaram 5,4 bilhões de ienes. Para aumentar a eficiência dos Estados litorais, o MLIT realizou ainda, vários *workshops* para ajudar as suas equipas técnicas na operação de novas tecnologias de navegação (Zulkifli, 2018, p. 250).

Quadro 1 - Contribuições japonesas para a segurança marítima no Estreito de Malaca (1969-2003)

Hydrographic Survey and Production of Navigational Charts (1969 - 1975, 1978, 1996 - 1998)
Installation and maintenance of Aids to Navigation (1969 - now)
Clearance of navigable Channels (1973 - 1981)
Donation of an oil skimming vessel and buoy tenders (1975, 1976, 2002, 2003)
Tide and current observation (1976 - 1979)
Donation of Revolving Fund for combating oil spill from ships (1981)

Fonte: Zulkifli & Lazin (2016).

Devido às ameaças marítimas (e.g. pirataria e terrorismo), o governo japonês adotou dois princípios base sobre medidas antipirataria: a cooperação global e a cooperação na Ásia. Na cooperação global, o Japão aborda as questões de pirataria em reuniões na CNUDM, promove a adesão de outros países a convenções relacionadas, como a Convenção para a Supressão de Atos Ilegais contra a Segurança da Navegação Marítima (Convenção de Roma) e promove a cooperação na OMI. Quanto à cooperação na Ásia, considera que as medidas antipirataria devem ser iniciativa dos Estados Asiáticos, pelo que o Japão implementou as seguintes políticas destinadas a promover a cooperação: (1) estudo do desenvolvimento de um acordo de cooperação regional sobre medidas antipirataria; (2) manutenção do ímpeto e lançamento da problemática em reuniões internacionais dos países da

Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) (Brunei, Camboja, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Filipinas, Singapura, Tailândia e Vietname) + 3 (Japão, China, Coreia do Sul), apelando à assinatura da Convenção de Roma; (3) apoio a medidas de combate à pobreza regional, onde ocorrem casos de pirataria; e (4) apoio ao fortalecimento da autoproteção pelos proprietários das embarcações (cooperação com associações nacionais de proprietários de embarcações nos países da ASEAN) (Raj, 2009).

O desenvolvimento económico da Índia e o seu crescimento acentuado, fez aumentar as suas atividades comerciais marítimas, com muitos dos produtos exportados e importados do Sudeste e Leste Asiático a passar pelo Estreito de Malaca, pelo que a Índia sentiu necessidade de cooperar com os Estados do estreito no patrulhamento contra o crime marítimo (Zulkifli & Lazin, 2016). Assim, em 1992, implementou a política *Look East* como diretriz, para ampliar as exportações para o Sudeste Asiático, pela escassez de recursos naturais desta região e enorme mercado, procurando estreitar o relacionamento com estes Estados. Esta política indiana, passou a investir nas rotas marítimas e procura atualmente, recursos energéticos na Indonésia, Vietname e Myanmar. O enorme mercado asiático e a política de livre comércio adotada, permitiu à Índia desenvolver as indústrias nacionais e aumentar a exportação, diminuindo a dependência da manufatura (Zulkifli & Lazin, 2016).

A Índia é o poder externo mais empenhado no Estreito de Malaca, através de exercícios combinados antipirataria da sua marinha com: Singapura, há mais de dez anos; Indonésia e Tailândia, há mais de cinco anos. Para garantir o tráfego comercial no Estreito de Malaca, a Índia usa o seu Comando do Extremo Oriente nas ilhas Andaman e Nicobar para estudar as tendências de ameaças à navegação. Em 30 de junho de 2012, inaugurou também uma importante base naval, chamada INS Baaz, destinada a aprimorar a capacidade do país de monitorizar este *chokepoint* e estender o seu alcance estratégico na região (Umaña, 2012).

A Índia também apoia a permanência dos EUA nesta região, num contexto securitário e, embora existam problemas Índia-China no domínio da defesa, estes dois países mantêm o seu relacionamento comercial. A Malásia, dependente económico-militarmente do Estreito de Malaca, tem promovido dois portos do estreito como centros de transbordo internacional para o tráfego de contentores: o Porto de Klang e de Tanjung Pelepas (Figura 20). Desenvolveu ainda, a Agência de Aplicação Marítima da Malásia e a sua capacidade naval, incluindo a Guarda Costeira, semelhante à norte-americana, e intensificou o combate à pirataria com patrulhamentos navais e aéreos no estreito para salvaguardar a sua segurança (Ismail & Sani, 2006). Além disso, o “*Eyes in the Sky*” (EiS), proposto pela Malásia, é um dos

4.2. O MAR DA CHINA DO SUL

A conflitualidade pela soberania do MCS tem-se agravado nos últimos anos, essencialmente pelo risco de esgotamento dos recursos, competitividade dos mercados e complexidade política da região. É ainda caracterizada por problemas jurídicos de delimitação de espaços marítimos, que envolvem motivações económicas, histórico-culturais e políticas, o que dificulta a cooperação China-ASEAN-Estados vizinhos (Miranda, 2017). A génese desta problemática enquadra-se na “Constituição dos oceanos”, na CNUDM, de 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica, entrando em vigor em 16 de novembro de 1994. Nesta convenção, definiu-se legalmente, as áreas marítimas e os direitos e deveres dos Estados em termos de navegação, exploração de recursos e proteção do mar (Secretary-General of the United Nations, 1982). Contudo, verificaram-se divergências, entre os países em desenvolvimento, ansiosos por estender a sua soberania e obter direitos exclusivos à exploração de recursos nas maiores áreas marítimas, e os países industrializados, defensores de uma maior liberdade de exploração e navegação. Essas duas visões foram lideradas, respetivamente, pela China e EUA (Colin, 2016). As posições destes atores, relativamente à CNUDM são, portanto, paradoxais. Enquanto a China ratificou a Convenção, expressando várias reservas nalguns artigos e cláusulas, os EUA, embora defensores da sua implementação integral, não a ratificaram (Reagan, 1983). Relativamente ao MCS, ambos os atores se contradizem em conflito de interesses, lutando por direitos que nem mesmo eles os defendem (Colin, 2016), pelo que será também necessário o envolvimento da ASEAN, Japão e Coreia do Sul para se alcançar uma ordem legítima no MCS.

No contexto geopolítico atual, as prioridades estratégicas da China, definidas pelo atual presidente Xi Jinping definem: a sobrevivência do regime; a unidade nacional; o desenvolvimento económico-social; a afirmação do Estado nas disputas territoriais e fronteiriças; a estabilidade da periferia da China; e evitar a contenção do seu poder (Jinping, 2017). Segundo Luís Tomé (2019), a ascensão da China como potência é benigna, em modo *peaceful rise* e não hegemónica, procurando observar calmamente e envolver-se prudentemente, numa estratégia de *win-win*. Desta forma, a China procura a ascensão a superpotência, onde o domínio do MCS é fundamental para garantir o espaço vital da estratégia de defesa chinesa (Machado, Brancher, Nunes & Duarte, 2015). Para concretizar este objetivo, inserido na campanha diplomática de afirmação de soberania em torno da linha de nove traços (PMPRCUN, 2009), a China tem explorado recursos submersos (e.g. hidrocarbonetos) e valorizado espaços esquecidos, como os arquipélagos Pratas,

Paracel, Spratly e Macclesfield, para além de centenas de recifes, rochedos, corais e bancos de areia, através da criação de ilhas artificiais (BBC, 2017). Nas Figuras 21 e 22 pode-se visualizar a criação e o desenvolvimento de uma ilha artificial no MCS, de 2015 a 2019. Este conjunto heterogéneo de potencialidades económico-militares explica as disputas de soberania (Pereira, 2019).



Figura 21 - Fieri Cross Reef (transformação para Ilha artificial, em 2015)
Fonte: Mesquita (2018).



Figura 22 – Fieri Cross Reef em 2019 (com centro de resgate marítimo instalado)
Fonte: South China Morning Post (2019).

Desde 2013, através de dragagens, a China construiu ilhas artificiais, criando 12,95 km² de novos territórios (Asia Maritime Transparency Initiative, 2020) (Figura 23). A construção de bases chinesas nos recifes de Fieri Cross, Mischief, Subi, e os desenvolvimentos recentes nas ilhas Paracel e implementação de capacidades económico-militares (e.g. portos) nas pequenas das ilhas Spratly (Gaven, Hughes, Johnson South, e nos recifes Cuarteron) comprovam a estratégia a longo prazo de

Pequim (Miranda, 2017). Nestas ilhas, a China construiu infraestruturas militares, que concentram meios aéreos, navais (incluindo submarinos) e terrestres, além de sofisticados meios de comunicação (e.g. radares), apoiados por satélites geoestacionários que monitorizam todos os movimentos do espaço marítimo e aéreo da região e prestam apoio à navegação civil e militar chinesa (Miranda, 2017). A China utiliza ainda, embarcações de pesca como uma milícia marítima disfarçada, bem como plataformas de exploração petrolífera, para defender os seus objetivos militares. Para além disto, as características das ilhas, permitem a sua habitabilidade, dispor de capacidades económicas e de gerar uma ZEE e plataforma continental, nos termos da CNUDM, que exponencia o conflito de interesses dos atores regionais no MCS (O'Rourke, 2018). A China disponibiliza-se assim, a gastar recursos e absorver os impactos dos atores que tentam quebrar esta tentativa de domínio (O'Rourke, 2018, p. 12).

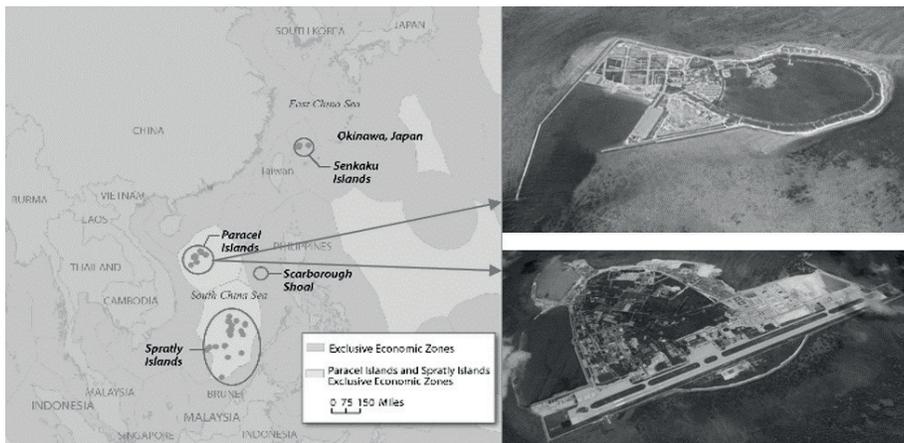


Figura 23 – Ilhas disputadas (realçando duas de Parcel) e ZEE

Fonte: Adaptado de Google Maps (2020).

Enquanto a implantação de mísseis nestas ilhas não altera o equilíbrio militar no MCS, a instalação de radares modernos nas ilhas Spratly, poderá mudar significativamente o ambiente operacional na região, dadas as possibilidades proporcionadas. Esta estratégia de controlo de acesso marítimo e aéreo deste espaço a longo prazo pela China, viabiliza travar o avanço norte-americano num eventual cenário de guerra (O'Rourke, 2018, p. 2) (Figura 24). Na realidade, os efeitos da estratégia chinesa têm provocado diversos incidentes na região que envolveram

embarcações e aeronaves norte-americanas e chinesas¹². Também o Japão tem protestado contra a China por permitir a perfuração de gás em águas disputadas no MCO. Embora tenham concordado em cooperar nestas atividades, em 2008, as negociações pararam pelo desenvolvimento unilateral chinês na área marítima. O Japão nacionalizou assim, em 2012, um aglomerado de ilhotas neste mar, deteriorando-se drasticamente as relações entre estes atores (World Energy News, 2018).

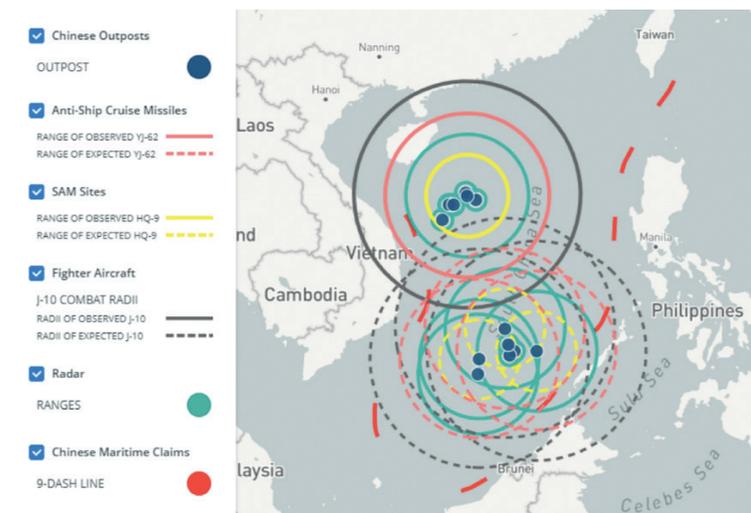


Figura 24 - Capacidades de defesa da China no MCS

Fonte: Asia Maritime Transparency Initiative (2020).

Excluindo a China, os atores regionais que partilham e reivindicam historicamente o MCS (Brunei, Indonésia, Filipinas, Malásia, Taiwan e Vietname) procuram continuar as atividades piscatórias, embora sem escolta militar, ficando dependentes da boa-vontade chinesa. Contudo, a China tem consciência de que a confrontação com os seus vizinhos, pode causar perdas maiores que o convívio com eles (Pinotti, 2015). Assim, foram articulados alguns documentos e fóruns de cooperação para mitigar estas disputas e manter a boa vizinhança tendo em vista evitar a escalada de tensão regional. A Declaração de Conduta das Partes no MCS, assinada em 2002, entre China e ASEAN, embora não sendo um documento político vinculativo, assume o compromisso de garantir a estabilidade regional (Pinotti, 2015). O papel das políticas externas dos Estados envolvidos tem sido respeitar as

¹² Navios norte-americanos patrulham constantemente águas alegadamente internacionais, mas que a China considera suas, o que tem originado ameaças de Pequim a Washington, na sequência de facilidades concedidas às FFAA norte-americanas pelas Filipinas (Miranda, 2017).

assimetrias para manter a estabilidade. Para Womack (2006), a relação assimétrica é bem administrada quando os interesses mútuos são atendidos, enquanto se maximizam os próprios interesses de cada ator. Contudo, as relações China-Estados vizinhos são uma mistura de interdependência contínua, atritos e desconfiança (Shambaugh, 2013, p. 100), sobretudo pela falta de clareza das intenções chinesas assentes no crescimento militar (Lai, Troxell & Gellert, 2018, p. 6).

A China implementa assim, uma estratégia diplomática, com vista a uma maior integração na evolução da ordem marítima, baseada na segurança mútua e responsabilidade coletiva (Morton, 2016). Esta estratégia é acompanhada pelo investimento militar (*International Institute for Strategic Studies* [IISS], 2019), cujo desenvolvimento poderá competir com o poder norte-americano, embora evitando a conflitualidade, numa ótica de retenção de despesas (Ribeiro, 2019). Segundo Arthur Ding, não se deve subestimar as implicações de longo prazo decorrentes da modernização da marinha chinesa, que atingirá, em 2020, uma capacidade de âmbito regional, mas que continuará a alargar a sua área de influência até atingir uma capacidade global, em meados de 2050 (Ding, 2009, p. 95).

As relações China-EUA são economicamente conflituosas, no atual contexto da globalização e, ao nível militar, enfrentam desafios na cooperação da segurança marítima, acentuada pela divergência nas visões bilaterais sobre o poder marítimo. Enquanto os EUA seguem a visão do poder marítimo de Alfred Thayer Mahan, a China implementa uma estratégia defensiva nacional (Shicun, 2014). Para conter a China, os EUA: estabeleceram a *Trilateral Coordination and Oversight Group* (TCOG) com o Japão e Coreia do Sul, em 1999, com reflexo na realização de exercícios militares trilaterais e, em 2004, assinaram um acordo estratégico de cooperação securitária com Singapura; fortaleceram as relações político-militares com a Indonésia; e estabeleceram parcerias de cooperação militar com a ASEAN (treino e fornecimento de equipamento a diversos Estados do Sudeste Asiático) (Tomé, 2008, p. 46). Nesta sequência, os EUA estreitaram relações com a Índia, desde 2003, tendo realizado mais de 50 exercícios militares combinados, entre 2003 e 2007¹³. (Tomé, 2008, p. 40). Por outro lado, apesar da perda gradual na capacidade de intervenções unilaterais, devido às dificuldades político-económicas dos EUA nos últimos anos, este ator continua a reafirmar a sua presença na região da Ásia Oriental para conter o avanço da China, apostando na criação de uma rede de alianças regionais, que passa pelo Japão, Coreia do Sul, Taiwan, Filipinas, Indonésia, Austrália, e Nova Ze-

¹³ A Índia aderiu à “Iniciativa Quadrilateral” (EUA, Japão, Austrália e Índia), e foi assinado o *Civil Nuclear Cooperation Agreement*, em 03 de agosto de 2007, entre os EUA e a Índia (Tomé, 2017, p. 358).

lândia (Mattos, 2016, p. 123). Em 2015, com vista a um Oriente estável e cooperativo (Brzezinski, 2012, p. 155), os EUA apostaram no fortalecimento do Japão e Coreia do Sul, resultando na TPP e incremento das relações militares, visando o reposicionamento de efetivos na Ásia (com o aumento de ações no MCS) e o acordo de livre comércio (suspensão por Trump, em janeiro de 2017) (Pecequilo, 2017, p. 580). Em agosto de 2019, Seul, anunciou a retirada do Acordo Geral de Segurança das Informações Militares (Denyer & Kim, 2019), que mantinha desde 2016. Esta divergência nas relações com os seus aliados poderá beneficiar a China, que tenta aproximar-se destes atores, com eventuais consequências danosas para os EUA, ao diminuir a sua influência onde mais necessita (Fromm, 2018).

4.3. OS ESTREITOS DE TAIWAN E DA COREIA

Apesar do conflito China-Taiwan, centrado nos interesses político-econômicos, securitários e históricos no Estreito de Taiwan, ambos os atores procuram a estabilidade regional em detrimento do confronto bélico (Tsang, 2004). Contudo, outros atores regionais serão particularmente afetados pela eventual confrontação armada neste estreito: o Japão e a Austrália, fornecedora de urânio à China, mas aliado dos EUA, afirmando-se como mediador estratégico (Rosa, 2007, p. 9). A Coreia do Sul, Filipinas, Tailândia e Singapura, serão também afetados, embora num nível diferente (Rosa, 2007, p. 32).

Consciente da importância de impedir Pequim de controlar o estreito, a diplomacia norte-americana, tem-se empenhado na venda de armamento na região, ao abrigo do *Taiwan Relations Act* (Public Law n.º 96-8/1979, de 01 de janeiro), utilizando este ator como proxy. Embora cientes da efetiva intervenção norte-americana, em caso de uma agressão militar chinesa a Taiwan, os EUA mantêm uma postura dissuasora equilibrada, centrada na importância vital do estreito (Carricho, 2005).

Para dominar este *chokepoint*, a China tem melhorado progressivamente o seu EPL, à semelhança de Taiwan via apoio norte-americano (Lee & Schreer, 2013), tendo investido nas capacidades de defesa aérea, para impedir a intervenção de terceiros numa situação de crise em Taiwan. Porém, o reequipamento das FFAA de Taiwan é visto pela China, como uma estratégia norte-americana para manter o domínio regional e dificultar a reunificação pacífica (Rosa, 2007).

Politicamente, a China ambiciona até 2049, concluir o grande rejuvenescimento da nação chinesa, o “Sonho chinês”, tornando-se num país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, culturalmente avançado e harmonioso (Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China

[GICERPC], 2015). Para tal, assenta a sua política numa estratégia económica e militar, com vista ao domínio do MCS e da reunificação com Taiwan (Silva, 2019). Para Pequim, a separação política de Taiwan é um fator de instabilidade no estreito e qualquer diálogo político terá de assentar na condição prévia de Taiwan pertencer à China. Ainda assim, Pequim adotou o princípio da “reunificação pacífica” (Tsang, 2004, p. 93), um Estado, dois sistemas, mas opondo-se firmemente a atividades separatistas ou intervenção estrangeira (Rosa, 2007), ameaçando usar a força. Contudo, Taiwan rejeitou, em 2019, este apelo da China (Observador, 2019), mantendo-se o perigo de um conflito militar ao longo do estreito (Tsang, 2004). Ainda assim, durante a liderança de Taiwan por Ma Ying Jeou (2008-2018), diversos esforços de cooperação foram feitos, tais como: a abertura de ligações aéreas e marítimas Taiwan-China; redução da competição internacional pelo isolamento diplomático de Taiwan; e a intensificação dos fluxos sociais, culturais e comerciais (Silva, 2017a).

O Estreito de Taiwan envolve assim: a dissuasão norte-americana contra o emprego da força da China para concretizar uma reunificação; e a dissuasão da China a Taiwan, visando impedir a declaração de independência. A primeira é a que maior impacto tem na manutenção do *status quo*, contrariamente à segunda, com indícios de não atingir os seus objetivos, pela cíclica assertividade de Taipé nas suas referências a uma possível independência (Carriço, 2005; Observador, 2019).

No Estreito da Coreia, os EUA mantêm uma força militar numerosa, que potencia a aliança EUA-Japão-Coreia do Sul, com o objetivo de estrangular o espaço marítimo do gigante asiático, a China (Velasco, 2018). Contudo, o desenvolvimento militar (e.g. mísseis guiados de longo alcance) da China, permite-lhe exercer pressão crescente nestas bases japonês-americanas, reduzindo o valor estratégico das mesmas. Embora Pequim não tenha capacidade militar para dominar o Pacífico, consegue atacar objetivos estratégicos no Pacífico Ocidental (Meyer, 2018), aumentando a ameaça no Estreito da Coreia.

Para afirmar o interesse no Ártico, a China tem modernizado o seu poder naval (Carriço, 2012, p. 88), não só para competir com os EUA (Dornelles, 2014), mas para a exploração da rota do Norte, incluindo-se a construção de uma frota de quebra-gelos. Em janeiro de 2018, no âmbito da iniciativa Rota da Seda Polar, a China declarou no seu primeiro Livro Branco sobre a política no Ártico, a intenção de: criar rotas comerciais, em colaboração com outros Estados; e extrair gás, petróleo e recursos minerais nesta região (Sputnik, 2019).

Por motivos securitários, a China e a Coreia do Sul continuam a ser dos maiores importadores mundiais de armamento, disputando a Zona de Identifica-

ção de Defesa Aérea (ZIDA), na zona do rochedo de Socotra (Tomé, 2017). Mais a Sul, decorrem também disputas China-Japão pelas ilhas Senkaku, opondo-se a aliança EUA-Japão-Coreia do Sul à ZIDA da China, pela sua unilateralidade, resultado da inexistência de um tratado internacional que defina a criação de ZIDA (que funciona como uma espécie de defesa avançada, além do espaço aéreo nacional) (Martins, 2013). Recentemente, tem escalado a tensão entre a Coreia do Sul e a Rússia, devido a ações de patrulhamento combinadas russo-chinesas¹⁴, confirmados pelo Ministro da Defesa russo, sobre o espaço aéreo sul-coreano, junto às ilhas Dokdo (Figura 25), por ser um território disputado com o Japão. A Coreia do Sul fez disparos de advertência, mas ameaça retaliar próximas ações russas (CNN, 2019). Sobre a disputa das ilhas Dokdo, a Coreia do Sul consolidou o seu controlo com a instalação, na parte Este da ilha principal, de uma pequena base militar, alegando motivos securitários. Na sequência desta disputa, o Japão tem enviado navios oceanográficos para o mapeamento desta ZEE, gerando momentos de tensão entre as posições nacionalistas de ambos os Estados (Malla, 2006).

A dependência do Estreito da Coreia para a livre circulação marítima, tem feito a Rússia aumentar a cooperação militar com a China na região, utilizando o potencial em recursos energéticos (petróleo e LNG) para exercer influência política. Entretanto, o Japão mostrou-se também interessado na construção de um gasoduto em Vladivostok (Akaha & Vassilieva, 2014), reforçando o triângulo estratégico China-Japão-Rússia. Reconhecendo ainda, a importância da China na economia japonesa, o Japão procura o equilíbrio nas suas relações político-diplomáticas: manter a aliança com os EUA, mas não por confrontação à China, com quem coopera para a desnuclearização e paz na Península Coreana (Diário de Notícias, 2018).

Para controlar o conflito de interesses regionais, além das parcerias estratégicas securitárias, os atores proeminentes envolvem-se em fóruns de cooperação económica, como a *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) e a *East Asia Summit* (EAS), onde a Rússia, Japão e Coreia do Sul estão representados (Tomé, 2010, pp. 274-275).

¹⁴ Dois aviões russos TU-95 e dois aviões chineses H-6.

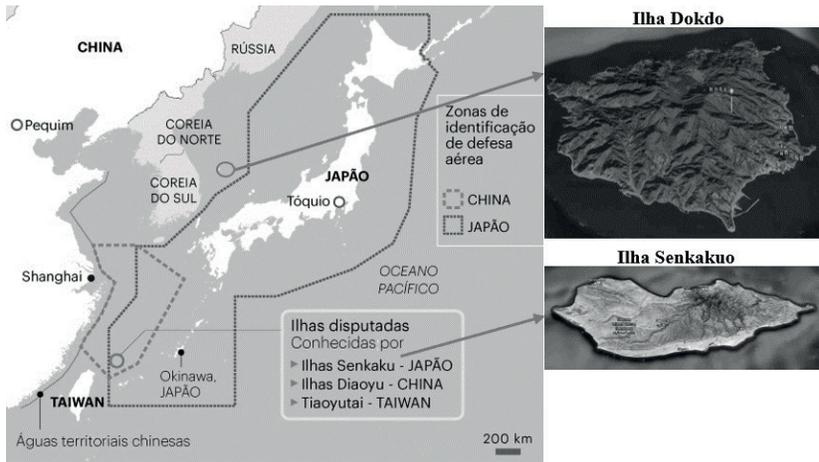


Figura 25 – Disputas disputadas no MCO e Mar do Japão

Fonte: Adaptado de CNN (2019).

5. CONCLUSÕES

Neste artigo analisou-se geopoliticamente o MCS e os Estreitos de Malaca, Taiwan e da Coreia, através de uma análise do enquadramento histórico-geográfico da região, dos interesses dos principais atores envolvidos e das suas relações de poder, realçando a importância do controlo destes *chokepoints*.

Verifica-se que o MCS, os estreitos que limitam o seu acesso (de Malaca e de Taiwan) e o Estreito da Coreia, são importantes pontos de passagem das rotas comerciais com relevância em termos securitários, pela dependência de diversos atores no seu acesso e implicações globais do seu controlo. Pela sua importância geopolítica, a Macro-Região da Ásia Oriental tem sido disputada ao longo da história por diversos Estados, interessando a sua estabilidade, embora seja desafiante alcançar este desiderato face à hegemonia da China na região, particularmente no MCS.

Constata-se que no Estreito de Malaca, a China, EUA, Japão e Índia, são os principais atores influenciadores na região e assumem interesses político-económicos e militares semelhantes. Economicamente, a China e o Japão, são os atores com maiores interesses neste *chokepoint*, pela dependência energética do petróleo do Médio Oriente, embora a Índia esteja também a depender cada vez mais destes recursos e os EUA encarem o estreito como um local de contenção do crescimento chinês. Assim, implementaram-se políticas para controlar ou contornar este *chokepoint*. Militarmente, estes atores alegam intervir no Estreito de Malaca para apoiar

os Estados litorais a combater o crime marítimo, embora a China pretenda evitar um bloqueio pela aliança EUA-Japão-Índia, estabelecendo parcerias com atores potencialmente antiocidentais como o Paquistão, Irão, Turquia e Egito. No MCS, os atores mais significativos no xadrez geoestratégico são a China e os EUA, que lutam pela presença forte e duradoura na região, conscientes que o seu estrangulamento afetaria uma das principais rotas marítimas, com consequências globais no acesso aos principais recursos. O Brunei, Indonésia, Filipinas, Malásia, Taiwan e Vietname, têm reivindicado as suas disputas territoriais neste espaço, fruto de interesses político-económicos e geoestratégicos, resultado da evolução histórica destes Estados e das suas fronteiras marítimas. Nos Estreitos de Taiwan e da Coreia, os interesses dos principais atores subordinam-se à segurança, caracterizada pela proteção norte-americana a Taiwan e aliança EUA-Japão-Coreia do Sul e pelo crescimento da China, cuja segurança está também intimamente ligada à presença estratégica dos EUA. Para Pequim e Washington, o Estreito de Taiwan é essencial para o comércio e projeção de poder na disputa pelo domínio regional. No Estreito da Coreia, controlado pela aliança EUA-Japão-Coreia do Sul, interessa à Rússia garantir o seu acesso para fins económico-militares, caso contrário, só pelo Norte conseguirá entrar, ou sair, do Mar do Japão. Verifica-se assim, um triângulo estratégico China-Japão-Rússia, motivado por motivos económicos, realçando-se o interesse chinês no Ártico, cujo acesso dependerá da segurança destes estreitos.

Verifica-se que a China tem assumido um papel mais relevante na geopolítica regional, estando a sua influência presente em todos países, incluindo aqueles com quem mantém conflitos, mas sempre numa postura de não-ingerência, sem tomar parte ativa nos mesmos, preferindo optar pelo seu *soft-power*. Este ator procura alternativas ao Estreito de Malaca, através da construção de oleodutos, gasodutos e, eventualmente, um canal na Tailândia, de modo a assegurar os recursos energéticos necessários ao seu crescimento. Contudo, os EUA criam alianças e mantêm bases militares com vista a conter o crescimento chinês. Apoiados pelo Japão e Índia, formam uma aliança ameaçadora para a China, no Estreito de Malaca, o mais relevante da rota Índico-Pacífico (e vice-versa). No MCS, a China tem um duplo objetivo com a ocupação militar das suas ilhas: a expansão da sua ZEE e garantir o controlo militar do MCS para ganhar profundidade estratégica num eventual conflito com os EUA. Para atingir esses objetivos, Pequim emprega uma estratégia integrada, que inclui os vetores diplomático e económico-militar, apoiados pelas informações, paramilitares e civis, marcada pela persistência, paciência, flexibilidade e disposição para gastar recursos e absorver os impactos dos atores

que tentam quebrar essa tentativa de domínio. Contudo, as transformações verificadas no domínio militar, ao nível das estratégias estrutural, operacional e genética, e a falta de clareza das intenções chinesas, provocam desconfiança nos atores regionais. Ficou ainda evidente, que os Estados vizinhos procuram o consenso nas disputas territoriais e uma coexistência pacífica com a China, respeitando as assimetrias numa lógica de cooperação regional.

No Estreito de Taiwan, o desenvolvimento de capacidades da China tem permitido aumentar a pressão política no sentido da reunificação, descredibilizando as capacidades defensivas de Taiwan e a determinação do seu aliado norte-americano. Ainda assim, o princípio da reunificação pacífica da China, tem potenciado as relações prudentes e flexíveis com Taiwan, evitando o conflito armado. O Estreito da Coreia por seu lado, divide e unifica as principais potências, China, Rússia, EUA e Japão, que exercem o seu poder militar para alcançar os objetivos político-económicos. A presença estratégica das bases norte-americanas e a sua aliança com o Japão e Coreia do Sul neutraliza as tentativas de domínio da China, restringindo a projeção marítima da Rússia, dependente deste *chokepoint* para aceder à sua principal base naval do Oriente. Em ambos os estreitos, decorrem disputas territoriais associadas a arquipélagos, que pela influência histórica potenciam relações de conflito.

Pode-se assim afirmar, que existe uma relação de interdependência entre o MCS e os Estreitos de Malaca, de Taiwan e da Coreia, nas rotas comerciais com a Europa, África e Médio Oriente, necessárias para a Macro-Região da Ásia Oriental, assim como no acesso ao Ártico, por serem os pontos de passagem economicamente viáveis, cujo estrangulamento afetará a economia mundial. Por permitirem o controlo regional com implicações globais, estes *chokepoints* obrigam os Estados a demonstrar e exercer os seus instrumentos de poder político-diplomático e económico-militar, visando a salvaguarda dos interesses nacionais, face a interesses antagónicos, num contexto de globalização e competitividade crescentes, tornando a região altamente dinâmica e volátil. Como medidas de controlo para as disputas de interesses e conflitos de poder regionais, decorrem um conjunto de alianças e parcerias estratégicas entre os atores proeminentes, salientando-se a ASEAN, a aliança militar EUA-Japão-Coreia do Sul, o triângulo estratégico China-Japão-Rússia e o apoio militar norte-americano a Taiwan, por serem as que mais influenciam a ambicionada estabilidade regional.

Esta investigação contribui para clarificar de uma forma holística, os conflitos de interesse e as dinâmicas de poder envolvidas numa região estratégica da geopolítica mundial e a centralidade que os seus *chokepoints* ocupam no SPI. Em-

bora os Estreitos de Lombok, de Sunda e de Luzon, que também envolvem o MCS, possam vir a desempenhar um papel de maior relevo face ao bloqueio dos *chokepoints* analisados, por não serem atualmente tão relevantes, não foram analisados com profundidade na presente investigação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albuquerque, A. (1514). Albuquerque a D. Manuel, Cananor, 01-04-1512. Em: G. Bouchon, (2000). *Afonso de Albuquerque O Leão dos Mares da Ásia* (2.^a ed.). Lisboa: Quetzal Editores.
- Akaha, T., & Vassilieva, A. (2014). *Russia and East Asia, Informal and gradual integration*. Nova Iorque, Oxon: Routledge.
- Almeida, D. M. (2014). *A Importância das Invasões Mongóis ao Japão do Séc. XIII na Construção do Guerreiro Samurai* (XVI Encontro regional de História). Saberes e Práticas Científicas. Rio de Janeiro: ANPUH-RIO. Retirado de http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400534601_ARQUIVO_AImportanciadasInvasoesMongoisaoJapaodoSec.XIII.pdf
- Almeida, J. F. (2018). *O Canal da Discórdia entre EUA e China. O Lado Oculto*. Retirado Retirado de <https://www.oladooculto.com/noticias.php?id=113>
- Anadolu Agency. (2019). *Pakistan, China reaffirm strategic partnership*. Anadolu Agency. Retirado de <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/pakistan-china-reaffirm-strategic-partnership/1489804>
- Anh, N. T. (2015). Origins of the South China Sea Dispute. Em: J. Huang, & A. Billo (Ed.), *Territorial Disputes in the South China Sea Navigating Rough Waters* (15-38). Nova Iorque: Palgrave Macmillan.
- Asia Maritime Transparency Initiative. (2015). *Patrolling International Skies: Understanding Joint Air Patrols* [Página online]. Retirado de <https://amti.csis.org/patrolling-international-skies-understanding-joint-air-patrols/>
- Asia Maritime Transparency Initiative (2020). *China Island Tracker* [Página online]. Retirado de <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>
- Bateman, S. (2009). Good order at sea in the South China Sea. Em: W. Shicun, & K. Zou (Ed.), *Maritime security in the South China Sea: regional implications and international cooperation* (15-34). Surrey: Ashgate.
- Bateman, S., & Emmers, R. (2009). Introduction: the South China Sea: towards a cooperative management regime. Em: S. Bateman, & R. Emmers, (Ed.). *Se-*

- curity and international politics in the South China Sea: towards a cooperative management regime* (pp. 1-4). Nova Iorque: Routledge.
- BBC (2017). As impressionantes ilhas militares construídas pela China em tempo recorde [Página online]. Retirado de <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-42346330>
- Beckman, R. (2012). *Geopolitics, International Law and the South China Sea*. Tokyo Plenary Meeting: trilateral commission. Tóquio.
- BESA (2019). *Roadmap for a Chinese-Iranian Strategic Partnership* [Página online]. Retirado de <https://besacenter.org/perspectives-papers/china-iran-strategic-partnership/>
- Bellwood, P. (2017). *First Islanders: Prehistory and Human Migration in Island Southeast Asia*. Wiley-Blackwell.
- Bito, M., & Akio, W. (1984). *Esbozo cronológico de la historia del Japón*. Tóquio: International Society for Educational Information .
- Bloomberg (2019). China Raises Security Warning on Ships Plying Malacca Strait. [Página online]. Retirado de <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-07-03/china-raises-warning-for-shipping-in-malacca-strait-people-say>
- Bouchon, G. (1973). Les Musulmans du Kerala à l'époque de la découverte portugaise. *Mare Luso-indicum*, 2, 3-59.
- Bouchon, G. (2000). *Afonso de Albuquerque O Leão dos Mares da Ásia* (2.ª ed.). Lisboa: Quetzal Editores.
- Brites, P. V. (2014). *A crise na Península Coreana e a Segurança Regional do Leste Asiático* (Tese de Dissertação de Mestrado em Estudos Estratégicos Internacionais). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas, Porto Alegre.
- Brzezinski, Z. (2012). *Strategic Vision-America and the crisis of global power*. Nova Iorque: Basic Books.
- Cáceres, S. B. (2014). *China's strategic interests in the South China Sea: power and resources*. Nova Iorque: Routledge.
- Calder, K., & Ye, M. (2004). Critical Juncture and Comparative Regionalism. *The Journal of East Asian Studies*, (4), 1-43.
- Carrasco, C. (2017). *Historiando* [Página online]. Retirado de <http://histgeo6.blogspot.com/2017/05/temporario-para-aula-do-5-ano.html>
- Carrigo, A. (2005). Dissuasão no Estreito de Taiwan: 2004-2010. *Nação e Defesa*, 110(3.ª Série, 129-166.

- Cariço, M. A. (2007). Uma “pérola” perto de um mar de petróleo: A importância do Porto de Gwadar para a China. *Revista Militar*. Retirado de <https://www.revistamilitar.pt/artigo/217>
- Cariço, A. (2012). *Os Livros Brancos da Defesa da República Popular da China 1998-2010*, (7). Lisboa: Instituto da Defesa Nacional.
- CENEGRI. (2018). A diversidade dos interesses geopolíticos no Mar do Sul da China. *Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais*, 16(30), 3-26. Retirado de <http://www.revistaintellecator.cenegri.org.br>
- China Youth On Line (2004). CYOL [Página online]. Retirado de <http://www.cyol.net/home/english/intro/daily.htm>
- Chingo, J. (2018). *Malásia inflige revés na "rota da seda" da China*. Internacional. Retirado de <https://www.esquerdadiario.com.br/Malasia-inflige-reves-na-rota-da-seda-da-China>
- CNN CNN(2019). *Warplanes from four countries face off in Asian confrontation* [Página online]. Retirado de <https://edition.cnn.com/2019/07/23/asia/south-korea-russia-military-intl-hnk/index.html>
- CNUDM. (1998). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e Acordo relativo à Aplicação da Parte XI da Convenção*. Jornal Oficial das Comunidades Europeias. Retirado de [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)
- Colin, S. (2016). *China, the US, and the Law of Sea. China Perspectives, What Kind of International Order Does China Want?*. 57-62. Retirado de <https://journals.openedition.org/chinaperspectives/6994?file=1>
- Condon et al. (2017). *Maritime Security in the Asia-Pacific: A Navigational Map for the New U.S. Administration*. Washington D.C.: University of Washington.
- Cooke, N., Li, T., & Anderson, J. (2011). *The Tongking Gulf Through History*. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press.
- Cortesão, A. (1944). *The Suma Oriental of Tomé Pires and The Book of Francisco Rodrigues*. Londres: Hakluyt Society. Retirado de <https://archive.org/details/McGillLibrary-136388-15666>
- CRED (2019). EM-DAT: *The International Disaster Database* [Página online]. Retirado de <http://www.emdat.be/>
- Deal, W. (2007). *Handbook to Life in Medieval and Early Modern Japan*. Oxford: Oxford University Press.
- Defesanet (2012). *EUA reafirmam acordos de defesa assinados com as Filipinas* [Página online]. Retirado de <http://www.defesanet.com.br/geopolitica/no>

- ticia/5740/EUA-reafirmam-acordos-de-defesa-assinados-com-as-Filipinas/
- Denyer, S., & Kim, M. J. (2019). *South Korea axes pact on sharing military intelligence with Japan*. The Washington Post. Retirado de https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/south-korea-axes-pact-to-share-military-intelligence-with-japan/2019/08/22/fe57061c-c4be-11e9-8bf7-cde2d9e09055_story.html
- Department of Defense (2018). *Summary of the 2018 National Defense Strategy of The United States of America*. Retirado de <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf>
- Djalal, H. (1998). South China Sea Island Disputes. Em: M. Nordquist, & J. Moore (Ed.), *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation* (109-133). Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Diário de Notícias (2016). *Pequim reconhece ter colocado armas nas ilhas Spratly* [Página online]. Retirado de <https://www.dn.pt/mundo/pequim-reconhece-ter-colocado-armas-nas-ilhas-spratly-5555083.html>
- Diário de Notícias (2018). *Tratado de paz entre as Coreias não implica retirada das tropas norte-americanas* [Página online]. Retirado de <https://www.dn.pt/mundo/tratado-de-paz-entre-as-coreias-nao-implica-retirada-das-tropas-norte-americanas-9298897.html>
- Ding, A. S. (2009). China's Growing Military Capability in Search of a Strategy. *The International Spectator*, 95-110.
- Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (2018). *Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias*. Retirado de https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/ispscodepa_rev.1.pdf
- Dornelles, J. (2014). A modernização militar da China e a distribuição de poder no Leste Asiático. *Contexto Internacional*, 36(1), 145-170. Retirado de <http://www.scielo.br/pdf/cint/v36n1/a05v36n1.pdf>
- Dupont, A. (1998). *The Environment and Security in Pacific Asia*. Oxford: Oxford University Press.
- Evers, H., & Gerke, S. (2006). *The Strategic Importance of the Straits of Malacca*. ZEF Working Papers Series. University of Bonn, Center for Development Research, 1-17. Retirado de <https://www.researchgate.net/publication/228121798>
- FAO. (2018). *2018 - The State of World Fisheries and Aquacultures*. Food and Agriculture Organization of the United Nations
- Fernandes, F. G. (2016). *A Importância Geopolítica do Mar do Sul da China e sua relação com os interesses estratégicos chineses* (I Encontro Nacional de Economia Política Internacional). Rio de Janeiro. Retirado de [51](https://www.aca-</p></div><div data-bbox=)

- demia.edu/31261662/A_Importancia_Geopolitica_do_Mar_do_Sul_da_China_I_Conferencia_de_estudos_asiaticos
- Forest, D. (2015). *This China-Myanmar oil pipeline will change the global oil market*. Business Insider. Retirado de <https://www.businessinsider.com/this-china-myanmar-oil-pipeline-will-change-the-global-oil-market-2015-2>
- Fouly, M. (2019). *China Trade Fair in Egypt brings Chinese, Egyptian businessmen together for fruitful partnerships*. XINHUANET. Retirado de http://www.xinhuanet.com/english/2019-09/29/c_138431927.htm
- Freeman, D. B. (2003). *The Straits of Malacca gateway or gauntlet?*. Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Fromm, P. (2018). *Compreender o Papel do Japão na Segurança Ocidental*. *Military Review*, 22-30.
- GICERPC. (2015). *Estratégia Militar da China*. Pravda.ru [Página online]. Retirado de http://port.pravda.ru/mundo/03-06-2015/38798-estrategia_china-0/
- GICERPC. (2019). *China's National Defense in the New Era*. Pequim. Retirado de http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/24/c_138253389.htm
- Godement, F. (1996). *La Renaissance de L'Assie* (2.º ed.). Paris: Éditions odile Jacob, Opus.
- Godinho, F. H. (2011). *A Estratégia Naval da Índia. Perspectivas para o Poder Naval: O submarino na Estratégia Naval indiana* (Monografia para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas). Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval. Retirado de <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000007/00000726.pdf>
- Grygiel, J. J., & Mitchell, A. W. (2016). *The Unquiet Frontier: rising rivals, vulnerable allies, and the crisis of American power*. Princeton: Princeton University Press.
- Guedes, A. M. (2009). A Segurança e Defesa na Perspectiva Russa. Em: D. D. Nacional (Ed.), *Nunca de Antes. A Segurança e Defesa no Mundo* (pp. 101-107). Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, Ministério da Defesa.
- Guedes, A. M. (2012). Geopolitical Shifts in the Wider Atlantic: Past, Present, and Future. Em: Wider Atlantic Series, *The Fractured Ocean Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic* (11-57). Wider Atlantic Series.
- Hayton, B. (2014). *The South China Sea: the struggle for power in Asia*. Yale: Yale University Press.
- Hind, A. (1948). *Relation de la Chine et de l'Inde* (851). Paris: J. Sauvaget.
- Ho, J. (2009). *The Malacca Strait Patrol*. S. Rajaratnam School of International Studies. Retirado de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&>

source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjiiNPpww7mAhU-LAWMBHZZHBq4QFjABegQIBBAC&url=http%3A%2F%2Fwww.mima.gov.my%2Fcomponent%2Fphocadownload%2Fcategory%2F10-presentation-repository%3Fdownload%3D170%3Asingap

- Hong, N. (2012). *UNCLOS and Ocean Dispute Settlement: law and politics in the South China Sea*. Nova Iorque: Routledge.
- Huan, M. (1970). *Ying-yai sheng-lan, the overall survey of the Ocean shores 1433*. Cambridge: J. V. Mills.
- Huang, J., & Jagtiani, S. (2015). Introduction: Unknotting Tangled Lines in the South China Sea Dispute. Em: J. Huang, & A. Billo (Ed.), *Territorial Disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters* (pp. 1-14). Nova Iorque: Palgrave Macmillan.
- IISS (2019). *The Military Balance*. International Institute for Strategic Studies.
- International Hydrographic Organization (1953). *Limits of Oceans and Seas* (3.^a ed.), 28. Monaco: Print.
- International The News (2019). *China, Pakistan agree to enhance high-level exchanges in view of current global situation: Spokesperson* [Página online]. Retirado de <https://www.thenews.com.pk/latest/475316-china-pakistan-agree-to-enhance-high-level-exchanges-in-view-of-current-global-situation-spokesperson>
- Ismail, S. Z., & Sani, M. A. (2006) The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-A-Vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests. *Political Managements and Policies in Malaysia*, 83-105. Retirado de <https://pdfs.semanticscholar.org/25d2/201f713476708734b57f8b8399094f3c5764.pdf>
- Jinping, X. (2017, outubro). Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous Society in All Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era. *Discurso apresentado na 19th National Congress of the Communist Party of China*. Retirado de http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping%27s_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf
- JKS. (2015). *“China, Russia Carriers to Ship Gas on Arctic Route”* [Página online]. Retirado de <https://jks-cargo.com/2015/05/06/why-choose-our-warehousing-service/>
- Jun, Q. (2015). The CLCS Modalities for Handling Submissions Involving Disputes and Their Possible Application to the South China Sea. *Chinese Journal of International Law*, 14(1),135-149.
- Just Security. (2019). *The US-Philippines Defense Treaty and the Pompeo Doctrine*

- on South China Sea [Página online]. Retirado de <https://www.justsecurity.org/63168/u-s-philippine-relationship-south-china-sea-uncertain-future-mutual-defense-treaty/>
- Kaplan, R. D. (2012). *The Revenge of Geography – What the Map Tell Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*. Nova Iorque: Random House.
- Kenneth, R. H. (2010). *A History of Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development*. Rowman & Littlefield Publishers.
- Kiln (2012). *Visualization of Global Cargo Ships* [Página online]. Retirado de <https://www.shipmap.org/>
- Kim, J. (2015). Territorial Disputes in the South China Sea: Implications for Security in Asia and Beyond. *Strategic Studies Quarterly*, 107-141.
- Kumar, D. (2009). A Competição no Oceano Índico à Luz do Emergente Triângulo Estratégico. *Revista da Escola de Guerra Naval*, (14), 123-153. Rio de Janeiro.
- Lai, D., Troxell, J. F., & Gellert, F. J. (2018). *Avoiding the trap: U.S. Strategy and Policy for competing in the Asia-Pacific beyond the rebalance*. Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press. Carlisle Barracks, PA. Retirado de <https://publications.armywarcollege.edu/pubs/3524.pdf>
- Lawrence, S. V. (2013). *U.S.-China Relations: An Overview of Policy Issues*. Congressional Research Service. Retirado de <https://fas.org/sgp/crs/row/R41108.pdf>
- Lee, D. (2017). *United States, Korea, & Japan Call on China to Territory Rights in South China Sea*. Koogole. Retirado de <http://www.koogole.tv/media/news/united-states-korea-japan-call-on-china-to-territory-rights-in-south-china-sea/>
- Lee, S., & Schreer, B. (2013). *The Taiwan Strait: Still Dangerous?*. Taylor&Francis Online, 55-62.
- Leite, A., Nascimento, R., & Kuhlmann, P. (2016). Reação Norte-Americana diante da Construção das Ilhas Artificiais Chinesas. *Revista da Escola de Guerra Naval*, 22(3), pp. 457-476. Rio de Janeiro. Retirado de <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/504/403>
- Lima, P. (2014). *China - O Foco das Atenções*. Lisboa: Chiado Books.
- Lin, C. Y. (2013). China's strategic shift toward the region of the four seas: The middle kingdom arrives in the middle east. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, 226. Berlin: ISPSW. Retirado de https://www.files.ethz.ch/isn/163381/226_Lin.pdf
- Machado, L. R., Brancher, P. T., Nunes, R. C., & Duarte, B. K. (2015). Elementos da Modernização Naval Chinesa: A Política de Defesa e a Doutrina Naval sob a Luz de seus Desafios Estratégicos. *Revista Conjuntura Austral*, 7(33-34), 75-88.

- Malla, L. (2006). *Dokdo ou Takeshima?* [Página online]. Retirado de <https://lucia-malla.com/blog/2006/04/dokdo-ou-takeshima.html>
- Marchao, T. (2017). *Quais são os recursos dos EUA na Ásia que poderam conter uma ameaça norte-coreana?*. Internacional. Retirado de <https://noticias.uol.com.br/internacional/ultimas-noticias/2017/09/04/quais-sao-os-recursos-dos-eua-na-asia-que-poderiam-conter-uma-ameaca-norte-coreana.htm>
- Martins, A. (2013). *Japão e Coreia do Sul também desafiam zona estabelecida pela China*. Público. Retirado de <https://www.publico.pt/2013/11/28/mundo/noticia/japao-e-coreia-do-sul-tambem-desafiam-zona-estabelecida-pela-china-1614276>
- Martins, M. (2011). As duas Coreias: zona crítica internacional. *JANUS 2011-2012*, 78-79. Retirado de http://janusonline.pt/arquivo/popups2011_2012/2011_2012_2_13.pdf
- Martins, R. M. (1996). Geopolítica e geoestratégia. O que são e para que servem. Em: IDN (Ed.), *Revista Nação e Defesa* (22-78). Lisboa: IDN.
- Matthews, A. D. (2015). *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits* (Tese de Dissertação de Mestrado em Estudos Estratégicos). Naval Postgraduate School, Monterey, California. Retirado de <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a632505.pdf>
- Mattos, T. C. (2016). *As disputas hegemônicas entre Estados Unidos e China e a Construção de uma Nova Ordem Mundial* (Tese de Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais). Universidade Estadual Paulista, Marília.
- Mauldin, J. (2017). *2 Choke Points That Threaten Oil Trade Between The Persian Gulf And East Asia*. Forbes. Retirado de <https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2017/04/17/2-choke-points-that-threaten-oil-trade-between-persian-gulf-and-east-asia/>
- Mesquita, J. L. (2018). *Ilhas artificiais no Mar do Sul da China*. Estadão. Retirado de <https://marsemfm.com.br/ilhas-artificiais-no-mar-do-sul-da-china/>
- Meyer, C. (2018). *Naval Brasil*. navalbrasil.com. Retirado de navalbrasil.com/as-bases-militares-avancadas-dos-eua-no-japao-sao-alvos-faceis-para-os-misseis-chineses/
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (2014). *Japan-U.S. Security Treaty* [Página online]. Retirado de <https://www.mofa.go.jp/region/n-america/us/q&a/ref/1.html>
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2020). *Chinese FM calls for promoting China-Egypt strategic partnership to higher level* [Página online]. Retirado de https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1730544.shtml
- Miranda, L. (2017). *Geopolítica e Segurança no mar do Sul da China*. JANUS - Conjuntura Internacional.

- Moita, L., & Pinto, L. (2017). *Espaços económicos espaços de segurança*. Lisboa: Observare e Universidade Autónoma de Lisboa.
- Moreno, D. (2016). *O Estreito de Malaca e a sua importância para o crescimento chinês*. [Página online]. Retirado de <https://danimorenoblog.wordpress.com/2016/11/03/o-estreiro-de-malaca-e-sua-importancia-para-o-crescimento-chines/>
- Morton, K. (2016). China's ambition in the South China Sea: is a legitimate maritime order possible?. *International Affairs*, 92(4), 909–940. Retirado de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/1468-2346.12658>
- National Geographic (2020). *Conflitos no Mar da China Meridional provocam competição pelo peixe* [Página online]. Retirado de <https://nationalgeographic.sapo.pt/natureza/grandes-reportagens/1230-conflitos-no-mar-da-china-meridional-provocam-escassez-de-capturas-de-peixe>
- Naveira, R. B. (2016). *O Mar do Sul da China será o campo de batalha do futuro*. Retirado de <https://brasildebate.com.br/o-mar-do-sul-da-china-sera-o-campo-de-batalha-do-futuro/>
- Næss, T. (2002). Dangers to the Environment. Em: T. Kivimäki (Ed.), *War or Peace in the South China Sea?* (43-53). Copenhagen: Nias Press.
- New York Times. (2005). *Malaysia, Indonesia, Singapore agree to boost security in Malacca Strait* [Página online]. Retirado de <https://www.nytimes.com/2005/08/02/world/asia/malaysia-indonesia-singapore-agree-to-boost-security-in-malacca.html>
- Nightingale, L. (2018). *One Hundred Ports 2018*. Maritime Intelligence, Lloyd's List. Retirado de https://transportationstore.informa.com/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2018/09/LL-Top-Ports-sampler.pdf
- Noor, M. A. (2019). *Pakistan-China strategic partnership*. Daily Times. Retirado de <https://dailytimes.com.pk/370041/pakistan-china-strategic-partnership/>
- Observador. (2019). *Taiwan rejeita apelo da República Popular da China para re-nificação* [Página online]. Retirado de <https://observador.pt/2019/01/02/presidente-chines-diz-que-nao-abdica-de-usar-a-forca-se-taiwan-declarar-independencia/>
- Official Gazette (1951). *Mutual Defense Treaty between the Republic of the Philippines and the United States of America, August 30, 1951* [Página online]. Retirado de <https://www.officialgazette.gov.ph/1951/08/30/mutual-defense-treaty-between-the-republic-of-the-philippines-and-the-united-states-of-america-august-30-1951/>

- Olic, N. B. (2011). *Geopolítica dos Oceanos, Mares e Rios*. São Paulo: Moderna.
- O'Rourke, R. (2018). *China's Actions in South and East China Seas: Implications for U.S. Interests—Background and Issues for Congress*. Congressional Research Service.
- Osman, C. H. (1987). *The Straits of Malacca and Singapore the neglected choke point* (Tese de Dissertação de Mestrado em National Security Affairs). Naval Postgraduate School, California, Monterey. Retirado de <https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/22499/straitsofmalacca00osma.pdf?sequence=1>
- Pak, C. Y. (1988). The Korean Straits. Em: G. Mangone (Ed.), *International Straits of the world - the Korean Straits*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Paris, C. (2013). *Ship Travels Arctic From China to Europe: Northern Passage Shaves Two Weeks of Travel Time Off Journey*. The Wall Street Journal. Retirado de <https://www.wsj.com/articles/ship-travels-arctic-from-china-to-europe-1376943757>
- Patrocínio, B. M. (2018). *O Colar de Pérolas como uma estratégia geopolítica. Conjuntura Internacional*. Retirado de <https://pucminasconjuntura.wordpress.com/2018/09/12/o-colar-de-perolas-como-uma-estrategia-geopolitica/>
- Pautasso, D., & Doria, G. (2017). *A China e as disputas no Mar do Sul: o entrelaçamento entre dimensões regional e global*. Resistência: Geopolítica e Relações Internacionais. Retirado de <https://www.resistencia.cc/a-china-e-as-disputas-no-mar-do-sul-o-entrelacamento-entre-dimensoes-regional-e-global/>
- Pecequillo, C. S. (2017). Geopolítica e Geoeconomia: História e atualidade no pensamento de Zbigniew Brzezinski. *Revista da Escola de Guerra Naval*, 23(3), 554-588. doi: 10.22491/1809-3191.v23n3.p554-588
- Pehrson, C. J. (2016). *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's rising power across the Asian littoral*. U.S. Government.
- People's Republic of China. (2015). *The State Council Information Office China's Military Strategy*. Beijing.
- Pereira, J. (2019). *Disputa Territorial pelo Mar do Sul da China*. IUM. Algés: IUM.
- Pereira, J. Y. (2012). *Pandas, Faisões e Tigres: A centralidade do Nordeste no "novo regionalismo" da Ásia Oriental* (Tese de Dissertação de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais). Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Pereira, R. P. (2004). A Questão do Mar do Sul da China no Contexto das Relações entre a China e os Países ASEAN. *Nação e Defesa*, 109(2.ª Série), 97-122. Retirado de https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1350/1/NeD109_RuiPedroReisPereira.pdf
- Petroleum Economist (2019). *China and Iran flesh out strategic partnership* [Página

- [online]. Retirado de <https://www.petroleum-economist.com/articles/politics-economics/middle-east/2019/china-and-iran-flesh-out-strategic-partnership>
- Pinotti, T. (2015). *As relações entre a China e Vietnã no Mar do sul da China: perspectiva asiática de análise*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- PMPRCUN. (2009). *Note Verbale from the Permanent Mission of the People's Republic of China to the United Nations to the Secretary-General of the United Nations* (07MAY), CML/17/2009. Nova Iorque: Secretary-General. Retirado de http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf
- Poling, G. B. (2019). *Illuminating the South China Sea's Dark Fishing Fleets*. Centre for Strategic International Studies [Página online]. Retirado de <https://oceansis.org/spotlights/illuminating-the-south-china-seas-dark-fishing-fleets/>
- Qu, X., & Meng, Q. (2012). *The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis*. Singapore: Department of Civil and Environmental Engineering, National University of Singapore.
- Raj, A. (2009). *Japan's Initiatives in Security Cooperation in the Straits of Malacca on Maritime Security and in Southeast Asia: Piracy and Maritime Terrorism*. Tóquio: The Japan Institute for International Affairs, Retirado de http://www2.jiia.or.jp/pdf/fellow_report/090331-Andrin_Raj.pdf
- Reagan, R. (1983). *Statement by the President*. United States Oceans Policy. United Nations. Retirado de https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONAND-TREATIES/PDFFILES/USA_1983_Statement.pdf
- ReCAAP. (2018). *Annual Report 2018: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*. ReCAAP Information Sharing Centre. Retirado de <http://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202018.pdf>
- Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs (2019). *Relations between Turkey and China* [Página online]. Retirado de <http://www.mfa.gov.tr/relations-between-turkey-and-china.en.mfa>
- Ribeiro, F. (2019, novembro). *A Segurança energética e a Geopolítica da Energia*. Conferência apresentado no Curso de Estado-Maior Conjunto 2019/2020, Lisboa.
- Rodrigue, J. (2004). *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. Geostrategy of Petroleum Distribution. Nova Iorque: Hofstra University, Department of Economics & Geography, 1-17. Retirado de <https://www.researchgate.net/publication/241136605>
- Romba, C. (2014, fevereiro). *Ascensão da Europa de noroeste: os Países Baixos e a*

- Inglaterra no século XVII. Em: R. Maga (Ed.), *LinkedIn*. Retirado de <https://pt.slideshare.net/RainhaMaga/ascenso-da-europa-de-noroeste-os-pases-baixos-e-a-inglaterra-no-sculo-xvii>
- Rosa, A. F. (2007). *Taiwan e o seu papel no contexto da relação de poderes na região Ásia-Pacífico*. Algés: IESM. Retirado de <https://comun.rcaap.pt/handle/10400.26/12226>
- Rosenberg, D. (2010). Governing the South China Sea: from freedom of the seas to ocean enclosure movements. *Harvard Asia Quarterly*, 12(3 e 4), 4-12.
- Saffee, A. (2017). *Chinese Naval Base in Djibouti: Possibilities and Implications*. Institute of Strategic Studies.
- Sakamoto, C. (2017). *As Vantagens do Corredor Econômico China-Paquistão*. ChinaLink. Retirado de <https://www.chinalinktrading.com/blog/corredor-economico-china-paquistao/>
- Sakhuja, V., & Narula, K. (2016). *Asia and the Arctic, Narratives, Perspectives and Policies*. Nova Delhi: Springer Geology.
- Salgado, A. A. (2019, outubro). 1ª Guerra Mundial – Constantes & Mudanças. Em: *Corpo Docente de História Militar, HM02_02*. Sessão apresentado no Curso de Estado-Maior Conjunto 2019/2020, Lisboa: IUM.
- Santos, W. (2017). Um mar de problemas: interesses estratégicos e a luta pelo poder no Mar do Sul da China. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, 4(1), 181-201. Retirado de https://www.academia.edu/35695099/Edi%C3%A7%C3%A3o_completa_do_V4_N.1_2017_da_RBED?auto=download
- Scales, R. H. & Wortzel, L. M. (1999). *The future US Military presence in Asia: Landpower and the geostrategy of american commitment*. US Army War College, The Strategic Studies Institute.
- Schofield, C. (2009). Dangerous ground: a geopolitical overview of the South China Sea. Em: S. Bateman, & R. Emmers (Ed.), *Security and international politics in the South China Sea: towards a cooperative management regime* (7-25). Nova Iorque: Routledge.
- Secretary-General of the United Nations (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Retirado de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- Shambaugh, D. (2013). *China goes global: the partial power*. Nova Iorque: Oxford University Press.
- Shareamerica. (2019). *A importância do Mar do Sul da China* [Página online]. Retirado de <https://share.america.gov/pt-br/a-importancia-do-mar-do-sul-da-china/>

- Shicun, W. (2014). *Strengthen China-US Maritime Security Cooperation, and Maintain Peace and Stability in the South China Sea*. National Institute for South China Sea Studies.
- Siddiqui, S. (2019). *Iran reinforces partnership with China for economic relief*. *Al-Monitor*. Retirado de <https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2019/09/iran-reinforce-partnership-china-economic-relief.html>
- Silva, J. T. (2013). A nova projeção marítima chinesa e os jogos de poder na Ásia-Pacífico. Em: C. Carmo, E. Winand, I. Barnabé, & L. Pinheiro (Org.), *Relações Internacionais: Olhares cruzados* (99-128). Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão.
- Silva, J. T. (2017). *Taiwan e as relações com a China*. *Janus*, pp. 44-45.
- Silva, M. K. (2017). China, uma potência regional: análise da atuação chinesa no leste asiático. *Colombia Internacional*, (92), 157-187. doi dx.doi.org/10.7440/colombiaint92.2017.06
- Silva, N. (2019). Estratégia da China para o Pacífico. Incidências na segurança e defesa ao nível internacional. Lisboa: IUM.
- SIPRI. (2019). *SIPRI Military Expenditure Database* [Página online]. Retirado de <https://www.sipri.org/databases/milex>
- Sousa, F. (2005). *Dicionário de relações internacionais*. Santa Maria da Feira: Edições Afrontamento.
- South China Morning Post (2019). *China builds rescue centre on artificial Spratly island in South China Sea* [Página online]. Retirado de <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2184351/china-builds-rescue-centre-artificial-spratly-island-south>
- Sputnik (2019). *Competição no Ártico aumenta: China constrói frota de quebra-gelos* [Página online]. Retirado de https://br.sputniknews.com/asia_oceania/2019072214254474-competicao-no-artico-aumenta-china-constroi-frota-de-quebra-gelos/
- START (2019). *GTD - Global Terrorism Database. National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism*, University of Maryland [Página online]. Retirado de <https://www.start.umd.edu/gtd/>
- Swaine, M. D. (1998). *The Role of the Chinese Military in National Security Policymaking*. California: RAND Corporation.
- Swope, K. M. (2005). *Crouching Tigers, Secret Weapons: Military Technology Employed During the Sino-Japanese-Korean War, 1592-1598*. *The Journal of Military History*, 11-42.
- Taiwan Documents Project (1956). *Mutual Defense Treaty between the United Sta-*

- tes of America and the Republic of China. Em: United Nations Nations Unies (Org.), *United Nations Treaty Series*, (3496), 214-216. Retirado de <http://www.taiwandocuments.org/mutual01.htm>
- Talmon, S., & Jia, B. B. (2014). *The South China Sea Arbitration: A Chinese Perspective*. Oxford: Hart Publishing.
- Tawil, N. E. (2018). **Details of Egyptian-Chinese agreements, prospective partnerships**. Egypt today. Retirado de <https://www.egypttoday.com/Article/2/59533/Details-of-Egyptian-Chinese-agreements-prospective-partnerships>
- The Economist (2019). *China's "maritime road" looks more defensive than imperialist* [Página online]. Retirado de <https://www.economist.com/graphic-detail/2019/09/28/chinas-maritime-road-looks-more-defensive-than-imperialist>
- Thuy, T. T., & Trang, L. T. (2015). *Power, Law, and Maritime Order in the South China Sea*. Maryland: Lexington Books.
- Tomé, L. (2008). Security and Geopolitics in East Asia today: one region, two faces. Em: L. Tomé (Ed.), *East Asia Today*, 27-82. Lisboa: Prefácio.
- Tomé, L. (2010). *A Geopolítica e o Complexo de Segurança na Ásia Oriental: Questões Teóricas e Conceptuais* (Tese de Dissertação de Doutoramento em Relações Internacionais). Universidade de Coimbra-Faculdade de Economia, Coimbra. Retirado de <https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/14031/1/A%20geopol%C3%ADtica%20e%20o%20complexo%20de%20seguran%C3%A7a%20na%20%C3%81sia.pdf>
- Tomé, L. (2017). *Ásia-Pacífico: Espaço Regional? Económico e de Segurança?*. Em: L. Moita, & L. V. Pinto (Coords.), *Espaços Económicos e Espaços de Segurança* (341-364). Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa; OBSERVARE. Retirado de <http://hdl.handle.net/11144/3037>
- Tomé, L. (2019, novembro). *A China no contexto geopolítico atua*. Conferência apresentado no Curso de Estado-Maior Conjunto 2019/2020, Lisboa.
- TRT (2018). *As relações diplomáticas entre a Turquia e a China estão em alta* [Página online]. Retirado de <https://www.trt.net.tr/portuguese/programas/2018/08/09/as-relacoes-diplomaticas-entre-a-turquia-e-a-china-estao-em-alta-1029097>
- Tsang, S. (2004). *Peace and security across the Taiwan strait*. London: Palgrave Macmillan.
- Tucker, N. B. (2005). *Dangerous Straight, The U.S. - Taiwan - China crisis*. Nova Iorque: Columbia University Press.
- Turnbull, S. (2002). *Samurai Invasion: Japan's Korean War 1592-98*. London: Cassell & Co.
- Umaña, F. (2012). *Threat Convergence Transnational Security Threats in the Straits*

- of Malacca*. The Fund for Peace Transnational Threats.
- US Congress (2011). *Testimony of Dr. Kurt M. Campbell* (112.º Congresso, de 04 outubro). House Committee on Foreign Affairs.
- US EIA. (2013). *The South China Sea is an important world energy trade route* [Página *online*]. Retirado de <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10671>
- US EIA (2017). World Oil Transit Chokepoints [Página *online*]. Retirado de https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf
- US EIA (2019). World Oil Transit Chokepoints [Página *online*]. Retirado de <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>
- US Forces (1960). *Treaty of Mutual Cooperation and Security between The United States of America and Japan*. Headquarters United States Forces, Japan. Retirado de <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP-07-00469R000100950001-2.pdf>
- US International Trade Commission (2016). *Trans-Pacific Partnership Agreement: Likely Impact on the U.S. Economy and on Specific Industry Sectors*. Washington, D.C.: United States International Trade Commission. Retirado de <https://www.r-calfusa.com/wp-content/uploads/2013/05/160518-Final-ITC-Report-on-TPP.pdf>
- Valente, A. P. (1990). *Do Poder do Pequeno Estado*. Lisboa: Instituto de Relações Internacionais do ISCSP.
- Vanaik, A. (1997). *The Furies of Indian Communalism: Religion, Modernity, and Secularization*. Verso.
- Vázquez, D. D. (2013). *A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a competição pelo Índico*. Revista de Geopolítica. Retirado de <https://silo.tips/download/a-rota-da-seda-o-colar-de-perolas-e-a-competicao-pelo-indico-parte-1-3>
- Velasco, E. (2018). *A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a Disputa Pelo Índico (Parte Um)*. O sentinela. Retirado de <https://www.osentinela.org/eduardo-velasco/eduardo-velasco-a-rota-da-seda-o-colar-de-perolas-e-a-disputa-pelo-indico-parte-um/>
- Wang, M. R. (2003). *Chinese Muslims in Malaysia: History and Development*. Academia Sinica, Center for Asia-Pacific Area Studies.
- Wendt, A. (1999). *Social Theory of International Politics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Womack, B. (2006). *China and Vietnam: the politics of asymmetry*. Nova Iorque: Cambridge University Press.
- World Energy News (2018). *Disputa pelo Mar da China Oriental: Japão Protesta Navio*

- de Perfuração da China* [Página online]. Retirado de <http://pt.worldenergynews.com/news/disputa-pelo-mar-china-oriental-jap%c3%a3o-protesta-253930>
- XINHUANET. (2019). *Turkey, China show desire to expand cooperation under BRI* [Página online]. Retirado de http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/10/c_138297128.htm
- Xinjun, Z. (2015). "Setting Aside Disputes and Pursuing Joint Development" at Crossroads in South China Sea. Em: J. Huang, & A. Billo (Ed.), *Territorial Disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters* (pp. 39-53). Nova Iorque: Palgrave Macmillan.
- Zhang, L. M. (2019). *Experts: China's move in Malacca Strait may not be welcomed*. The Straits Time. Retirado de <https://www.straitstimes.com/singapore/experts-chinas-move-in-malacca-strait-may-not-be-welcomed>
- Zulkifli, N., Alatas, S. M., & Othman, Z. (2014). The Importance of the Malacca Straits to Japan: Cooperation and Contributions Toward Litoral States. *Jebat*, 41(2), 80-98. Retirado de https://www.academia.edu/36027131/THE_IMPORTANCE_OF_THE_MALACCA_STRAITS_TO_JAPAN_COOPERATION_AND_CONTRIBUTIONS_TOWARD_LITTORAL_STATES
- Zulkifli, N., & Lazin, M. (2016). China, USA and India in the Straits of Malacca: the significance toward Japan. *International Journal of Research in Social Sciences*, 6(5), 419-448. Retirado de https://www.researchgate.net/profile/Noraini_Zulkifli/publication/326987799_China_USA_and_India_in_the_Straits_of_Malacca_the_significance_toward_Japan/links/5b70d99845851546c9fc546c/China-USA-and-India-in-the-Straits-of-Malacca-the-significance-toward-Japan.pdf?origin=publication_detail
- Zulkifli, N. (2018). Straits of Malacca Maritime Strategic Interest towards Japan. *International Journal of Research in Social Sciences*, 8(4), 240-259. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/326987710_Straits_of_Malacca_Maritime_Strategic_Interest_towards_Japan

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

Carlos Eduardo Patronilho Rodrigues de Queiróz

Major da GNR

Luís Miguel Zorreta Padilha Rosado

Capitão-tenente

RESUMO

Desde que no antigo império Otomano foi descoberto petróleo na região da Pérsia que a mesma ganhou prevalência na Geopolítica Internacional. Desde então que os estreitos turcos têm sido alvo de várias guerras e conflitos com o intuito de garantir o seu controlo. Por sua vez, o Estreito de Kerch ganhou maior prevalência com a crise na Ucrânia, e mais concretamente com a anexação da Crimeia por parte da Rússia, em 2014. Assim, e de forma a abordar a temática apresentada, a metodologia utilizada assenta no raciocínio dedutivo, através de uma estratégia qualitativa, sendo a recolha de dados baseada na análise documental e pesquisa bibliográfica. Com a presente investigação concluiu-se que de facto é notável a relevância estratégica destes três *chokepoints*, mormente, a nível das rotas militares e comerciais entre a Europa e a Ásia, advindo desse facto o interesse e a presença na região de atores como a Rússia, a China, os EUA ou a UE, para mencionar apenas os mais relevantes.

Palavras-chave: *Chokepoints*, Estreito do Bósforo, Estreito de Dardanelos, Estreito de Kerch, Relevância Estratégica.

ABSTRACT

Since oil was discovered in the ancient Ottoman empire in the region of Persia, it has gained prevalence in International Geopolitics. Since then, the Turkish straits have been the target of several wars and conflicts in order to ensure their control. In another hand, the Kerch Strait gained more prevalence with the crisis in Ukraine, and more specifically with the annexation of Crimea by Russia in 2014. Thus, and in order to address the theme presented, the methodology used is based on deductive reasoning, through a qualitative strategy, with data collection based on documentary analysis and bibliographic research. With the present investigation it was concluded that in fact the strategic relevance of these three chokepoints is notable, especially in terms of the military and commercial routes between Europe and Asia, resulting from that fact the interest and presence in the region of actors such as Russia, China, the US or the EU, to name only the most relevant ones.

Keywords: *Chokepoints, Bosphorus Strait, Dardanelles Strait, Kerch Strait, Strategic Relevance.*

1. INTRODUÇÃO

Desde que no antigo império Otomano foi descoberto petróleo na região da Pérsia que a mesma ganhou prevalência na Geopolítica Internacional (Hewins, 2009). Desde então que os estreitos turcos têm sido alvo de várias guerras e conflitos com o intuito de garantir o seu controlo, de tal forma que foi necessário regulamentar a passagem nos mesmos. Como resultado dessa regulamentação, em julho de 1936, foi firmada a Convenção de Montreux.

Fazendo a separação entre a Europa e a Ásia, o Estreito do Bósforo assume um papel substantivo a nível político. De acordo com a ideia, “uma cidade, dois continentes”, Istambul é vista como o elemento essencial na ligação entre o Ocidente e o Oriente. Diariamente, milhares de toneladas de barris de petróleo e gás natural liquefeito, atravessam o estreito, tornando-o num dos *chokepoints* mais movimentados do planeta (U.S. Energy Information Administration (EIA), 2017). O Estreito de Dardanelos ganhou especial relevância com a Primeira Guerra Mundial e quando os Ingleses o quiseram conquistar para controlarem as aproximações e passagens de e para o Mar Negro (Rozakis & Stagos, 1987).

Por sua vez, o Estreito de Kerch ganhou pertinência com a crise na Ucrânia, e mais concretamente com a anexação da Crimeia por parte da Rússia, em 2014. A construção da ponte da Crimeia agudizou ainda mais o conflito, uma vez que limita o acesso de navios aos portos ucranianos no Mar de Azov. Com esta limitação, toda a economia ucraniana que dependia dos dois principais portos no mar de Azov está seriamente comprometida e o impacto é considerável (Fernandes, 2018).

Desta forma, o presente trabalho centra-se na relevância dos Estreitos do Bósforo e de Dardanelos, e do Estreito de Kerch e no impacto dos fatores geopolíticos e geoestratégicos referentes aos mesmos, delimitado em três domínios: tempo, espaço e conteúdo. Temporalmente, o estudo será limitado ao período relativo ao pós-Guerra Fria; espacialmente, analisar-se-á os supramencionados estreitos e os atores regionais e globais com os quais mantém relações de diversas ordens¹⁵; em termos de conteúdo, a presente investigação estará delimitada na análise dos fatores geopolíticos e geoestratégicos presentes na região.

O trabalho está organizado em três capítulos. No primeiro capítulo procura-se efetuar um enquadramento histórico-geográfico; no segundo capítulo identifi-

¹⁵ Política, militar e económica.

cam-se os atores e os fatores geopolíticos e estratégicos; no terceiro capítulo analisa-se os fatores geopolíticos e geoestratégicos. Por fim, tecem-se as conclusões.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO

Os Estreitos de Bósforo, Dardanelos, e o Estreito de Kerch, rasgam canais que fazem a ligação do Mar Mediterrâneo a dois mares interiores: o Mar Negro e o Mar de Azov. O valor estratégico destes três *chokepoints* advém da importância que têm nas rotas militares e comerciais entre a Europa e a Ásia (Guedes & Cruz, 2019).

2.1. ESTREITO DE BÓSFORO

O Estreito de Bósforo¹⁶, com 30 km de comprimento e 640 m de largura, na sua parte mais estreita, separa a Turquia europeia da asiática e une o Mar Negro com o Mar de Mármara. Istanbul, a maior cidade da Turquia e a quarta maior do mundo, abraça o Bósforo, tendo no seu ponto mais estreito, dois famosos castelos: *Anadolu Hisar* (1390) no lado asiático e *Rumeli Hisar* (1452) no lado europeu. O Bósforo é um dos estreitos mais importantes do mundo, no que ao trânsito marítimo de petróleo diz respeito. Passam pelo canal que liga o Mar Negro ao Mar de Mármara, e, posteriormente, ao Mediterrâneo, maioritariamente proveniente da Rússia e do Mar Cáspio, mais de 3 milhões de barris por dia. Cerca de 48.000 navios por ano transitam através do estreito, tornando-o um dos mais movimentados do mundo. (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019).

Importa salientar que o Bósforo sempre foi de grande importância do ponto de vista comercial e militar e permanece estrategicamente importante ainda hoje. Dessarte, no século V aC, a cidade-estado grega de Atenas, que dependia das importações de cereais dos portos de Cítia no Mar Negro, manteve alianças críticas com cidades que controlavam o estreito, como a cidade de Bizâncio¹⁷. O Primeiro Império Persa, também conhecido por Império Aqueménida (550 aC - 330 aC), numa tentativa de subjugar os cavaleiros citas que vagueavam pelo norte do Mar Negro, atravessaram o Bósforo e marcharam em direção ao rio Danúbio (Öztürk, 2011, pp. 28-29).

¹⁶ Também denominado estreito de Istanbul pela república da Turquia.

¹⁷ A cidade veio-se a tornar o centro do Império Bizantino, a parte oriental do Império Romano. Da Antiguidade tardia até a Idade Média, teve o nome de Constantinopla. Foi conquistada pelos turcos otomanos, em 1453, e passou a fazer parte do Império Otomano. Em 1930 seu nome foi alterado novamente, e passou a ser conhecida por Istanbul.

O significado estratégico do estreito foi um dos fatores que mais pesou na decisão do imperador romano Constantino, o Grande, de encontrar ali em, 330 dC, a capital do Império Romano do Oriente, Constantinopla (Freely, 1998).

No século XV, o então emergente Império Otomano conquistou a cidade de Constantinopla após uma longa campanha¹⁸, fazendo desta a sua nova capital e foi daí que expandiram o seu império nos séculos seguintes¹⁹. A expansão russa ao longo do Mar Negro, a partir do século XVIII, e o conseqüente enfraquecimento do Império Otomano tornaram-se motivo de grande preocupação para as potências ocidentais (Freely, 1998).

De forma notável, a Inglaterra e a França, desde 1841 uniram forças para impedir que a Rússia conseguisse ganhar o controlo ou direitos especiais sob o estreito. Em 1841, na Convenção de Londres, a Inglaterra, a França, a Rússia, a Áustria e a Prússia concordaram em fechar o estreito a todos os navios de guerra, exceto a navios de guerra turcos em tempo de paz. Esta convenção foi formalmente reafirmada pelo Congresso de Paris (1856) no final da Guerra da Crimeia e, pelo menos teoricamente, permaneceu em vigor até a Primeira Guerra Mundial (Rozakis & Stagos, 1987). Após a Primeira Guerra Mundial, o Tratado de Sèvres, de 1920, desmilitarizou o estreito e o transformou-o num território internacional sob o controlo da Liga das Nações. No entanto, a zona foi devolvida à Turquia, mas deveria, para tal, permanecer desmilitarizada²⁰. Secretamente, a Turquia iniciou a refortificação desta zona e, em 1936, através da Convenção de Montreux, foi formalmente permitido voltar a militarizá-la. A convenção outorga à Turquia o pleno controlo dos estreitos, de Dardanelos e do Bósforo, e garante a livre passagem de navios civis em tempo de paz, mas restringe fortemente a passagem de navios militares não-turcos²¹ (Franchineau, 2018; Hasanli, 2011).

Em 1952 a Turquia integrou a *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), conferindo ao Bósforo uma importância ainda mais estratégica como via navegável comercial e militar. Durante o início do século XXI, os estreitos da Turquia tornaram-se particularmente importantes para a indústria do petróleo. O petróleo russo,

¹⁸ Este foi um dos eventos que deram como finalizada a Idade Média e marcaram a transição para o Renascimento e para a Era das Descobertas.

¹⁹ No seu auge, entre os séculos XVI e XVIII, o Império Otomano havia usado a importância estratégica do Bósforo para expandir as suas ambições regionais e recuperar o controlo de toda a área do Mar Negro, que era por estes considerado um lago otomano (Turkey Köprülù Era, 2019).

²⁰ O estreito deveria estar aberto a todos os navios em tempo de paz e em tempo de guerra, caso a Turquia permanecesse neutra. Caso a Turquia estivesse em guerra, não poderia excluir navios neutros.

²¹ Estes, devem possuir menos do que 15.000 toneladas e não mais do que nove navios de guerra estatais, que não sejam do Mar Negro, podem passar a qualquer momento, não podendo permanecer no Mar Negro por mais do que 21 dias (Franchineau, 2018; Hasanli, 2011).

de portos como Novorossyisk, é exportado por via marítima, principalmente, para a Europa Ocidental e para os Estados Unidos da América (EUA) através do estreito do Bósforo e de Dardanelos (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019; Torbakov, 2003).

2.2. ESTREITO DE DARDANELOS

O Estreito de Dardanelos²², com 60 km de comprimento e 1,6 a 6,4 km de largura, liga o Mar Egeu ao Mar de Mármara e separa na península de Gallipoli, a Turquia europeia, da Turquia asiática (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019). Foi chamado *Hellespont* nos tempos antigos e foi palco da lenda de *Hero e Leander*²³. O seu nome moderno deriva de *Dardanus*, uma antiga cidade grega na sua costa asiática. Controlando a navegação entre o Mar Negro e o Mediterrâneo, os estreitos de Dardanelos e do Bósforo têm sido de imensa importância estratégica e comercial. A antiga Troia prosperou na entrada ocidental do *Hellespont* (Abrams, 2008). Troia foi capaz de controlar o tráfego marítimo que entra nesta hidrovia vital. O exército de Xerxes I da Pérsia e mais tarde o exército macedónio de Alexandre, o Grande, cruzaram o estreito de Dardanelos em direções opostas para invadir as terras um do outro, em 480 aC e 334 aC, respetivamente (Green, 1998).

O estreito de Dardanelos foi vital para a defesa de Constantinopla durante o período bizantino. O mencionado estreito, era uma importante fonte de renda para o governante da região, uma vez o imperador bizantino Anastácio I (491–518 dC), cobrava taxas de passagem pela estância aduaneira de Dardanelos (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019).

Desde o século XIV, o estreito de Dardanelos é quase continuamente controlado pelos turcos, continuando a constituir-se como uma importante via navegável durante o período do Império Otomano, que conquistou Gallipoli em 1354. O controlo otomano do estreito continuou em grande parte, sem interrupções ou desafios, até ao século XIX, quando o Império iniciou o seu declínio (Rozakis & Stagou, 1987).

Salienta-se, que obter o controlo ou garantir o acesso ao estreito tornou-se uma meta fundamental da política externa do Império Russo durante o século XIX. Durante as guerras napoleónicas, a Rússia - apoiada pela Grã-Bretanha na Operação Dardanelos - bloqueou o estreito em 1807. Em 1833, após a derrota do Império Otomano na Guerra Russo-Turca, de 1828-1829, a Rússia pressionou os otomanos a assinar o Tratado de Hunkiar Iskelesi - que exigia o encerramento do estreito a

²² Também denominado estreito de *Çanakkale* pela república da Turquia.

²³ A lenda grega de Hero e Leander, em que Leander, nadava pelo estreito de Dardanelos todas as noites, com o intuito de se encontrar com a sua amada sacerdotisa; o herói, afogou-se numa tempestade.

navios de guerra de potências não pertencentes ao Mar Negro. Isso efetivamente daria à Rússia carta branca no controlo do mesmo (Cunningham, 2019; Rozakis & Stagos, 1987). Este tratado alarmou os perdedores, que estavam preocupados com as implicações do expansionismo russo, na região do Mar Negro e do Mediterrâneo, visto que o mesmo poderia conflitar com as suas posses e interesses económicos na região (Rozakis & Stagos, 1987).

Em 1915, durante a Primeira Guerra Mundial, os Aliados enviaram uma força de invasão para tentar abrir o estreito. Na campanha de Gallipoli, as tropas turcas emboscaram os Aliados na costa da península de Gallipoli²⁴. Após a guerra, o Tratado de Sèvres, de 1920, desmilitarizou o estreito e o transformou-o num território internacional sob o controlo da Liga das Nações²⁵ (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019).

No entanto, após a dissolução do Império Otomano, e como resultado da Guerra da Independência da Turquia, contra as potências aliadas e a corte otomana, foi criada, em 1923, a República da Turquia através do Tratado de Lausanne, que estabeleceu a maior parte do território soberano moderno da Turquia e restabeleceu o estreito como território turco, com a condição de que a Turquia o mantivesse desmilitarizado e permitisse que todos os navios de guerra e navios comerciais estrangeiros atravessassem o mesmo livremente (Atmaca, 2014, p. 20). Como parte da sua estratégia de segurança nacional, a Turquia acabou por rejeitar os termos do tratado e posteriormente militarizou a área do estreito durante a década seguinte. Após extensas negociações diplomáticas, a reversão foi formalizada, em 20 de julho de 1936, na Convenção de Montreux (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019; Hasanli, 2011).

2.3. ESTREITO DE KERSH

O Estreito de Kerch²⁶ é um canal pouco profundo com 35 km de extensão, que liga o Mar de Azov ao Mar Negro e separa a Crimeia a oeste, da Península de Taman, na Rússia, a leste. O seu extremo norte, que se abre para o Mar de Azov, é reduzido a uma largura de 3,2 a 4,8 km pelo estreito terreno de Chuska. O extremo sul, que se abre para o Mar Negro, tem 14 km de largura. O seu braço, o Golfo de Taman, penetra a leste a Península de Taman. A cidade de Kerch fica a meio do estreito, no lado da Crimeia (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019).

²⁴ A campanha prejudicou a carreira de Winston Churchill, então Primeiro Lorde do Almirantado (no cargo 1911-1915), que promoveu o uso, malsucedido, do poder marítimo da Marinha Real Inglesa, para forçar a abertura do estreito.

²⁵ Os territórios não etnicamente turcos do Império Otomano, foram divididos entre as potências Aliadas, e a jurisdição turca sobre o estreito foi coibida (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019).

²⁶ O estreito também é conhecido pelo seu nome tártaro, *Yenikale*.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a Península de Kerch tornou-se palco de muitos combates entre as forças dos Exércitos soviético e alemão (Command Magazine, 2003).

Em 2003, a construção pela Rússia de um dique marítimo na Península de Taman em direção à ilha de Tuzla, na Ucrânia, provocou uma crise. Esta construção foi interrompida e um acordo subsequente permitiu o uso conjunto do estreito e do Mar de Azov, delimitando a fronteira russo-ucraniana (Fernandes, 2018). O *status* da ilha como parte da Ucrânia, no entanto, foi contestado em 2005 por autoridades russas. Tuzla e o Estreito de Kerch passaram a estar subjugados ao controlo russo em 2014, após a ocupação e anexação da Crimeia. Uma ponte rodoviária de 17 km, através do estreito, liga agora a Crimeia à Rússia (Figura 1) (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019; Szénási, 2018, p. 3).

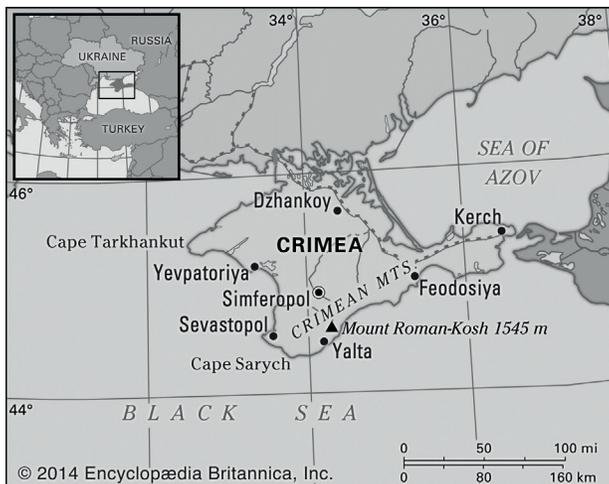


Figura 1 – Estreito de Kerch
Fonte: Encyclopædia Britannica (s.d.).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES E DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E ESTRATÉGICOS

3.1. ESTREITOS DO BÓSFORO E DE DARDANELOS

3.1.1. Turquia

Os estreitos são fundamentais para a Turquia, pois conferem-lhe um papel vital no controlo e no acesso ao Mar Negro e, por conseguinte, ao Mar de Azov.

Este papel de polícia dos estreitos permite-lhe a qualquer momento limitar ou mesmo bloquear o acesso aos mesmos, ainda que para tal exista regulamentação, nomeadamente a Convenção de Montreux.

A passagem de milhares de navios por mês, cerca de 140 por dia, torna-o também fundamental para relações comerciais turcas (Figura 2).

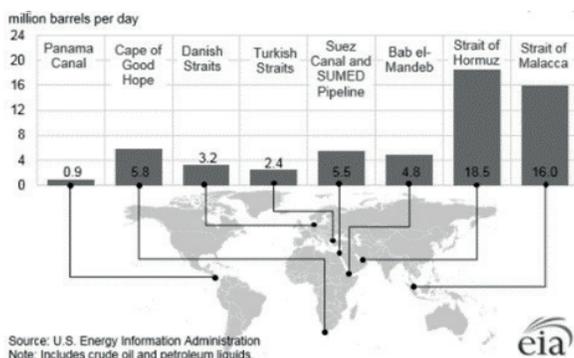


Figura 2 - Trânsito em volume de barris de petróleo
Fonte: EIA (2016).

3.1.2. Rússia

A Rússia utiliza os estreitos para efetuar a rotação dos seus navios entre as diferentes frotas que possui. Se nos períodos da Primavera e Verão as suas três principais bases militares são navegáveis, já no período de Inverno a única que é navegável é a de Sebastopol, na Crimeia. Desta forma, o acesso aos estreitos é crucial para os interesses estratégicos russos, não só a nível militar, mas principalmente a nível económico.

“Nos últimos cinco a 10 anos, houve um ressurgimento das operações navais russas, particularmente no Mar Negro e no Mediterrâneo, Sebastopol tem sido um importante *hub* para projetar o poder naval russo”, afirmou Lee Willett (2014), analista naval no IHS Jane’s.

A marinha russa tinha cerca de 15.000 militares estacionados na base da Crimeia em 2014, sob um acordo com a Ucrânia que lhes permitiria um máximo de 25.000 militares russos estacionados na região (Hille, 2014). Segundo Willett (2014), estimava-se que existissem apenas 11.000 em 2008.

Para além da base de Sebastopol existe o Porto de Novorossiysk²⁷. Se estrategicamente Sebastopol é fulcral pelo controlo do Mar Negro e no acesso ao Mar de Azov, o facto de ser um porto de águas profundas não é menos relevante. Quanto a Novorossiysk, é uma cidade na costa russa do Mar Negro, que possui o maior porto comercial da Rússia. Estão a ser desenvolvidas infraestruturas militares navais em Novorossiysk, de forma a incluir um terminal de águas profundas idêntico ao que existe em Sebastopol (Hille, 2014).

3.1.3. China

Ainda que a sua localização seja distante dos estreitos, a sua influência é bem evidente. Istambul faz parte da nova estratégia chinesa denominada “Nova rota da seda”. No entanto, para além desta nova rota da seda, a China tinha intenção de ligar a Ásia à Europa por via terrestre (*Road Belt*) e por via ferroviária (*Silk Railway Dream*). Este sonho foi realizado no final de 2019, quando Ancara recebeu e enviou o primeiro comboio que partiu da China para a Europa, passando por baixo do Bósforo, através do túnel Marmaray²⁸, marcando a concretização do sonho da *Silk Railway*²⁹. No âmbito do *Belt and Road Initiative*, o caminho-de-ferro irá reduzir o tempo de transporte de mercadorias entre a China e a Turquia de um mês para 12 dias (Daily Sabah, 2019).

3.1.4. Estados Unidos da América

Os EUA são aliados da Turquia na NATO e apoiantes da sua integração na UE, como forma de contrapoder face à Rússia. Também na região dos estreitos turcos, a base militar americana existente em Alexandrópolis (Figura 3), na Grécia, revela a importância que os EUA conferem à monitorização do acesso aos mesmos.³⁰ O “investimento estratégico”, que Washington já está a realizar nas infraestruturas portuárias, tem como objetivo tornar Alexandrópolis uma das bases militares americanas mais importantes da região, capaz de bloquear o acesso dos navios russos ao Mediterrâneo³¹ (Dinucci, 2019).

²⁷ Segundo dados do Porto de Novorossiysk, no período janeiro-outubro 2019 foram movimentados mais de 121M de toneladas de carga (NCSP Group, 2019).

²⁸ Marmaray é um projeto ferroviário que liga as partes europeia e asiática de Istambul por um túnel submarino debaixo do Bósforo.

²⁹ A Rota da Seda original era uma rota comercial usada entre os 2 a.C. e o século XVIII que ligava a China e a Europa, através da Anatólia e da região mediterrânea.

³⁰ A referida base, situada a menos de 60 milhas náuticas, confere-lhes uma localização privilegiada para o controlo das movimentações das frotas russas (Dinucci, 2019).

³¹ Isto é possível pelas “relações militares excepcionais” com a Grécia, que há muito tempo disponibilizam as suas bases militares aos EUA, mormente, Larissa, para os *drones* armados *Ripers* e Stefanovikio para os caças F-16 e para os helicópteros *Apache* (Dinucci, 2019).

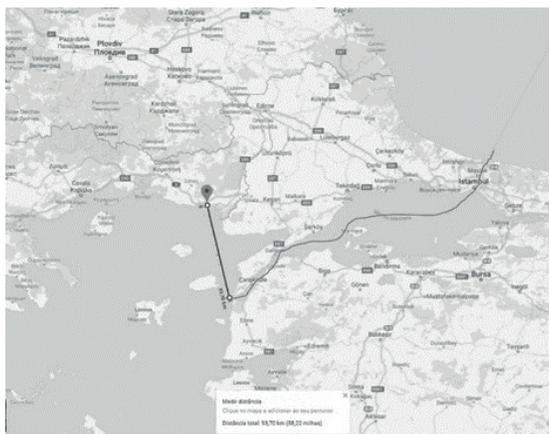


Figura 3 – Distância da base de Alexandrópolis à entrada dos estreitos turcos
Fonte: Google Maps (2019).

O Embaixador Pyatt³² não esconde os interesses que levam os EUA a reforçar a sua presença militar na Grécia e noutros países da região mediterrânea: “Estamos a trabalhar com outros parceiros democráticos da região para rejeitar personagens malignas, como Rússia e China, que têm interesses diferentes dos nossos”, em particular" a Rússia que usa a energia como instrumento da sua influência maléfica” (Pyatt, 2019).

3.1.5. Outros Atores Regionais – Bulgária, Roménia, Ucrânia e Geórgia

O Estreito do Bósforo é de vital importância para países como a Roménia ou a Bulgária. É através dele que lhes é permitido o acesso ao Mediterrâneo, e, por conseguinte, ao Atlântico e ao Mar Vermelho. O porto de Varna, localizado na Bulgária, é considerado o principal porto daquele país, tendo lucrado cerca de 6M € em movimentos portuários. O comércio marítimo Búlgaro, faz-se especialmente a partir de Varna (Port of Varna, 2016).

Por outro lado, o principal porto da Roménia é Constanta. De acordo com dados do relatório anual de 2018, o porto de Constanta movimentou mais de 61 milhões de toneladas de carga, através de 400 mil navios de carga (Port of Constanta, 2018).

Face aos dados acima expostos, o acesso aos estreitos turcos torna-se assim essencial para a sobrevivência de ambas as economias.

³² Geoffrey Pyatt, cujo mandato como embaixador na Ucrânia incluiu uma invasão russa do país foi confirmado em 14 de julho de 2016, como embaixador na Grécia (The Washington Diplomat, 2020).

Outro dos atores regionais relevantes na região, é a Ucrânia, que com as limitações de passagem no Estreito de Kerch, fica com apenas um grande porto comercial desimpedido, o porto de Odesa, no Mar Negro. Desta forma, a passagem nos estreitos turcos torna-se crucial para a Ucrânia. Segundo dados do porto de Odesa, em 2018 foram movimentados cerca de 46 milhões de toneladas de carga. O porto tem capacidade para receber cerca de 4 milhões de passageiros por ano (Odesa Port Authority, 2018).

A Geórgia vive tempos conturbados devido ao conflito nas regiões da Abecásia e da Ossétia. A Rússia possui tropas em ambas as regiões como forma de marcar posição e assumir a sua hegemonia na zona.

Com a descoberta de importantes reservas de petróleo no Mar Cáspio os estreitos turcos tornaram-se ainda mais importantes. Os dois oleodutos existentes, oriundos do Mar Cáspio, terminam no Mar Negro, tal como outros oleodutos que estão a ser planeados ou construídos. A menos que sejam tomadas medidas, esta produção representará uma sobrecarga para o Bósforo. A Turquia, apoiada pelos EUA, propõe evitar o Bósforo através da construção de um oleoduto de Baku para Ceyhan no Mediterrâneo. A dificuldade desta solução reside no facto dos mesmos serem, mais caros do que a utilização de petroleiros. Embora os oleodutos ofereçam uma alternativa, os diferenciais de custo são claramente favoráveis ao uso do transporte marítimo³³.

3.2. ESTREITO DE KERCH

3.2.1. Ucrânia

Importante passagem entre o Mar Negro e o Mar de Azov, desde o conflito na Crimeia que se tornou vital quer para a Ucrânia, pois permite-lhe escoar as suas mercadorias dos 2 maiores portos no Mar de Azov, Mariupol e Berdyansk³⁴, quer para a Rússia pois permite-lhe reforçar a sua posição na Crimeia (Guita, 2018).

Desta forma, a Ucrânia é quem mais terá a perder nesta disputa. As perdas económicas da Ucrânia são óbvias, uma vez que já perdeu cerca de 50% da pesca, 30% do lucro dos portos, e mais importante, a exportação metalúrgica deteriorou-se em 50 % (Urcosta, 2018).

As duas nações têm *hubs* navais e comerciais estratégicos no Mar de Azov: Rostov, do lado russo, e Mariupol, do lado ucraniano. Todo o comércio marítimo

³³ Como exemplo, o custo da movimentação de petróleo ao longo do oleoduto Baku-Ceyhan varia entre US \$ 1 e US \$ 2 por barril, enquanto que o transporte por navios-tanque pelo Mar Negro custa 20 centavos de dólar por barril (Brito, 1999).

³⁴ Ficaram sob bloqueio russo, durante vários dias em 2018.

destes portos passa pelo Estreito de Kerch. Com o domínio russo na região, a Ucrânia tem alertado que Mariupol se encontra bloqueada (EURONEWS, 2018).

3.2.2. Rússia

A posse política e militar da Crimeia permite à Rússia controlar todas as entradas e saídas, por via marítima, do Mar de Azov, uma vez que as duas margens do estreito de Kerch estão sob jurisdição russa (Martins & Eugénio, 2015). A estratégia russa culminou na construção da ponte de Kerch em 2018 e inaugurada por Vladimir Putin em dezembro de 2019 (Fernandes, 2018). A construção da ligação rodoviária da ponte através do estreito de Kerch foi um elemento-chave na consolidação do poder de Moscovo na região, uma vez que através desta, o Kremlin consegue monitorizar todos os navios que atravessam o estreito, controlando assim todas as rotas marítimas no Mar de Azov (EURONEWS, 2018).

O alto representante da UE para a Política Externa e de Segurança, Josep Borrell, afirmou que a ligação ferroviária entre a Rússia e a Crimeia constitui "uma nova violação da soberania e integridade territorial" ucraniana por parte de Moscovo, sendo mais um passo em direção à integração ilegal da península com a Rússia. Ele destacou também que a ponte que sustenta a ligação ferroviária "limita a passagem de navios" pelo estreito de Kerch até aos portos ucranianos no mar de Azov e espera que a Rússia garanta uma passagem livre e desimpedida pelo estreito, de acordo com o direito internacional" (Deutsche Welle, 2019).

Importa ainda relevar que a Rússia tem planos para extrair e utilizar recursos naturais da Crimeia e do Mar de Azov, como os campos de petróleo e gás de Azov-Berezansky e Indolo-Kubasky, onde se estima existirem reservas de 413 milhões de toneladas de petróleo e gás.

4. ANÁLISE DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

4.1. RELAÇÃO ENTRE A RÚSSIA, A TURQUIA E A NATO

As relações da Turquia com seus aliados ocidentais estão em níveis historicamente baixos, por outro lado a sua parceria com a Rússia está a florescer (Winrow, 2009, p. 3). Desde que a Rússia iniciou a entrega do seu recente sistema de defesa aérea, S-400, em julho de 2019, surgiram questões sobre o futuro da Turquia na Aliança Atlântica. Tais preocupações não são infundadas, uma vez que os laços

que unem a Turquia e a Rússia nunca foram tão próximos. Os dois países cooperam estreitamente, não apenas no setor energético e do comércio, mas também no setor da defesa (Winrow, 2009, pp. 4-5).

No setor da defesa e da segurança, no início desta década, o mundo presenciou a anexação russa da Crimeia, que deixou o presidente Erdogan insatisfeito, mas não o suficiente para levá-lo a aderir às sanções impostas pelas nações ocidentais. Para além do referido, a Turquia sentiu-se frustrada com a maneira como a UE tem conduzido o seu processo de adesão à UE e respondeu manifestando o seu interesse em integrar a Organização de Cooperação de Xangai, liderada pela Rússia e pela China (Baev & Kirisci, 2017, p. 1)

As relações políticas entre a Turquia e a Rússia são controversas, no entanto, são sustentadas por fortes laços económicos. Assim, e tendo em consideração a perspetiva económica, a Turquia exportou, em 2018, US \$ 168 biliões em produtos (Workman, 2019), tendo exportado no ano anterior US \$ 166 biliões. Os principais países de destino das exportações turcas são a Alemanha e o Reino Unido (OEC, 2018), a Rússia encontra-se na 12ª posição, representando 2% das exportações turcas (Workman, 2019). Em 2017 a Turquia importou US \$ 214 biliões, sendo que a Rússia é o segundo principal parceiro turco, com 6% das suas importações. Os Estados Unidos têm um peso de 5%, quer nas exportações, quer nas importações turcas (OEC, 2018).

Recentemente, na *16th Turkey-Russia Joint Economic Commission*, o ministro do comércio turco, Ruhsar Pekcan, enfatizou a urgência de expandir o volume comercial bilateral com a Rússia para US \$ 100 biliões, uma meta estabelecida pelo presidente Recep Tayyip Erdogan e seu homólogo russo, Vladimir Putin (Daily Sabah, 2019).

Os dois países estiveram em desacordo há alguns anos, mas conseguiram resolver rapidamente as suas diferenças relacionadas com a interdependência energética russo-turca. A Turquia, atualmente, importa aproximadamente 50% das suas necessidades de gás da Rússia, e Ancara é o segundo mercado mais valioso para o gás russo depois da Alemanha (Koutroumpis, 2019). Em termos de geopolítica energética, a Turquia é um país deveras importante para os planos russos, uma vez que é um país consumidor e de trânsito. A Turquia controla o Estreito de Bósforo e de Dardanelos, que concede à Turquia acesso exclusivo à região do Mar Negro. Além disso, a Turquia está localizada próxima a 72% das reservas de gás mundial e a 73% das reservas de petróleo. Com reservas comprovadas de energia no Médio Oriente e na Bacia do Cáspio, a Turquia é uma ponte para os hidrocarbonetos, entre países produtores e mercados consumidores. Atualmente, o gás natural é trans-

portado da Rússia para a Turquia por duas rotas: o ramo leste do gasoduto Trans-Balcânico, que chega à Turquia via Ucrânia, Roménia e Bulgária e o *Blue Stream*, que sai de Isobilnoye, na Rússia até o porto de Dzughba no mar Negro, passando depois pelo fundo do mar, até Samsun na costa turca do Mar Negro (Ayman, 2009). A demanda de gás de Ancara cresceu ao longo dos anos, mas a Turquia não tem falta de gás. Pelo contrário, assinou contratos com a Rússia e com o Irão, para comprar mais gás natural do que realmente precisa. Erdogan já construiu infraestruturas para armazenar gás, para que possa ser reexportado para países terceiros. A Turquia e a Rússia já assinaram três acordos para potenciar a sua parceria no que toca ao setor energético, nomeadamente, em relação ao petróleo, ao gás e à energia nuclear. Em troca de mais gás, a Turquia permitirá oficialmente à Rússia rotear o gasoduto *South Stream* através da zona exclusiva da Turquia (Koutroumpis, 2019).

No entanto, os temores de uma retirada turca da NATO ignoram a tensão contínua existente entre Ancara e Moscovo, que faz da NATO um parceiro indispensável para a Turquia. Um vetor essencial da estratégia turca relativa ao Mar Negro, tem sido a exclusão do Ocidente de iniciativas regionais. Uma presença da NATO no Mar Negro, pensou Ancara, ofuscaria o seu papel na região e aumentaria o risco de confronto com a Rússia. Enquanto a Turquia fosse mantendo os aliados ocidentais fora do Mar Negro, iria dessa forma atendendo às preocupações securitárias da Rússia. Quando a Rússia invadiu a Geórgia³⁵, em 2008, o Ocidente condenou a invasão, no entanto, os responsáveis turcos não vieram a público condenar a Rússia. Pese embora as promessas iniciais de apoio à sua parceira próxima, a Geórgia, a Turquia acabou por impedir que duas embarcações hospitalares dos EUA atravessassem o Bósforo, no Mar Negro, promovendo um coro de protestos nalgumas capitais ocidentais (Tol, 2019; Winrow, 2009, pp. 2-7).

A anexação russa da Crimeia em 2014, no entanto, transformou o pensamento de Ancara. A anexação da Crimeia equilibrou o poder no Mar Negro a favor de Moscovo. A Rússia ampliou significativamente a sua zona económica exclusiva, tendo a sua costa territorial aumentado para 25% da costa total do Mar Negro, quase igualando a extensão da costa turca (Larrabee, Wilson, & Gordon IV, 2015). Ao desenvolver as suas capacidades de combate e através da aplicação da lei marítima, a Rússia tomou o lugar da Turquia como potencia marítima dominante na região, colocando submarinos na sua frota do Mar Negro, bem como o seu sistema S-400 na península. Esta mudança, no equilíbrio de poder no Mar Negro, provocou temores turcos de que a região se tornasse um "lago russo" (Tol, 2019).

³⁵ Nomeadamente, a Abkhazia e o sul da Ossétia.

Desta forma, o presidente turco, Recep Tayyip Erdogan, numa conferência em 2016 em Istambul, relativa à segurança nos Balcãs, pediu aos seus aliados da NATO que intensificassem os esforços para que a Rússia não se tornasse a potência dominante na região. Ameaçada pela crescente influência russa, a Turquia abandonou a sua política de manutenção da NATO fora do Mar Negro, fomentando agora esforços para uma presença mais forte desta no aludido mar³⁶. Para além do mencionado, a Turquia tomou igualmente outras medidas para manter a influência russa na região sob controlo. Ancara tem apoiado países pró-ocidentais, como a Ucrânia e a Geórgia, e apoia também o alargamento da NATO. Nos últimos anos, a Turquia estreitou laços, no âmbito do vetor militar e do vetor económico, com a Ucrânia. A Turquia também trabalha em estreita colaboração com a Geórgia. A linha ferroviária Baku-Tbilisi-Kars, que contorna a Rússia, entrou em serviço em 2017. Em 2018, o gasoduto Trans-Anatolian, que transporta gás do Azerbaijão através do gasoduto do Sul do Cáucaso pela Geórgia, entrou em funcionamento, contornando a Rússia. Apesar do aprofundamento dos laços entre a Turquia e a Rússia e da decisão de Ancara em não aderir às sanções ocidentais contra Moscovo, a Turquia vê a crescente influência russa no Mar Negro como uma ameaça e tem na NATO uma preciosa válvula de segurança (Tol, 2019). A NATO é um trunfo importante para a Turquia, mesmo no desenvolvimento das suas relações com a Rússia. Como membro da Aliança Atlântica, a Turquia pode confiar na dissuasão que desencoraja os adversários regionais de se envolverem numa campanha militar em larga escala contra a Turquia. A NATO também apoia a paz entre a Turquia e a Grécia, sustentando um equilíbrio delicado para impedir que a disputa do Mar Egeu se transforme num confronto militar. A Turquia tem uma política de longo prazo de participação nas organizações internacionais às quais a Grécia se une para manter a paridade. Deixar a mais crucial, a NATO, colocaria a Turquia na difícil posição de enfrentar a aliança sozinha. Por fim, a Turquia não gostaria de abrir mão do guarda-chuva nuclear da NATO, já que alguns dos seus vizinhos possuem (Rússia) ou estão-se a esforçar para adquirir a capacidade de desenvolver armas nucleares (Irão) (Yegin, 2019, p. 2).

Por outro lado, do ponto de vista da NATO, a saída da Turquia da aliança e a possibilidade de Ancara se tornar um adversário, seria um revés significativo. Uma Turquia que atue em uníssono com a Rússia no Mar Negro e no Mediterrâneo seria estrategicamente desvantajoso para a NATO (Dubovyk, 2016). Além disso, a origem

³⁶ A Turquia apoiou os pedidos romenos para a existência de uma frota permanente da NATO no Mar Negro de forma a poderem-se opor à Rússia.

étnica e religiosa da população turca, possui um amplo alcance geográfico que não poderia ser substituído por outro aliado da NATO. Sendo um país com uma população de maioria muçulmana, a Turquia fornece legitimidade política às missões da NATO em países muçulmanos, como o Afeganistão e a Líbia (Yegin, 2019, p. 2).

Salientar ainda que este eixo estratégico russo-turco, na perspetiva russa, está centrado sobretudo no Mar Negro, pelas razões supra aludidas e porque este sempre foi o único local onde o Império Russo, e depois a União Soviética, detinha portos de água quente, que se encontravam livres de gelo durante todo o ano. Assim, quem controla-se os estreitos do Bósforo e de Dardanelos, controlava todo o tráfego através deles e, portanto, a capacidade da frota russa de aceder ao Mediterrâneo e ao Atlântico, bem como a capacidade de nações terceiras poderem combater ou abastecer esta última. O Mar Negro mantém, ainda hoje, a sua importância estratégica para a Rússia, como é evidenciado pela invasão russa da Crimeia. (Clay, 2016).

4.2. *ISTANBUL'S MAN MADE CANAL*

Os estreitos turcos - incluindo o Mar de Mármara - são únicos: eles ligam o Mar Mediterrâneo e o Mar Egeu aos estados do Mar Negro, mormente, à Rússia, à Ucrânia, à Bulgária, à Roménia e à Geórgia. A geopolítica e as valiosas reservas de petróleo e gás natural dos países próximos ao Mar Cáspio transformaram estes estreitos turcos num *strategic hub* (Winrow, 2009, p. 10). Perto de 43.000 embarcações cruzaram o Bósforo em 2017, tornando-o uma das passagens marítimas mais movimentadas do mundo, embora esse número tenha diminuído na última década. Quando o governo turco anunciou em 2011 o plano de construção de um novo canal, denominado Canal de Istambul, para aliviar o congestionamento no Bósforo, surgiram perguntas sobre as implicações relacionadas com a aplicação da Convenção de Montreux, nomeadamente se o canal permitiria a passagem de navios de guerra para o Mar Negro³⁷, facto este altamente restritivo pela referida convenção (Franchineau, 2018).

Importa salientar que a China, uma das principais prioridades de aliança por parte da Rússia (Karaganov, 2012, p. 50), compartilha as suas visões estratégicas: quanto mais rigorosamente regulamentada for a navegação marítima, melhor. A China monitoriza o Mar Negro com particular interesse, pois procura regular a passagem de navios de guerra e reforçar o seu controlo sobre outra passagem marítima estratégica: o Mar do Sul da China (Franchineau, 2018).

³⁷ A Rússia, que considera o Mar Negro o seu quintal estratégico, querará impedi-los de entrar no novo canal.

De referir que se estima que projeto final deste novo canal (Figura 4) custe pelo menos US \$ 20 bilhões e o projeto está programado para ser concluído em 2023, a tempo do 100º aniversário da fundação da República Turca. A China e a Rússia, duas potências terrestres, desejam limitar os direitos de passagem de navios nas suas águas territoriais e, por extensão, não querem mudar o *status* da Convenção de Montreux. Por outro lado, potências marítimas como os EUA, o Reino Unido e a NATO, defendem fortemente a liberdade de navegação. Embora a Convenção de Montreux seja um acordo multilateral, do qual a China não é signatária, o espírito do acordo pode repercutir-se no Mar do Sul da China³⁸ (Franchineau, 2018). De acordo com o Direito Internacional do Mar, o princípio a aplicar deverá ser a liberdade de passagem para todos os navios, no entanto, a China procura um resultado semelhante, embora altamente contestado, ao imposto pela Convenção de Montreux, regulamentando a passagem de navios de guerra estrangeiros que tentem entrar no que agora considera as suas águas territoriais³⁹. Não está ainda clara a forma como o governo turco planeia desenvolver o novo canal: se impõe um novo limite aos navios de guerra, ou se por outro lado, procura uma revisão da Convenção de Montreux para incluir o canal artificial (Franchineau, 2018).

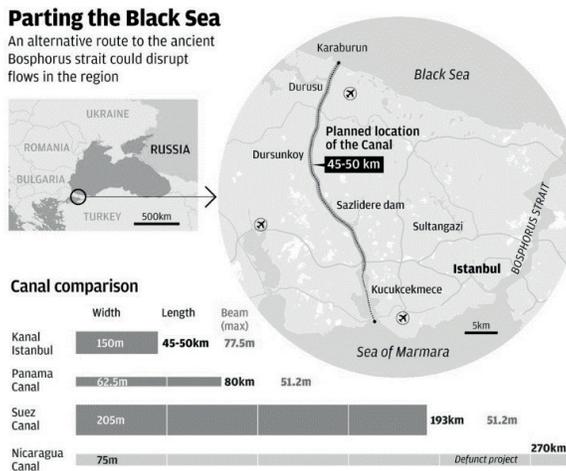


Figura 4 – Estreitos do Bósforo e de Dardanelos

Fonte: Franchineau (2018).

³⁸ Atualmente, a China reivindica a maior parte do Mar do Sul da China, uma zona estratégica na qual vários outros países também reivindicam arquipélagos e recursos naturais.

³⁹ Os navios teriam de reivindicar "passagem inocente", que por extensão significaria reconhecer que entraram em águas chinesas.

4.3. OS HIDROCARBONETOS NOS “ESTREITOS TURCOS”

A única ligação do Mar Negro com os oceanos do mundo é através dos estreitos da Turquia e do Mar de Mármara (Daily Sabah, 2018). Os estreitos turcos têm tido uma enorme e crescente importância, como rota de trânsito de mercadorias entre a Rússia, a Ásia Central e a Europa (Sezer, 2016). A Turquia desempenha um papel singular como intermediária no trânsito de energia, porque controla uma das rotas marítimas - os estreitos turcos entre a Europa e a Ásia - e as rotas terrestres para o Mediterrâneo. Enquanto muitos dos recursos energéticos da Ásia Central continuarão a mover-se pelos *pipelines* russos até ao Mar Negro e concomitantemente até ao entreposto turco, outros em breve fluirão através de linhas a oeste do Mar Cáspio e através da Turquia para terminais nas suas costas do Mediterrâneo (Cohen, 2004, p. 581).

Desta forma, o volume de tráfego nos referidos estreitos aumentou significativamente, de 4.500 em 1934, para 87.593 em 2017⁴⁰ (Daily Sabah, 2018). Os *pipelines* que contornam o Bósforo transportam cerca de 0,7 milhões de barris de petróleo por dia (bpd), provenientes dos países do Mar Cáspio, como o Azerbaijão e o Cazaquistão, diretamente para os terminais de exportação da Turquia no Mediterrâneo, como o porto de Ceyhan (Figura 5) (Kim & Eom, 2008, p. 90). Este último, é também o destino final de um oleoduto que sai do Curdistão iraquiano e transporta cerca de 0,5 milhões de bpd de petróleo (Sezer, 2016).

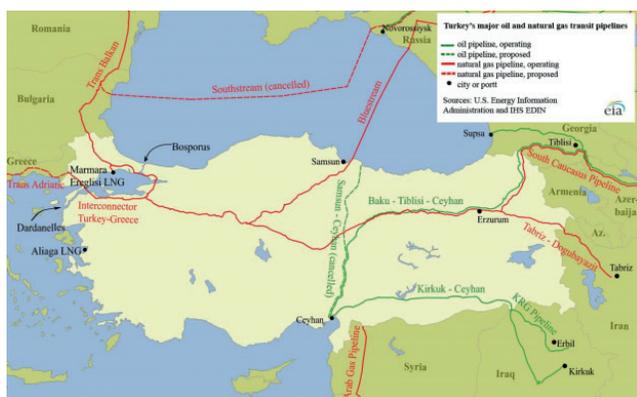


Figura 5 – Hidrocarbonetos na Turquia

Fonte: EIA (2017).

⁴⁰ Em 2017, 87.593 navios passaram pelos estreitos de Dardanelos e do Bósforo, dos quais 13.732 eram cargueiros e petroleiros de gás natural liquefeito e de gás de petróleo liquefeito, respetivamente, tornando os estreitos turcos dos mais movimentados *chokepoints* marítimos do mundo (Daily Sabah, 2018).

Além do seu papel de transitário, a Turquia é também um importante consumidor por si só, sendo um dos cinco principais consumidores de gás da Europa, a par da França (EIA, 2017). A Turquia refina um pouco mais de 1 milhão de bpd de petróleo, tornando-a um dos sete principais consumidores da Europa, a par da Holanda (EIA, 2017). O petróleo vem do Iraque, do Mar Cáspio, do Irão e da Rússia (Figura 6) (EIA, 2017).

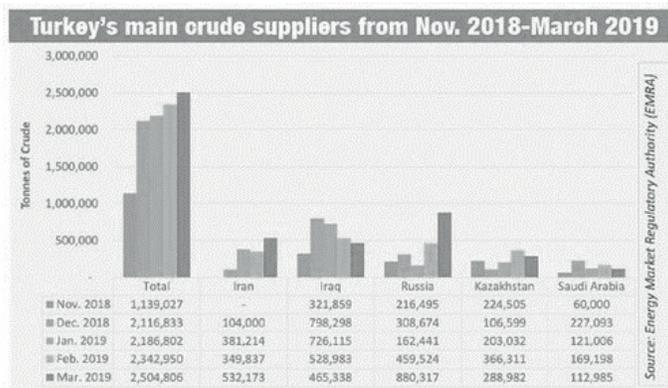


Figura 6 – Turkey's crude suppliers

Fonte: Daily Sabah (2019).

Os principais fornecedores de gás da Turquia são a Rússia, o Azerbaijão e o Irão (EIA, 2017).

De referir que sob a Convenção de Montreux, os navios mercantes desfrutam de livre passagem pelos estreitos da Turquia, enquanto que o trânsito de navios de guerra está sujeito a restrições substantivas. O trânsito de energia não era uma prioridade quando as negociações da convenção ocorreram, antes da Segunda Guerra Mundial, no entanto agora está-se a tornar uma prioridade (Daily Sabah, 2018). Estima-se que 3 milhões de bpd de petróleo bruto, principalmente proveniente da Rússia e do Mar Cáspio, e 20 milhões de toneladas por ano de produtos petrolíferos transitam pelo estreito da Turquia, representando cerca de 3% do comércio mundial anual de petróleo (EIA, 2017). Em circunstâncias normais, as partes contratantes da Convenção de Montreux sentar-se-iam e procederiam à revisão das disposições relevantes, de forma a atualizá-las à luz dos novos requisitos. Isso não aconteceu até agora, porque há uma preocupação profunda em Ancara que, uma vez que a caixa de Pandora se abra, não haja possibilidade de recuar e muito menos de prever possíveis consequências. Também existe uma grande relutância

entre as outras partes contratantes, em evitar possíveis restrições à livre passagem e a eventuais custos adicionais que possam surgir de forma a garantir a segurança destas hidroviárias (Daily Sabah, 2018).

Como já foi mencionado, em junho de 2018, a Turquia lançou o Projeto “Canal de Istambul”⁴¹, uma via navegável artificial ao nível do mar, paralela ao Bósforo, para conectar o Mar Negro ao Mar de Mármara. A data de conclusão provisória foi anunciada para 2023. A revisão da Convenção de Montreux, de acordo com os tempos de mudança, é urgente, mas será muito desafiadora. Envolve a sustentabilidade de várias cidades e a segurança e o bem-estar de mais de 20 milhões de pessoas, o que não é de forma alguma comparável aos possíveis custos extra que alguns projetos de desvio propostos poderiam acarretar (Daily Sabah, 2018).

4.4. THE CRISIS IN THE KERCH STRAIT

Em 25 de novembro de 2018, três embarcações ucranianas, um rebocador e duas canhoneiras, tentaram transitar pelo Estreito de Kerch, do Mar Negro para o Mar de Azov, a fim de reforçar a pequena força naval ucraniana nos portos de Mariupol e Berdyansk. As embarcações da guarda costeira russa, apoiadas por aviões e helicópteros, visaram e atingiram os referidos navios ucranianos, ferindo seis marinheiros, antes de deterem a tripulação e apreenderem as embarcações (Figura 7). Esta foi a primeira vez que forças russas se envolveram abertamente com forças ucranianas. Este confronto deveu-se à escalada da conflitualidade, que fervilha desde a anexação da Crimeia pela Rússia, e subsequente incremento do separatismo no leste da Ucrânia (IISS, 2018). A Rússia não nega os factos, alega, no entanto, que os navios ucranianos violaram águas territoriais russas (Roth, 2018).

⁴¹ O canal proposto tem 45-50 quilómetros de comprimento, 150 metros de largura e 25 metros de profundidade.

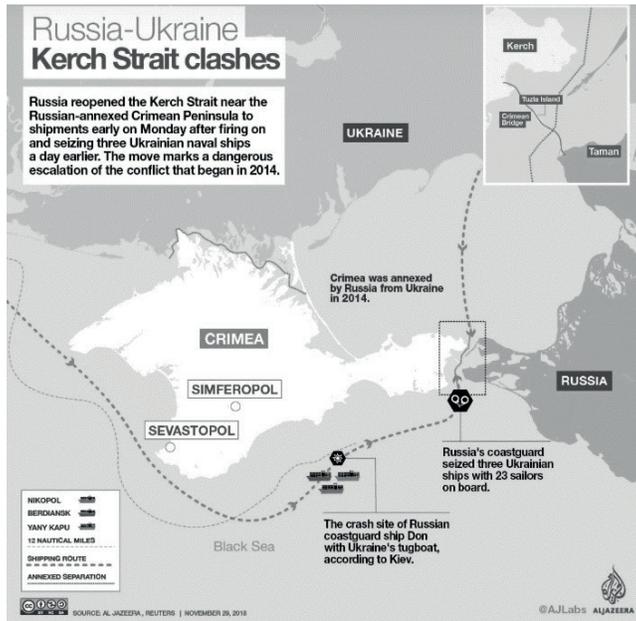


Figura 7 – Incidente de 25 de Novembro
 Fonte: Varshalomidze (2018).

Como já foi mencionado, o Estreito de Kerch é a via navegável entre a Rússia continental e a Crimeia⁴², servindo como porta de entrada para o Mar de Azov, que faz fronteira com a Rússia e a Ucrânia. Um tratado bilateral, assinado em dezembro de 2003, dá a ambos os países o direito de pescar e patrulhar as referidas águas (Roth, 2018). Em 2016, a Rússia iniciou a construção de uma ponte⁴³, através do Estreito de Kerch (Figura 8), de forma a ligar a Crimeia e a Rússia. Para os portos orientais da Ucrânia no Mar de Azov - principalmente Mariupol, o terceiro maior porto do país - o estreito é o único meio de acesso ao Mar Negro, e, portanto, aos oceanos do mundo. Apenas uma seção da ponte permite a passagem de navios, e a sua altura de apenas 33 metros impede o trânsito de navios maiores, impedindo a passagem a mais de 100 navios que anteriormente faziam escala em Mariupol (IISS, 2018). Desde 2014, com a anexação da Crimeia, a Rússia tem aumentado significativamente sua presença militar na região (Roth, 2018), controlando de facto estas águas, posição que foi reforçada com a abertura da ponte da Crimeia (Kewalramani, 2018).

⁴² Península anexada à Ucrânia em 2014.

⁴³ Esta nova ponte construída pela Rússia custou cerca de US \$ 4 bilhões e tem 17 km de extensão.

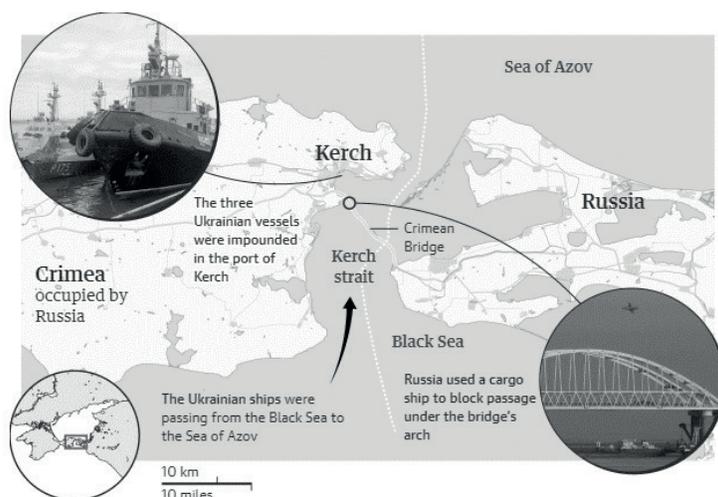


Figura 8 – Estreito de Kerch

Fonte: Roth (2018).

Importa referir que este incidente ocorreu apesar dos direitos da Rússia e da Ucrânia no Estreito de Kerch estarem bem definidos⁴⁴ (Larter & Bodner, 2018). Para além do aludido e como já foi mencionado, um entendimento de 2003 entre a Rússia e a Ucrânia, reconheceu que historicamente o Mar de Azov e o Estreito de Kerch eram águas interiores de ambos os países⁴⁵ (Kewalramani, 2018). No entanto, a anexação da Crimeia deu à Rússia o controlo de ambos os lados do estreito, deixando o acordo de 2003 num limbo jurídico, porque a interpretação do referido tratado sobre a passagem pelo estreito mudou inevitavelmente desde que Moscovo começou a olhar para o Estreito de Kerch como águas territoriais russas (Larter & Bodner, 2018).

Do ponto de vista da política internacional, o incidente de Kerch inibiu as relações entre a Rússia e a União Europeia (UE). No entanto, e pese embora os suprarreferidos incidentes, as relações entre a Rússia e a UE têm vindo a melhorar⁴⁶. A UE, de uma forma geral, tem apoiado a Ucrânia, punindo a Rússia com várias sanções e acusando-a de bloquear ilegalmente o acesso ao Mar de Azov e de usar a força

⁴⁴ A massa de água é um mar interior, semifechado e regida pelo artigo 123 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o que significa que as duas nações que a limitam - Rússia e Ucrânia - devem cooperar em todos os assuntos marítimos, incluindo o acesso ao estreito (Larter & Bodner, 2018).

⁴⁵ A declaração conjunta entre o presidente Vladimir Putin e o ex-presidente ucraniano Leonid Kuchma também garantiu a liberdade de navegação para navios militares e barcos comerciais de ambos os países (Kewalramani, 2018).

⁴⁶ Líderes franceses e alemães visitaram Moscovo, em 2018, para negociar o acordo nuclear iraniano e a situação síria. A França também convidou Putin para as cerimónias alusivas à Primeira Guerra Mundial, em Paris. O projeto russo-europeu, *Nord Stream II*, tem também realizado progressos substanciais.

de forma ilegítima (Varshalomidze, 2018), pese embora, alguns países europeus terem-se mostrado mais relutantes em apoiar a Ucrânia (New Delhi Times Bureau, 2019). Durante a reunião do G7, realizada em agosto de 2019, o presidente francês Emmanuel Macron anunciou inesperadamente que iria relançar uma campanha para melhorar o relacionamento entre a França e a Rússia. Além disso, o Presidente francês concordou com as observações de Donald Trump de que a Rússia deveria ser convidada para a conferência do G7 em 2020. O anúncio na reunião do G7 ocorreu apenas dois meses após a decisão da Assembleia Parlamentar do Conselho da Europa de restabelecer a Rússia como um membro com direito a voto na mesma assembleia⁴⁷. As observações de Macron surpreenderam vários líderes mundiais, particularmente os da Europa Oriental. Enquanto a França e a Alemanha procuram restabelecer a ligação à Rússia, os países bálticos e a Polónia opõem-se a esta nova abordagem⁴⁸. Durante uma reunião do Conselho da Europa, em outubro de 2017, o presidente checo, considerou as sanções impostas à Rússia como "inefcazes", defendendo que as mesmas não estavam a conseguir o seu desiderato de punir o comportamento agressivo da Rússia na Ucrânia. Enquanto isso, o vice-primeiro-ministro italiano, Matteo Salvini, e o presidente búlgaro, Rumen Radev, bem como representantes da Espanha, Áustria, Grécia e Chipre, argumentavam que a implementação de sanções prejudicou as suas economias (Temnycky, 2019).

Finalmente, mas talvez o mais importante, é o tema do gás natural russo e o seu trânsito para o continente europeu. Atualmente, um terço das exportações de gás da Rússia para a Europa passam pela Ucrânia e esse trânsito gera uma grande quantia de dinheiro para esta última. Com base nessa rota, vários estados da Europa Central monitorizam o relacionamento entre a Ucrânia e a Rússia. Disputas anteriores entre estes dois estados, viram a Rússia cortar o fluxo de gás natural para a Ucrânia, particularmente durante os meses de inverno, e isso afetou substancialmente o continente europeu. Assim, vários países europeus dependem da Ucrânia e dos seus gasodutos. Devido às disputas russo-ucranianas, a Rússia e alguns estados da EU, como a Alemanha e a França, têm tomado medidas para redirecionar estes fluxos de gás para o continente europeu. A Rússia está em processo de construção dois novos gasodutos que contornariam a Ucrânia, o *Nord Stream II*, que viaja da Rússia para a Alemanha através do Mar Báltico, e o *TurkStream*, que viaja da Rússia para os Balcãs através do Mar Negro e da Turquia (Temnycky, 2019).

⁴⁷ A Rússia havia sido expulsa há cinco anos pela sua agressão à Ucrânia.

⁴⁸ Estes estados da Europa Oriental argumentaram que a Federação Russa pouco fez para melhorar a sua imagem junto da comunidade internacional e, portanto, não deve ser recompensada pelos seus esforços mínimos.

Por outro lado, o representante permanente da China nas Nações Unidas, Wu Haitao, pediu contenção e enfatizou a abordagem chinesa de "objetividade e imparcialidade" em relação às tensões entre a Rússia e a Ucrânia. Pequim está a procurar um equilíbrio delicado no que concerne ao aprofundamento dos seus laços com a Rússia, enquanto se distancia da posição aventureira da política externa de Putin. Nesse contexto, esse incidente apresenta a Pequim um conjunto de armadilhas e oportunidades. A primeira e mais óbvia desvantagem é que qualquer escalada que conduza a um conflito impactará nos investimentos chineses e nos projetos de infraestruturas na Ucrânia⁴⁹. Segundo, é provável que Pequim permaneça desconfortável com a confiança de Putin em argumentos de autodeterminação por meio de referendo e intervenção militar como meio legítimo para resolver disputas territoriais e resolver queixas políticas⁵⁰. Terceiro, dada a crescente parceria sino-russa⁵¹, existe a possibilidade de que o aprofundamento das fricções entre a Rússia e o Ocidente prejudique ainda mais as relações, cada vez mais controversas, da China com os EUA e a Europa (Kewalramani, 2018).

Importa ainda salientar a importância estratégica que esta região tem tanto para a Rússia como para a Ucrânia. A Rússia está preocupada com o facto que uma Ucrânia pró-ocidental possa permitir que o estreito seja usado por outros atores, mormente pela NATO. O acesso ao Mar de Azov é algo que os russos querem manter na sua esfera íntima, pois permite o acesso direto ao rio Don, que entra na Rússia atravessando o Cáucaso até Ucrânia. A parte russa do norte do Cáucaso também é uma grande região de transporte e produção de energia - algo que Moscovo quer

⁴⁹ No final do ano passado, os dois lados anunciaram um plano para prosseguir projetos conjuntos na Ucrânia no valor de US \$ 7 biliões.

⁵⁰ Dadas as tensões nas regiões das minorias étnicas na China, Pequim sente-se muito mais confortável ao enquadrar essas questões no contexto de direitos históricos apoiados por normas de não interferência e respeito à integridade e soberania territorial.

⁵¹ Nos últimos anos, o relacionamento sino-russo cresceu significativamente. Isso é evidente pela crescente proximidade entre as principais lideranças dos dois países. Muito disso é motivado por uma congruência de interesses geopolíticos e económicos, que aceleraram após os esforços do Ocidente em isolar Moscovo após o conflito da Crimeia em 2014. Tanto a Rússia como a China veem o quadro da ordem internacional em mudança, no que concerne a atual unipolaridade. No entanto, existem diferenças fundamentais entre as visões de mundo de Xi e Putin e os objetivos e abordagens da política externa da China e da Rússia. As ambições de Putin parecem resultar do orgulho histórico ferido e da necessidade de evidenciar a autoridade da Rússia como uma grande potência diante de um Ocidente profundamente hostil. Isso levou à adoção de ações muito mais perturbadoras e arriscadas, como a anexação da Crimeia em 2014 ou a interferência nas eleições ucranianas, exacerbando as tensões com o Ocidente. Por outro lado, Xi também conta com uma narrativa de grandeza histórica, procurando afirmar as ambições globais da China dentro da estrutura de um poder crescente que assume o papel de uma parte responsável na ordem global. Aqui reside a oportunidade que o incidente do Estreito de Kerch apresenta à China. Este facto, permite que Xi enfatize perante a Europa e se não mesmo perante os EUA, a importância da China como uma influência moderadora sobre uma Rússia irredentista (Kewalramani, 2018).

garantir que não possa ser dividido, especialmente com o grande porto de exportação de petróleo de Novorossiysk, no Mar Negro, perto do Estreito de Kerch (Straffor, 2008). Da perspectiva de Moscovo, o Mar de Azov, como a Crimeia, fazem parte das águas interiores da Rússia desde Catarina, a Grande (Larter & Bodner, 2018).

Por outro lado, o estreito de Kerch tem também uma importância política, militar e económica significativa para a Ucrânia. Perder o acesso a ele, cortaria o acesso dos portos das cidades ucranianas de Mariupol e Berdyansk ao Mar Negro, transformando o Mar de Azov numa represa para o país. Este cenário aumentaria o preço das exportações da Ucrânia, uma vez que os seus embarques teriam de ser redirecionados para diferentes portos (Kim & Eom, 2008; Varshalomidze, 2018). A luta para recuperar a sua parte de controlo sobre o estreito de Kerch tem também uma importância política simbólica para o governo ucraniano, uma vez que, segundo o seu presidente, só será possível recuperar a Crimeia caso haja uma mudança de regime na Rússia (UAWIRE, 2019).

Por fim, importa sublinhar que o Kremlin está empenhado em mostrar que controla as águas próximas à Crimeia, apesar dos tratados e das condenações internacionais. Esta crise militar tem aumentado o apoio doméstico a Putin, cujas percentagens de popularidade atingiram valores acima dos 85% (pelo menos de acordo com os investigadores russos), encontrando-se estas, antes do mencionado, em baixa devido a dolorosas reformas previdenciárias encetadas pelo presidente russo (Roth, 2018).

Pese embora tudo o referenciado, a recente devolução dos navios ucranianos, bem como a reunião de finais de 2019, no chamado formato da Normandia, onde estiveram presentes Emmanuel Macron e Angela Merkel, podem servir como medidas de construção de confiança entre Moscovo e Kiev (Novini, 2019).

4.5. THE EURASIA CANAL

O presidente do Cazaquistão, Nursultan Nazarbayev, anunciou a possibilidade de construir um novo canal de navegação entre os mares Negro e Cáspio na conferência dos países da *Eurasian Economic Union* (EAEU), em Sochi, em maio de 2018⁵². Em 2007, Putin sugeriu, como opção, a modernização do canal Volgodonsk. No entanto, a hidrovia oferecida por Nazarbayev é mil quilómetros mais curta do que a sugerida pelos russos, e o Canal da Eurásia (Figura 9) permite muito mais carga do que o russo⁵³.

⁵² A ideia não é nova, uma vez que já tinha sido debatida pelos países da EAEU há 11 anos, em 2007.

⁵³ Até 45 milhões de toneladas por ano.

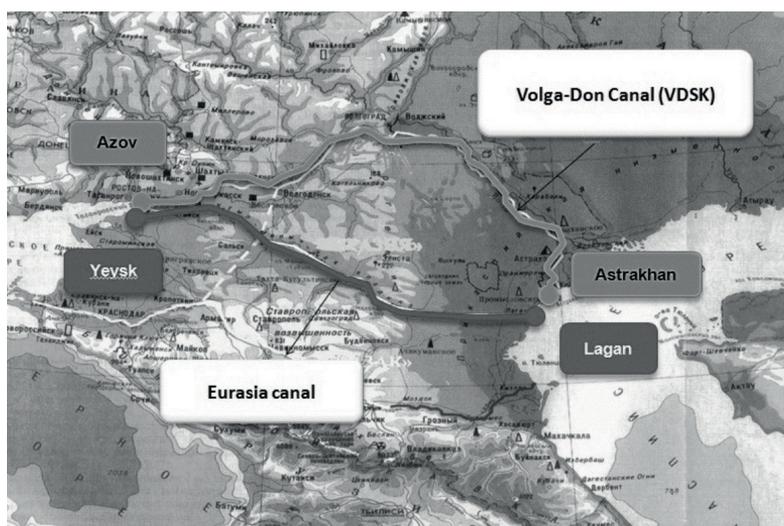


Figura 9 – Eurasia Canal

Fonte: (Azim, 2018)

Mas a Rússia de hoje, não é o mesmo país que era há 11 anos, portanto, especialistas concordam que agora parece ser a altura ideal para avançar com a ideia do presidente Cazaque. Para o Cazaquistão, este é um projeto simplesmente essencial. Dadas as condições de exportação de hidrocarbonetos e o facto de que cerca de 70% das matérias-primas do Cazaquistão serem transportadas pela Rússia, uma nova rota reduziria o tempo e os custos do transporte. Como ponto de comparação, Astana está atualmente a transportar petróleo para os portos do Mar Negro por meio do *Caspian Pipeline Consortium* (CPC), mas primeiro é necessário trazê-lo para o gasoduto do CPC por navio (Kim & Eom, 2008). Os *media* cazaques já calcularam que, se o novo canal for construído, ele poderá receber navios com capacidade de carga entre 8.000 e 10.000 toneladas. Mas os benefícios não são apenas para o Cazaquistão, mas para todos os estados do Mar Cáspio. A construção do canal dará um impulso ao desenvolvimento das indústrias relacionadas com a construção civil e com a construção naval, permitindo que centenas de pessoas consigam um emprego. A nova rota marítima da Eurásia também se tornará numa saída para o mar, através da Rússia, que receberá um pagamento pelo uso do seu segmento, para todos os países da Ásia Central. Uma nova via navegável poderá fortalecer a imagem do EAEU, e particularmente de Moscovo. A ideia de construir um canal da Eurásia pode mudar a situação geopolítica dos países do Cáspio, transformando-os em países com acesso ao mar (Tengfei, 2018).

5. CONCLUSÕES

Como já foi mencionado, o valor estratégico dos Estreitos do Bósforo, de Dardanelos, e o do Estreito de Kerch advém da importância que estes três *choke-points* têm nas rotas militares e comerciais entre a Europa e a Ásia (Guedes & Cruz, 2019), sendo que o controlo dos estreitos turcos é exercido por um dos membros da NATO, a Turquia, por via da Convenção de Montreux (Columbia Electronic Encyclopedia, 2019; Franchineau, 2018; Hasanli, 2011). O interesse da Rússia nestes três estreitos é substancial, uma vez que estes, permitem o acesso de Moscovo às águas quentes do Mediterrâneo, potenciando assim a exportação de energia e a projeção de poder militar (Clay, 2016). Um aprofundamento das relações entre a Turquia e a Rússia, que parece estar em curso, tem consequências para outras potências, designadamente para as regionais, bem como para os EUA e para a UE (Tol, 2019).

Dessarte, foi possível constatar que, quer fosse por razões comerciais, de estratégia política ou militar, ou por questões geográficas, os estreitos turcos “sempre” possuíram um valor indubitável. Já desde o século V aC, a cidade-estado grega de Atenas mantinha alianças críticas com cidades que controlavam os estreitos turcos. Impérios tão poderosos como o Persa, o Romano e o Otomano, prosperaram nas suas imediações, tendo constituído ali diversas capitais. Ainda hoje os estreitos turcos possuem um elevado valor estratégico, nem que seja pela ligação que permitem estabelecer entre o continente Europeu e Asiático.

Em contraste, o Estreito de Kerch, apenas ganhou relevância a partir da Segunda Guerra Mundial, tendo-se tornado, desde então, palco de vários combates entre as forças dos Exércitos soviético e alemão (Command Magazine, 2003). Mais recentemente, a sua pertinência foi potenciada pela anexação russa da Crimeia, em março de 2014.

Por outro lado, constatou-se que, no que diz respeito ao relacionamento da Turquia com a Rússia e com a NATO, a compra pela Turquia de um sistema russo de mísseis de defesa aérea, levantou questões sobre a aliança desta com a NATO. Uma Turquia que atue em uníssono com a Rússia no Mar Negro e no Mediterrâneo, seria estrategicamente desvantajosa para a NATO. A origem étnica e religiosa da população turca, possui um amplo alcance geográfico, fornecendo legitimidade política às missões da NATO em países muçulmanos, como o Afeganistão e a Líbia. A localização geográfica da Turquia e a valiosa contribuição do país para a Aliança, são fatores-chave para que a NATO persiga a continuação desta associação com a Turquia. No entanto e por outro lado, os interesses estratégico-militares e económico-financeiros turcos também são certamente mais bem providos, ao ligar-se ao Ocidente, do que através de uma ligação permanente só com a Rússia. Com a

crescente influência russa no Mar Negro, potenciada pela anexação da Crimeia, a Turquia tem fomentado esforços, para uma presença mais forte da NATO no aludido mar, apoiando também o alargamento da mesma, a países como a Ucrânia e a Geórgia. Por seu lado, a Rússia procura estreitar relações com a Turquia, visto que quem controla os estreitos turcos, controla também todo o tráfego através deles e, portanto, a capacidade da frota russa de aceder ao Mediterrâneo e ao Atlântico, bem como a capacidade de nações terceiras poderem combater ou abastecer esta última (Ellehuus, 2019; Tol, 2019; Yegin, 2019; Zandee, 2019).

No que concerne ao novo Canal de Istambul, este está projetado para aliviar o congestionamento no Bósforo, sendo que as principais questões que se colocam relativamente ao mesmo, estão relacionadas com a aplicação da Convenção de Montreux, nomeadamente no que se refere à passagem de navios de guerra para o Mar Negro, facto este, altamente restritivo pela aludida convenção. Enquanto que a Rússia e a China⁵⁴ compartilham a mesma visão estratégica, mormente, quanto mais rigorosamente regulamentada for a navegação marítima, melhor, não querendo mudar o *status* da Convenção de Montreux, por outro lado, os EUA, o Reino Unido e a NATO, defendem a liberdade de navegação nos estreitos. No entanto não está ainda clara a forma como o governo turco planeia desenvolver o novo canal: se impõe um novo limite aos navios de guerra, ou se por outro lado, procura uma revisão da Convenção de Montreux para incluir o canal artificial (Franchineau, 2018).

Em relação à passagem de hidrocarbonetos pelos estreitos turcos, destaca-se que estes últimos são a única ligação do Mar Negro aos oceanos do mundo (Daily Sabah, 2018). Os referidos estreitos, têm tido uma crescente importância como rota de trânsito de mercadorias entre a Rússia, a Ásia Central e a Europa (Sezer, 2016). A Turquia desempenha um papel singular como intermediária no trânsito de energia (Cohen, 2004, p. 581), representando, os estreitos turcos, cerca de 3% do comércio mundial anual de petróleo (EIA, 2017). De referir que sob a Convenção de Montreux, os navios mercantes desfrutam de livre passagem pelos estreitos da Turquia. Pese embora, o trânsito de energia não ter sido considerado uma prioridade quando as negociações da convenção ocorreram, antes da Segunda Guerra Mundial, agora, está-se a tornar vital. Em circunstâncias normais, as partes contratantes da Convenção de Montreux sentar-se-iam e procederiam à revisão das disposições relevantes. No entanto, existe uma profunda preocupação em Ancara que, uma vez que a caixa de Pandora se abra, não haja possibilidade de recuar e muito menos de prever possíveis consequências (Daily Sabah, 2018).

⁵⁴ Que procura regular a passagem de navios de guerra no Mar do Sul da China.

Por sua vez, e no que diz respeito à crise no Estreito de Kerch, com a aneção da Crimeia pela Rússia, e subsequente incremento do separatismo no leste da Ucrânia e com a construção de uma ponte através do supracitado estreito, que liga a Crimeia e a Rússia (IISS, 2018), Moscovo começou a olhar para o Estreito de Kerch como águas territoriais russas, deixando o acordo de 2003 num limbo jurídico (Larter & Bodner, 2018). Do ponto de vista da política internacional, esta crise inibiu as relações entre a Rússia e a UE, até porque a UE levantou sanções substantivas contra a Rússia. No entanto, as relações entre a Rússia e a UE têm vindo a melhorar paulatinamente, através de visitas bilaterais, desenvolvimento de projetos energéticos conjuntos e convites, da UE à Rússia, para participação em conferências internacionais (Temnycky, 2019). Por outro lado, Pequim está a procurar um equilíbrio delicado no que concerne ao aprofundamento dos seus laços com a Rússia, enquanto se distancia da posição aventureira da política externa de Putin. Importa ainda salientar a importância estratégica que esta região tem tanto para a Rússia como para a Ucrânia. A Rússia está preocupada com o facto que uma Ucrânia pró-ocidental possa permitir que o estreito seja usado por outros atores, mormente pela NATO. O acesso ao Mar de Azov é algo que os russos querem manter na sua esfera íntima, uma vez que confere acesso direto ao rio Don (Stratfor, 2008), permitindo assim, uma via aberta através de território russo. Por outro lado, para a Ucrânia perder o acesso ao Estreito de Kerch, acarretaria a quebra da ligação dos portos de Mariupol e Berdyansk ao Mar Negro. Este cenário aumentaria o preço das exportações ucranianas, uma vez que os seus embarques teriam de ser redirecionados para outros portos (Kim & Eom, 2008; Varshalomidze, 2018).

Por fim, a possibilidade de ser construído um novo canal de navegação entre os mares Negro e Cáspio, permitirá a todos os estados do Mar Cáspio, uma nova rota que lhes possibilitará reduzir o tempo e os custos do transporte de matérias-primas e de hidrocarbonetos (Kim & Eom, 2008), através de uma saída para o mar, pela Rússia. A ideia de construir o Canal da Eurásia pode mudar a situação geopolítica dos países do Cáspio, transformando-os em países com acesso ao mar (Tengfei, 2018).

Conclui-se assim que de facto é notável a relevância estratégica destes três *chokepoints*, mormente, a nível das rotas militares e comerciais entre a Europa e a Ásia, advindo desse facto o interesse e a presença na região de atores como a Rússia, a China, os EUA ou a UE, para mencionar apenas os mais relevantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abrams, D. (2008). *Xerxes (Ancient World Leaders)*. Chelsea: Chelsea House Publications.
- Atmaca, A. (2014, janeiro). The Geopolitical Origins of Turkish-American Relations: Revisiting the Cold War Years. *All Azimuth. A Journal of Foreign Policy and Peace*, 3(1), 19-34. doi: 10.20991/allazimuth.167319
- Ayman, G. (2009). *Turkey courts Russia on Energy*. Montreal, Quebec: Institute Thomas Moore.
- Azim, D. (2018, 3 de Agosto). *Kazakhstan wishes access to the sea*. Tenge Monitor. Retirado de <http://economics.kazgazeta.kz/?p=24389>
- Baev, P., & Kirisci, K. (2017). *An ambiguous partnership*. Center on the United States and Europe at Brookings, 1-22.
- Brito, D. (1999). *Congestion of the Turkish Straits: A Market Alternative*. Houston: Rice University.
- Clay, M. (2016, 6 de abril). Why are the Bosphorus and Dardanelles straits significant?: Retirado de <https://www.quora.com/Why-are-the-Bosphorus-and-Dardanelles-straits-significant>
- Cohen, S. (2004). *The Geopolitics of Turkey's Accession to the European Union*. *Eurasian Geography and Economics*, 575-582.
- Columbia Electronic Encyclopedia (2019). *Columbia Electronic Encyclopedia* (6th Edition ed.). New York: Columbia University Press.
- Command Magazine (2003). *Hitler's Army: The Evolution and Structure of German Forces, 1933-1945*. Da Capo Press.
- Cunningham, J. (2019, 26 de novembro). Straits Question, European history. *Encyclopaedia Britannica*. Retirado de <https://www.britannica.com/event/Straits-Question>
- Daily Sabah (2018, 10 de abril). *Oil and gas transit boom endangers Turkish Straits*. Daily Sabah. Retirado de <https://www.dailysabah.com/energy/2018/04/10/oil-and-gas-transit-boom-endangers-turkish-straits>
- Daily Sabah (2019, 27 de julho). Turkey, Russia determined to raise bilateral trade volume with new initiatives. Daily Sabah Economy. Retirado de <https://www.dailysabah.com/economy/2019/07/27/turkey-russia-determined-to-raise-bilateral-trade-volume-with-new-initiatives>
- Daily Sabah (2019, 4 de junho). *Russian, Iraqi crude replaces Iranian oil, yet supply security still an issue*. Daily Sabah Energy. Retirado de [94](https://www.daily-</p></div><div data-bbox=)

sabah.com/energy/2019/06/04/russian-iraqi-crude-replaces-iranian-oil-yet-supply-security-still-an-issue

Daily Sabah (2019, 7 de novembro). *First train from China to Europe makes 'Silk Railway' dream come true in Turkey*. Retirado de <https://www.dailysabah.com/business/2019/11/06/first-train-from-china-to-europe-makes-silk-railway-dream-come-true-in-turkey>

Deutsche Welle (2019, 23 de dezembro). *Putin inaugura ponte ferroviária entre Rússia e Crimeia*. Retirado de <https://www.dw.com/pt-br/putin-inaugura-ponte-ferroviária-entre-rússia-e-crimea/a-51785279>

Dinucci, M. (2019, 02 de outubro). *Alexandrópolis, a nova base USA contra a Rússia*. Retirado de https://www.voltairenet.org/article207750.html?__cf_chl_jschl_tk__=60c2c341da7fb9fd7c9ded31f5ecec096096d5e-1578748366-0-AYO-4BIHfGqEEAFnQpCh57UgCTjVAsn_T-mFiNVSAb1wLXMZIYHkbltdeBnr3aXEYrzCel71Mn2emeh6_G63lv9Bm3PrEZUR5KpCotvHDdD7FA-4A3f-qxE13ouZCsJOKt43Alrz

Dubovyk, V. (2016, 31 de maio). *The Implications of the Crimean Annexation for Black Sea Security*. *Pornars Eurasia*. Retirado de <http://www.ponarseurasia.org/article/implications-crimean-annexation-black-sea-security>

Ellehuus, R. (2019, 2 de dezembro). *Turkey and NATO: A Relationship Worth Saving*. Center for Strategic & International Studies. Retirado de <https://www.csis.org/analysis/turkey-and-nato-relationship-worth-saving>

Encyclopedia Britannica (s.d.). *Crimeia*. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Crimea>

EURONEWS (2018). *A importância geopolítica do estreito de Querche*. Retirado de <https://pt.euronews.com/2018/11/27/a-importancia-geopolitica-do-estrito-de-querche>

Fernandes, J. P. (2018, 29 de novembro). *A Rússia, a Ucrânia e a ponte da discórdia no estreito de Kerch*. *Jornal Público*. Retirado de <https://www.publico.pt/2018/11/29/mundo/opiniao/russia-ucrania-ponte-discordia-estrito-kerch-1852932>

Franchineau, H. (2018, 3 de junho). *How Istanbul's man-made canal project could trigger an arms race in the Black Sea – and why China is watching closely*. *South China Morning Post*. Retirado de <https://www.scmp.com/news/world/europe/article/2149025/how-istanbuls-man-made-canal-project-could-trigger-arms-race-black>

Freely, J. (1998). *Istanbul: The Imperial City*. London: Penguin.

Green, P. (1998). *The Greco-Persian Wars*. Berkeley: University of California Press.

- Guita, L. (2018, 05 de dezembro). *Rússia pressiona portos ucranianos*. Euronews. Retirado de <https://pt.euronews.com/2018/12/05/russia-pressiona-portos-ucranianos>
- Hewins, R. (2009). *A Biografia de Calouste Gulbenkian - Calouste Gulbenkian o senhor cinco por cento*. Alfragide: Texto Editora.
- Hille, K. (2014, 27 de fevereiro). *Ukrainian port is key to Russia's naval power*. THE FINANCIAL TIMES. Retirado de <https://www.ft.com/content/1f749b24-9f8c-11e3-b6c7-00144feab7de>
- IISS (2018). *The Kerch Strait incident*. International Institute for Strategic Studies. Retirado de <https://www.iiss.org/publications/strategic-comments/2018/the-kerch-strait-incident>
- Karaganov, S. (2012). *Toward the Great Ocean, or the New Globalization of Russia*. Moscovo: Valdaiclub.
- Kewalramani, M. (2018, 27 de novembro). *China and the Kerch Strait Pragati*. Retirado de <https://www.thinkpragati.com/world/6259/china-and-the-kerch-strait/>
- Kim, Y., & Eom, G. (2008). *The Geopolitics of Caspian Oil: Rivalries of the US, Russia, and Turkey in the South Caucasus*. *Global Economic Review*, 85-106.
- Koutroumpis, J. (2019, 11 de setembro). *Russia and Turkey: An Ambiguous Energy Partnership*. E-International Relations. Retirado de <https://www.e-ir.info/2019/09/11/russia-and-turkey-an-ambiguous-energy-partnership/>
- Larrabee, F., Wilson, P., & Gordon IV, J. (2015). *The Ukrainian Crisis and European Security, Implications for the United States and U.S. Army*. Santa Monica, California: RAND Corporation.
- Larter, D., & Bodner, M. (2018, 28 de novembro). *The Sea of Azov won't become the new South China Sea (and Russia knows it)*. Defense News. Retirado de <https://www.defensenews.com/global/europe/2018/11/28/the-sea-of-azov-wont-become-the-new-south-china-sea-and-russia-knows-it/>
- Martins, T. L., & Eugénio, T. A. (2015). *Análise Geopolítica e Geoestratégica da Ucrânia*. Lisboa: Centro de Investigação de Segurança e Defesa.
- New Delhi Times Bureau (2019, 21 de janeiro). *Kerch Strait crisis strains improving Russia-EU ties*. Retirado de <https://www.newdelhitimes.com/kerch-strait-crisis-strains-improving-russia-eu-ties/>
- Novini, U. (2019, 18 de novembro). *Russia returns navy vessels seized from Ukraine*. Retirado de <https://www.dw.com/en/russia-returns-navy-vessels-seized-from-ukraine/a-51286196>
- Odesa Port Authority (2018). *About port*. Odesa: Odesa Sea Port Authority.
- OEC (2018). *The observatory of economic complexity*. Retirado de <https://oec.world/en/profile/country/tur/#Exports>

- Öztürk, Ö. (2011). *PONTUS: Antikçağ'dan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi*. Ankara: Genesis Kitap.
- Port of Constanta (2018). *Annual Report 2018*. Constanta: Port of Constanta.
- Port of Varna (2016). *Financial statements and Audit's report*. Varna: Port of varna.
- Roth, A. (2018, 27 de novembro). Kerch strait confrontation: what happened and why does it matter?. The Guardian. Retirado de <https://www.theguardian.com/world/2018/nov/27/kerch-strait-confrontation-what-happened-ukrainian-russia-crimea>
- Rozakis, C., & Stagos, P. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.
- Sezer, M. (2016, 17 de julho). *Turkey's huge and rising role in world trade of oil, gas, grains*. Reuters. Retirado de <https://www.reuters.com/article/us-turkey-security-commodities-factbox/factbox-turkeys-huge-and-rising-role-in-world-trade-of-oil-gas-grains-idUSKCN0ZX0DJ>
- Stratfor (2008, 10 de novembro). *Ukraine, Russia: The Importance of the Kerch Strait*. Retirado de <https://worldview.stratfor.com/article/ukraine-russia-importance-kerch-strait>
- Szénási, E. (2018). *The Russian-Ukrainian Conflict in the Kerch Strait - an Initial Analysis*. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/329328063_The_Russian-Ukrainian_Conflict_in_the_Kerch_Straight_-_an_Initial_Analysis
- Temnycky, M. (2019, 22 de outubro). *Europe giving up on Ukraine?*. Atlantic Council. Retirado de <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/ukrainealert/is-europe-giving-up-on-ukraine/>
- Tengfei, M. (2018, 29 de julho). *Eurasia Canal can link Black Caspian seas*. China Daily. Retirado de <http://global.chinadaily.com.cn/a/201807/29/WS5b5d-31c0a31031a351e90c9c.html>
- Tol, G. (2019, 18 de novembro). *Balance in the Black Sea: The complex dynamic between Turkey, Russia, and NATO*. Middle East Institute. Retirado de <https://www.mei.edu/publications/balance-black-sea-complex-dynamic-between-turkey-russia-and-nato>
- Torbakov, I. (2003, 10 de janeiro). *The Turkish Factor in the Geopolitics of the Post-Soviet Space*. Foreign Policy Research Institute. Retirado de <https://web.archive.org/web/20100731000411/http://www.fpri.org/enotes/20030110.balkans-turkey.torbakov.turkeypostsovietspace.html>
- UAWIRE (2019, 23 de março). *Front-runner in Ukraine's election race names con-*

- dition for returning Crimea*. Retirado de <http://uawire.org/the-front-runner-in-ukraine-s-election-race-named-condition-for-returning-crimea#>
- U.S. Energy Information Administration (EIA) (2017, 25 de julho). *World Oil Transit Chokepoints*. Retirado de <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>
- Urcosta, R. B. (2018, 29 de novembro). *The Strategic Dimensions of the Sea of Azov*. Center for International Maritime Security. Retirado de <http://cimsec.org/the-strategic-dimensions-of-the-sea-of-azov/38976>
- Varshalomidze , T. (2018, 29 de novembro). *Ukraine-Russia dispute over territorial waters*. Aljazeera. Retirado de <https://www.aljazeera.com/news/2018/11/explainer-ukraine-russia-dispute-territorial-waters-181128181155161.html>
- Winrow, G. (2009). *Turkey, Russia and the Caucasus: Common and Diverging Interests*. Chatham House. Retirado de <https://www.yumpu.com/en/document/read/17743089/turkey-russia-and-the-caucasus-common-and-diverging-interests>
- Workman, D. (2019, 1 de fevereiro). *Turkey's Top Trading Partners. World's Top Exports*. Retirado de <http://www.worldstopexports.com/turkeys-top-import-partners/>
- Yegin, M. (2019, 30 de junho). *Turkey between NATO and Russia: The Failed Balance*. Stiftung Wissenschaft und Politik. Retirado de https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2019C30_Yegin.pdf
- Zandee, D. (2019). *Turkey and NATO living apart together*. Clingendael Report. Retirado de <https://www.clingendael.org/pub/2019/crisisalerts-turkey/crisisalert-1-turkey-and-nato-living-apart-together/>

O ESTREITO DA DINAMARCA E O BÁLTICO ORIENTAL

Rodrigo Eloy dos Santos

Tenente-coronel Aviador, Força Aérea Brasileira

João Daniel Gaioso Fernandes

Major de Telecomunicações, Exército

Pedro Miguel Dias Ramos

Major de Infantaria, GNR

RESUMO

A geopolítica contemporânea, com características multipolares, determina indubitavelmente as relações interestatais. Nesse desiderato, ganha alavancagem regional quem controla *chokepoints*. Contudo há potências que, mesmo não controlando, influenciam seja do ponto de vista político, económico e/ou securitário. O Estreito da Dinamarca não é exceção. As recentes incursões, navais e aéreas, de forças militares russas, relevam a importância deste canal para a segurança europeia e para os aliados da NATO, dada a ligação que este estreito tem com a região dos Bálticos. O Objetivo Geral deste trabalho consiste em perceber a importância do Estreito da Dinamarca na geopolítica contemporânea. No Estreito da Dinamarca, constituem-se como pontos de abordagem geopolíticos as ilhas de Bornholm e Gotland, que se assumem como pontos centrais para o controlo do Báltico Oriental e a costa norte da Polónia, o sul da Lituânia, e Riga, na Látvia, face a Kaliningrado e a São Petersburgo russos. Também importa realçar e ser tido em linha de conta a ameaça constituída pela Rússia aos estados do Báltico Oriental, designadamente para a Suécia, Finlândia, bem com a perspectiva oposta (perceção russa), considerando como ameaça para Moscovo o alargamento da NATO e da UE a toda essa orla marítima. Ao nível das principais conclusões, salienta-se que o país que impõe maior dinâmica à região do Báltico é a Rússia, que das interações poderão resultar consequências potenciadas pelo possível agravamento das relações decorrente de desafios políticos dos países com interesses e que a região do Mar Báltico ainda é uma área com diferentes zonas de segurança energética, onde permanecerá a discórdia entre os países que questionam o facto de a Rússia ter uma vantagem nas relações energéticas com a UE (como por exemplo a Alemanha) e países que veem uma ameaça constante do Oriente e uma instrumentalização política energética (como por exemplo os EUA).

Palavras-chave: Estreito da Dinamarca; Rússia; *Nord Stream*.

ABSTRACT

Contemporary geopolitics, with multipolar characteristics, undoubtedly determines interstate relations. In this regard, regional leverage gains who controls chokepoints, yet there are powers that, even if they do not, influence from a political, economic and / or security point of view. The Strait of Denmark is no exception. The recent naval and air raids by Russian military forces highlight the importance of this channel for European security and for NATO allies, given its close connection with the Baltic region. The general objective of this work is to understand the importance of the Danish Strait in contemporary geopolitics. In the Straits of Denmark, the islands of Bornholm, Oland and Gotland are the geopolitical focal points of approach, which are central to the control of the Eastern Baltic and the northern coast of Poland, southern Lithuania, and Riga in the Latvia, against Russian Kaliningrad and St. Petersburg. It is also important to highlight and take into account the Russian threat to the Eastern Baltic states, notably Sweden, Finland, as well as the opposite view (Russian perception), considering the enlargement of NATO and NATO as a threat to Moscow. EU to all that seafront. At the level of the main conclusions, it should be noted that Russia imposes the most dynamics on the Baltic region, which may result from the interactions that may be caused by the possible worsening of relations arising from the political challenges of the countries with interests and that the Sea Region The Baltic is still an area with different energy security zones, where discord will remain between countries questioning whether Russia has an advantage in energy relations with the EU (such as Germany) and countries that see a constant threat from the East and an energy policy instrumentalization (such as the US).

Keywords: *Strait of Denmark; Russia; Nord Stream.*

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo, tem como objetivo a análise e interligação de fatores geográficos, indissociáveis de fenômenos e do atual contexto internacional. Para tal desiderato e em termos de delimitação do objeto de estudo, centrou-se o mesmo no estreito da Dinamarca, localizado na região Leste da Dinamarca e que delimita o Mar Báltico.

O estudo tem como propósito o aprofundamento do significado geopolítico e geoestratégico da região em estudo, através da análise dos principais factores de poder e vulnerabilidades, bem como a sua importância no quadro regional, uma vez que entre os seus principais atores está a Rússia, que no período pós Guerra Fria, testemunhou um enfraquecimento de sua hegemonia em relação aos países Bálticos. Tem como um dos problemas mais prementes a sua própria posição que, apesar de ser o maior país do mundo em termos de área, está desfavoravelmente

localizado em relação às principais rotas marítimas do mundo (*US Central Intelligence Agency [CIA], 2018, p. 3072*).

Consolidando-se como uma importante área de estrangulamento da Europa, o Estreito da Dinamarca é a única ligação do Mar Báltico ao Mar do Norte. Toda a zona costeira do Mar Báltico é dividida por nove países: Dinamarca, Suécia, Alemanha, Finlândia, Polónia, Estónia, Letónia, Lituânia e Rússia. O Golfo da Finlândia é a porção mais a leste, ligando São Peter sburgo ao Mar Báltico (Figura 1).

A posição da Dinamarca, na península da Jutlândia, permite (juntamente com a Suécia nominalmente neutra) controlar o estreito de Skagerrak e Kattegat e, portanto, todo o tráfego que entra ou que sai do Mar Báltico. Esse controlo é importante para a Rússia, tanto económica como militarmente. O estreito dinamarquês é crucial para a capacidade da Rússia de projetar energia naval a partir de seu principal porto, São Petersburgo, pois é a única saída que liga o Mar Báltico ao sistema marítimo global (Stratfor, 2010).

Esta série de canais são rotas importantes para as exportações russas de petróleo para a Europa. Estima-se que 3,2 milhões de barris de petróleo e derivados fluíram através do Estreito Dinamarquês em 2016 (*U.S. Energy Information Administration [EIA], 2017*).



Figura 1 – Representação da região dos países banhados pelo Mar Báltico

Fonte: Stratfor (2010).

O Objetivo Geral da investigação consiste em perceber a importância do Estreito da Dinamarca na geopolítica contemporânea. Para tal, definiram-se os seguintes Objetivos Específicos: analisar os países com influência regional no Báltico; e as implicações das dinâmicas regionais no contexto geopolítico atual.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO

Os pontos de estrangulamento são críticos em termos de segurança se supridos, uma vez que qualquer restrição de passagem (um desastre ou obstrução do transporte de petróleo) que ocorre em torno dos pontos de estrangulamento pode causar interrupções no fornecimento de petróleo, o que resultaria em riscos para a segurança energética dos estados envolvidos (Luciani, 2011). O Estreito da Dinamarca constitui-se um desses pontos de estrangulamento. Consiste em três canais que interligam o Mar Báltico com o Mar do Norte, através dos mares Kattegat e Skagerrak (Figura 2). Esses estreitos são particularmente importantes para as nações do Mar Báltico como rotas de importação e exportação. Isto é especialmente verdade para a Rússia, que tem enviado cada vez mais as suas exportações de petróleo bruto para a Europa através de seus portos do Báltico (Coffey & Kochis, 2015).



Figura 2 - Estreito da Dinamarca

Fonte: Google Maps (s.d.).

A região do Mar Báltico possui um *status* duplo: é ao mesmo tempo um prolongamento dos oceanos e um mar interior isolado. Desde os tempos antigos, o fluxo de comércio entre as civilizações marítimas da Europa Ocidental e as civilizações continentais da Europa Oriental têm utilizado o Mar Báltico (Aselius, 2018).

A narrativa tradicional sobre o poder na região do Mar Báltico começa com os *Vikings*. No início da Idade Média, quando as conquistas e a pirataria árabe tinham desviado o comércio do Mediterrâneo para o norte, para o Mar Negro e

para os rios da Rússia, o Mar Báltico passou a desempenhar um papel crucial no comércio Este-Oeste (Aselius, 2018). Os lucros deste comércio renderam enormes recursos a vários chefes escandinavos, tendo permitido que os *Vikings* se expandissem territorialmente pela Europa Ocidental (Aselius, 2018). Esta acumulação de recursos, também contribuiu para a formação do estado na Escócia e Kievskaya Rus durante os séculos X e XI (Aselius, 2018).

A região do Báltico tem uma história de dominação e conflitos precisamente por ser uma área de passagem geoestratégica. Consta que ela é povoada há séculos e serviu de rota comercial para os *Vikings* nas suas incursões ao Mar Mediterrâneo (Rosevics, 2012). As disputas medievais chegaram à região com o último conjunto de Cruzadas, conhecidas como Cruzadas do Norte ou Cruzadas do Báltico, empreendidas pelas ordens dos Livonianos e dos Teutônicos em busca da conversão dos diversos povos pagãos que ali viviam (Rosevics, 2012). Essa constante movimentação produziu um ambiente de conflitos, negociações e trocas de técnicas, bem como conhecimentos entre germânicos, russos, polacos, dinamarqueses e suecos, e estabeleceu as últimas fronteiras da Europa (Rosevics, 2012).

Na Idade Média, a Liga Hanseática⁵⁵ passou a controlar o comércio entre a região do Mar Báltico e a Europa Ocidental. Os comerciantes alemães deixaram as suas marcas no planeamento e arquitetura das cidades nas proximidades do Mar Báltico. Após os alemães, os suecos passaram a possuir um papel dominante na região do Mar Báltico. A dissolução do reino dos cavaleiros teutônicos na Livónia, em meados do século XVI, desencadeou uma competição feroz e secular entre a Suécia e a Dinamarca, para preencher o vácuo de poder que se seguiu (Aselius, 2018).

No início do século XVIII, a Rússia substituiu a Suécia como a principal potência na região do Mar Báltico, pois a modernização do Império Russo por Pedro, o Grande, exigia acesso direto às rotas comerciais com a Europa Ocidental (Sander, 2018).

Durante a Grande Guerra do Norte (1700–1721), a fundação de São Petersburgo em 1703 marcou o retorno da Rússia ao Mar Báltico (do qual o país estava isolado desde a captura sueca de Narva em 1581). Uma base naval russa foi estabelecida no Golfo da Finlândia e, a partir de 1714, a supremacia naval sueca foi contestada com sucesso (Sander, 2018).

Em 1800, cerca de setenta por cento do total das exportações da Rússia passou pelos portos do Báltico. Em 1890, essa parcela tinha descido para menos de

⁵⁵ Liga Hanseática (em alemão, die Hanse) foi uma aliança de cidades mercantis - alemãs ou de influência alemã - que estabeleceu e manteve um monopólio comercial sobre quase todo norte da Europa e Báltico, em fins da Idade Média e início da Idade Moderna (entre os séculos XII e XVII). Refere-se a um conjunto institucional de comerciantes e cidades do norte da Europa (Bentivoglio, 2003).

um terço, refletindo uma reestruturação do comércio e a ascensão do transporte ferroviário (Attman, 1973, cit. por Aselius, 2018, p. 469).

A Marinha Real Britânica interveio no Báltico pelo menos vinte vezes antes de 1814, principalmente para impedir o domínio russo (Grainger, 2014).

Com a unificação alemã no século XIX, as disputas tornaram-se mais acérrimas na região. Segundo Halford Mackinder (1904), é necessário criar uma zona de contenção entre a Alemanha e a Rússia, visando impedir uma coalizão entre esses países.

Portanto, o que Rússia e Alemanha poderiam proporcionar ao equilíbrio europeu, sendo os territórios às margens do Báltico um espaço de interesse para ambos os países?

Apesar de seu tamanho significativo, a Rússia precisava das margens do Báltico para garantir saída para o Oceano Atlântico e para o Leste Europeu. A Alemanha, por outro lado, teria seu acesso ao Médio Oriente bastante facilitado a partir das possíveis entradas fluviais no Mar Báltico. Tanto a construção de um poder terrestre como a posse de um poder marítimo por parte das duas potências, passa pelo domínio da região do Báltico (Rosevics, 2012).

A União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) sempre teve um interesse vital no Báltico e, na sua abordagem, tentou repetidamente obter participação na administração do Estreito da Dinamarca.

Segundo um documento da Agência de Inteligência dos Estados Unidos, a decisão da Dinamarca de se juntar à NATO em 1949, trouxe violentos protestos soviéticos e manobras navais da NATO no Báltico ocidental, periodicamente desencadeavam ataques soviéticos sobre os “planos agressivos imperialistas da NATO” (*US Central Intelligence Agency [CIA], 1975*). A URSS alegou que o Mar Báltico não era mar aberto, mas uma região, e que a navegação nas suas águas por navios de guerra de países não bálticos deveria ser proibida. Os estudiosos soviéticos argumentavam que os estados bálticos tinham o direito de bloquear todos os navios de guerra estrangeiros e o direito exclusivo de estabelecer um regime de navegação no estreito, que assegurasse a sua proteção. Os soviéticos foram especialmente provocados pelo Decreto Real dinamarquês de 1951, que impôs restrições à navegação de navios militares de países que não eram membros da NATO (CIA, 1975).

A localização geopolítica da Dinamarca, perto das rotas de saída do mar Báltico para o Oceano Atlântico, foi a força motriz nas relações dinamarquesas e russas (Sander, 2018). Nos tempos antigos prevalecia a União Dinamarca-Noruega nas rotas marítimas de e para o vasto império russo, tanto no Mar Báltico como no Oceano Ártico (Sander, 2018). Portanto, era importante para a Rússia (1) manter

boas relações com um vizinho, que governava as águas; e (2) manter o equilíbrio de poder nas regiões ocidentais do mar Báltico, de modo que, por exemplo, outra grande potência como a Prússia não poderia assumir o poder na área (Sander, 2018). Além disso, a hegemonia no mar Báltico após os dinamarqueses fazia parte dos planos e intenções russas (Sander, 2018).

Segundo Malmjöf & Tejpar (2013) pode-se argumentar que após a Guerra Fria, a região do Mar Báltico estava encapsulada no Ocidente através de organizações como a UE e a NATO. Quase trezentos anos de domínio russo haviam chegado ao fim. Por outro lado, o Mar Báltico recuperou agora um importante papel económico para a Rússia de uma maneira que não o fazia desde o século XIX. De acordo com os autores a UE tornou-se o parceiro económico mais importante da Rússia e uma parte substancial das exportações da Rússia consistiu em matérias-primas, petróleo e gás, bombeados principalmente pelo gasoduto *Nord Stream*. Em 2013, a Rússia exportou 93% de sua produção total de petróleo por essa via (Malmjöf & Tejpar, T., 2013).

O ponto de estrangulamento entre a Suécia e a Dinamarca, designado por Estreito da Dinamarca, tornou-se o terceiro *chokepoint* mais importante do mundo para as exportações mundiais de petróleo, tendo essas exportações aumentado nos últimos anos. Se se considerar também os gasodutos da Rússia para a Alemanha, bem como as importações planeadas de GNL⁵⁶ para os Estados Bálticos, certamente poderemos entender que o Mar Báltico se tornou um dos locais mais estratégicos do mundo (Alekklett, 2014).

Na região do Mar Báltico existem algumas ilhas de importância estratégica, como é o caso da Ilha de Bornholm. Esta ilha está estrategicamente localizada na foz do mar Báltico. No final da Segunda Guerra Mundial, a União Soviética ocupou a ilha durante um curto período, mas, em 1946, devolveu-a à Dinamarca. Segundo Mastny (2002) naquela época existia um acordo não oficial entre a Dinamarca e a URSS, de que a ilha não seria usada pela NATO, embora a Dinamarca tenha mantido uma presença militar durante a Guerra Fria. Em junho de 2014, a Rússia realizou um ataque simulado contra Bornholm durante um festival político anual com 90.000 participantes, incluindo a maior parte da elite política do país (Coffey & Kochis, 2015).

Segundo Johnson (2017), desde 2008 a Rússia usa seus exercícios estratégicos e operações em larga escala como forma de pressão, para aprimorar as suas capacidades militares, minar a estabilidade e a paz regionais e - duas vezes, primeiro na Geórgia e depois na Ucrânia - para mascarar as agressões iminentes. O exercí-

⁵⁶ Gás Natural Liquefeito (GNL): designação do gás, que após a sua purificação é condensado por intermédio da diminuição da temperatura.

cio ZAPAD 2017 foi a mais recente demonstração de tais exercícios (Johnson, 2017).

Portanto, não surpreende que a Rússia realize exercícios militares no Mar Báltico e o Estreito da Dinamarca esteja a tornar-se uma rota cada vez mais importante para as exportações russas de petróleo. Com isso, a Rússia demonstra uma maneira de se impor frente à ocidentalização da região e garantir uma influência que foi comprometida após a Guerra Fria.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

3.1. RÚSSIA

Com uma área de 17.098.242 km², a Rússia tem como recursos naturais, grandes depósitos de petróleo, gás natural, carvão e muitos minerais estratégicos, reservas de elementos de terras raras e madeira. Não obstante o mencionado a Rússia tem grandes obstáculos de clima, terreno e distância, que dificultam a exploração dos recursos naturais (CIA, 2018, pp. 3070-3071).

A região de Kaliningrado é um enclave anexado da Alemanha depois da II Guerra Mundial, com a capital a cidade de Kaliningrado, é a única região da Rússia com costa no Mar Báltico (*US Central Inteligency Agency [CIA]*, 2020). De acordo com os censos de 2010, possui uma população de cerca de 1 milhão de habitantes. Após o colapso da URSS e a independência dos países bálticos, a região de Kaliningrado viu-se separada geograficamente da Rússia pelo *Suwalki Gap*⁵⁷.

O porto de Kaliningrado encontra-se geolocalizado com acesso direto ao mar Báltico, numa região que dada a sua longitude possui normalmente águas navegáveis durante todo o ano, enquanto que o porto de São Petersburgo, com acesso ao mar Báltico através do Golfo da Finlândia, só permite a navegação sazonalmente. De salientar que o porto de São Petersburgo também tem acesso a uma via fluvial navegável a embarcações do tipo porta contentores, o rio Neva (CIA, 2020).

A Rússia deslocou uma parte significativa das suas exportações de petróleo bruto para os seus portos do Báltico após abrir o porto de Primorsk em 2005 (EIA, 2017). Em 2011, as exportações de petróleo de Primorsk representaram quase metade de todas as exportações através do Estreito dinamarquês, embora o volume tenha caído para 32% em 2016 (EIA, 2017). Uma pequena quantidade de petróleo

⁵⁷ Fronteira entre a Polónia e a Lituânia que separa com extremidades na Região de Kaliningrado e a Bielorrússia.

(menos de 50.000 b/d), principalmente da Noruega e do Reino Unido, também fluiu para o leste nos mercados escandinavos em 2016 (EIA, 2017).

A Rússia é um dos maiores exportadores mundiais de petróleo e utiliza o Estreito dinamarquês para alcançar os mercados mundiais. Os principais destinos de exportação da Rússia são os países europeus, com mais de 85% de participação. Portanto, a Rússia conta com rotas de trânsito que envolvem o Estreito dinamarquês para exportação de petróleo para a Europa (Biresselioglu, Demir, & Dönmez, 2014).

O *NordStream 2* é um projeto da instalação de um gasoduto que atravessa o Mar Báltico desde a Rússia até à Alemanha. É da responsabilidade da Gazprom, uma empresa russa de influência global na exploração, produção e transporte de energia (Gazprom, 2020). Este gasoduto vem reforçar um já existente e que atravessa a mesma rota *NordStream 1*, com origem na Rússia, atravessa o Báltico e termina na Alemanha e que em 2018 era responsável por cerca de 30% da exportações russa (Parlamento Europeu, 2019).

Em 2019 registou um PIB de 4016 biliões de dólares, possui uma taxa de desemprego de 5,2% e cerca de 13% da população vive abaixo do nível de pobreza (IndexMundi, 2019).

A Rússia é considerada internacionalmente como uma superpotência também ao nível militar, onde os homens dos 18-27 anos de idade, em regime de voluntário ou obrigados realizam pelo menos um período de um ano nas fileiras. Possuem um efetivo de cerca de 900 mil Homens no ativo e cerca de 2 milhões na reserva, tendo investido em 2019, 3,93% do seu PIB em programas de defesa (IndexMundi, 2019). No que respeita a equipamento militar a Rússia possui 4078 aeronaves de asa fixa e 1485 aeronaves de asa rotativa, 21932 carros de combate, 3860 plataformas de lançamento de mísseis e 352 embarcações, das quais se salienta 1 porta aviões e 56 submarinos (Global Fire Power, 2020). Nove países no mundo possuem um total de 13.860 armas nucleares, das quais a Rússia possui 6.490 (Ploughshares Fund, 2020). Com o seu Quartel General em São Petersburgo, o Comando Estratégico Conjunto Oeste controla o Distrito Militar Oeste, constituído pela região mais a ocidente da Rússia, incluindo a Região de Kalinegrado.

3.2. PAÍSES BÁLTICOS

Ao longo da história, os Países Bálticos tentaram por diversas vezes obter a independência da Rússia, tendo mesmo apoiado a Alemanha durante a Segunda Guerra Mundial. Mas com a vitória da Rússia, viram-se novamente anexados, com uma política económica e militar imposta pelo hegemónico estado de leste. Durante este

período foram realizados grandes investimentos nas zonas portuárias, na indústria e na agricultura destes países. A Letónia restabeleceu a sua independência em 1991, na sequência da dissolução da União Soviética, embora as últimas tropas russas partirem somente em 1994, o status da minoria russa (cerca de 26% da população) continua a ser uma preocupação para Moscovo (CIA, 2018, p. 2185). Em 11 de março de 1990, a Lituânia tornou-se a primeira das repúblicas soviéticas a declarar sua independência, mas Moscovo não reconheceu essa proclamação até setembro de 1991, após a queda da União Soviética. As últimas tropas russas retiraram-se em 1993. Posteriormente, a Lituânia reestruturou a sua economia para a integração nas instituições da Europa Ocidental (CIA, 2018, p. 2289). A Estónia recuperou a sua liberdade em 1991 com o colapso da União Soviética. Desde que as últimas tropas russas saíram efetivamente em 1994, a Estónia ficou livre para promover os laços económicos e políticos com o Ocidente (CIA, 2018, p. 1289).

Os três países são membros da NATO e da UE, sendo que a Estónia, a partir de 2020, fará também parte do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Possuem economias em crescimento dentro da zona euro, após terem sido atingidos pela crise de 2008-09. A Lituânia abriu um terminal de gás natural liquefeito autofinanciado em janeiro de 2015, fornecendo o primeiro fornecimento não russo de gás natural aos Estados Bálticos e reduzindo a dependência da Lituânia do gás russo de 100% para cerca de 30% em 2016 (CIA, 2018, p. 2299).

3.3. PAÍSES NÓRDICOS (DINAMARCA, NORUEGA, SUÉCIA, FINLÂNDIA)

Segundo Smith (2019), a partir da década de 2000, a Dinamarca esforçou-se para repensar a sua segurança interna, após a Guerra Fria. O momento crucial para as avaliações da Dinamarca sobre a Rússia foi a Guerra da Chechénia. A Rússia teve destaque nas avaliações de segurança como uma ameaça. A maneira como a Rússia usou suas forças armadas tanto na operação da Crimeia, no leste da Ucrânia, como no outono de 2015 na Síria, levantou muitas preocupações à Dinamarca (Smith, 2019).

Ao referir-se sobre a estratégia de política externa e de segurança 2019-2020, o ministro da Defesa, Claus Hjort Frederiksen citou que as ameaças contra a Dinamarca são muito complexas e são as mais imprevisíveis desde o final da Guerra Fria (Dinamarca, 2018).

Isso baseia-se principalmente no comportamento agressivo da Rússia, ataques cibernéticos maciços, instabilidade no Oriente Médio e no norte da África e a ameaça terrorista sustentada contra a Europa e a Dinamarca. Por conseguinte, é da

maior importância que o compromisso dos EUA na Europa seja mantido através da NATO, que continua a ser a pedra angular da política de segurança dinamarquesa (*The Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2017*).

Ainda de acordo com o documento acima referenciado, a situação de segurança na região do Mar Báltico e no Atlântico Norte desempenha um papel central na segurança da Dinamarca. O Acordo de Defesa Dinamarquês prevê o estabelecimento de uma brigada, defesa aérea regional e armas antissubmarinas, que servem para estabelecer dissuasões credíveis. O governo decidiu enviar uma contribuição dinamarquesa renovada em 2020 à presença avançada da NATO nos países bálticos, e haverá a colaboração com aliados próximos para estabelecer uma nova sede da divisão da NATO, na Letónia (*The Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2017*).

Em 2015, medidas concretas foram estabelecidas pela Dinamarca ao enviar seis aeronaves de caça F-16 para a missão de policiamento aéreo no Báltico. Foi a primeira vez que forças dinamarquesas foram usadas em conexão com os novos membros da NATO (Nünlist & Fiskvik, 2016).

A ilha dinamarquesa Bornholm, localizada no Mar Báltico ao sudeste da Suécia, é estrategicamente importante na região. A ilha já foi controlada pela Suécia (século X), voltou para a Dinamarca e durante a Segunda Guerra mundial foi ocupada pelos alemães (Gotkowska & Szymański, 2016). Entre maio de 1945 a abril de 1946, a ilha foi ocupada pelo exército da União Soviética, que proclamou uma permanência temporária que se transformou numa ocupação de um ano. Não houve protestos ou solicitações oficiais da Dinamarca para que os soviéticos deixassem a ilha e nenhum outro aliado ocidental tinha interesse nesta questão (Gotkowska & Szymański, 2016).

No entanto, depois de uma nota dinamarquesa ao governo soviético, o exército soviético recebeu ordens para deixar Bornholm. O último soldado soviético deixou a ilha em 5 de abril de 1946 (Pliusnin, 2018).

Em 2014, a Rússia realizou um exercício simulado contra a ilha de Bornholm enquanto ocorria um evento de comemorações sobre a retomada da ilha em 1946 que reuniu políticos, jornalistas e ativistas, totalizando cerca de 90.000 participantes, incluindo a maior parte da elite política do país. No ano anterior a Rússia realizou um exercício envolvendo cerca de 33.000 soldados que simulou a apreensão do norte da Noruega, as ilhas Alanda (território finlandês desmilitarizado naquela altura e habitado por falantes da língua sueca), a ilha sueca Gotland e a ilha dinamarquesa Bornholm (Lucas, 2015).

O governo sueco posicionou permanentemente Forças Terrestres na ilha de Gotland. Em 2016, as forças armadas suecas contestaram a utilização da área

portuária de Gotland para a edificação do projeto *Nord Stream 2*, devido às preocupações relacionadas com a segurança e defesa da ilha. No Projeto de Lei sueco de Defesa de 2015, os eventos na Ucrânia são descritos como o maior desafio à estrutura de segurança europeia (Smith, 2019). À luz da agressão russa, o governo sueco enfatizou a necessidade de uma forte cooperação com a UE no centro e foi um dos iniciadores da Missão Consultiva da EU na Ucrânia (Smith, 2019).

Portanto, a Suécia e a Finlândia estão preocupadas com a defesa de suas ilhas Gotland e Alanda, e apreensivas com uma possibilidade de ataque russo em caso de crise ou conflitualidade na região do Mar Báltico, como um conflito da Rússia com a NATO.

3.4. ALEMANHA

A Alemanha é a maior economia da Europa e a segunda nação mais populosa (depois da Rússia). A Alemanha é um membro-chave das organizações económicas, políticas e de defesa do continente europeu. (CIA, 2018, p. 1518).

A Alemanha tem uma grande importância no Mar Báltico, não só por ser a entrada na Europa pelo Norte, do gás vindo da Rússia, como também pelo porto de Kiel (Figura 3), uma das vias navegáveis artificiais mais movimentadas do mundo. O tráfego marítimo internacional utiliza-o para se ligar entre o Mar do Norte e o Mar Báltico, poupando assim centenas de quilómetros de tempo de viagem adicional em torno da Dinamarca e os elevados custos de transporte relacionados (World Atlas, 2015).



Figura 3 - Canal de Kiel e o Estreito da Dinamarca
Fonte: EIA (2017).

Embora um debate acalorado continue a animar toda a Europa, a Alemanha não abandonou as suas esperanças de explorar o gasoduto *Nord Stream 2*, com o

intuito de aumentar a sua competitividade em comparação com outros fornecedores de gás europeus.

De facto, a Alemanha alega que o novo gasoduto não prejudicará a Ucrânia nem ameaçará a segurança de escassez na Europa Central (Sauter & Bianco, 2018).

3.5. ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Historicamente, os EUA utilizam suas forças económicas, políticas e militares para influenciar ações que vão de encontro aos seus interesses, sejam eles ligados a aspetos internos ou relacionados ao apoio que presta aos atores internacionais, estados e organizações como a NATO e a UE, onde possuem considerável poder de influência.

Em 2014, os EUA adotaram uma série de sanções contra a Rússia em virtude da crise ucraniana, justificadas pela violação russa da integridade territorial e soberania da Ucrânia (Sauter & Bianco, 2018). Estas sanções fazem parte de uma legislação adotada pelo próprio Congresso Norte Americano e pelas chamadas Ordens Executivas Presidenciais, as quais consistem em declarações oficiais do presidente que possuem valor de lei (Hofer, 2018). As sanções foram encabeçadas pelos EUA e seguidas pela UE (Sauter & Bianco, 2018).

A primeira sanção foi direcionada como meio de coagir os atores envolvidos na violação da soberania ucraniana. De acordo com Wang (2015), as sanções americanas não mencionavam diretamente a Rússia como alvo, apenas indivíduos e corporações envolvidas nos movimentos mencionados. Essas sanções impediram os alvos listados de realizarem compras e vendas de bens nos países participantes, bem como negociarem ativos nos mercados financeiros destes países; no entanto, não produziram nenhum efeito substancial na nação Russa (Wang, 2015).

Outras sanções foram assinadas por Obama em março de 2014. Uma delas ampliou as sanções anteriores, congelou ativos financeiros e contas bancárias de indivíduos e corporações russas, com destaque para membros e empresas ligadas ao setor bélico da Rússia (Sauter & Bianco, 2018). Tal ordem executiva, também previu o cancelamento dos vistos de viagem para os EUA aos indivíduos e corporações alvos, incluindo oficiais do governo russo (Sauter & Bianco, 2018). A outra dispôs uma lista de setores da economia russa, como o energético, o metalúrgico e o financeiro, os quais passariam a também sofrer as sanções acima mencionadas. Essas duas outras Ordens Executivas explicitamente citam a participação do governo Putin na intervenção da soberania ucraniana, sobretudo por meio da disposição de tropas na Crimeia e no Leste da Ucrânia. Estas medidas, segundo o próprio Departamento de

Estado Norte-Americano visavam impor custos diplomáticos e financeiros sobre a Rússia, dado seu comportamento agressivo sobre a Ucrânia (Sauter & Bianco, 2018).

4. RELAÇÃO DOS FATORES

Nesse contexto, considerando a importância da região para a Rússia, nomeadamente o fluxo de importação de petróleo, do gás natural e na perspectiva de contrapor ao alargamento da EU, ou seja, a ocidentalização do território nas regiões do seu interesse, seguir-se-á para a análise dos fatores económicos, políticos e militares, que apontam para as relações e dinâmicas de poder entre os principais atores.

4.1. FATORES ECONÓMICOS

A saída da Rússia para o Oceano Atlântico através do Mar Báltico a partir do porto de São Petersburgo só pode ser realizada sazonalmente, pois a proximidade do Ártico faz com que as águas na região congelem. A solução passa por utilizar o porto de Kaliningrado, que pela sua posição confinado a sul da Lituânia e a norte da Polónia possui águas navegáveis durante todo o ano. Mas este porto tem uma grande condicionante, pois fica localizado numa porção de território russo separado pelos dois países Bálticos mais a sul, Letónia e Lituânia. Este território apresenta-se com especial importância para a Rússia, mas por outro lado exibe uma grande dependência da pátria mãe, porque, apesar de possuir uma grande biodiversidade natural, não tem recursos naturais como o gás, petróleo ou carvão, servindo-se dos gasodutos provenientes da Rússia. Ainda maior acentuada ficou esta dependência com a desativação da central nuclear de *Ignalina* na Lituânia em 2009.

A Rússia é um importante parceiro da EU, sendo as relações económicas entre ambos, a par das relações políticas, também enquadradas pelo Acordo de Parceria e Cooperação, que, neste domínio, tem como principais objetivos a promoção do comércio e do investimento, bem como o desenvolvimento de relações económicas entre eles. (Kadar & Gasparini, 2019).

Os Países Bálticos ao longo da história tentaram, por diversas vezes, obter a independência da Rússia, tendo mesmo apoiado a Alemanha durante a Segunda Guerra Mundial. Mas, com a vitória da Rússia, viram-se novamente anexados, com uma política económica e militar imposta pela Rússia. Durante este período foram realizados grandes investimentos nas zonas portuárias, na indústria e na agricultura destes países.

O trajeto do *Nord Stream*, apresentado na Figura 4, bem como o seu aumento de capacidade por intermédio da instalação do *Nord Stream 2*, são do agrado de empresas alemãs, holandesas, francesas e russas. Pelo contrário, os países Bálticos (Estónia, Letónia e Lituânia) e a Polónia, não concordam, principalmente por motivos ambientais, económicos e políticos.

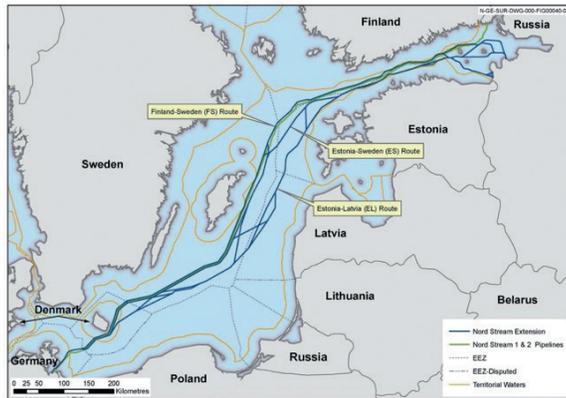


Figura 4 - Gasoduto que fornece a Europa a partir da Rússia (Nord Stream)

Fonte: Gazprom (2016).

Relativamente à falta de unanimidade relativamente à passagem do *Nord Stream* no Báltico a mesma é evidenciada pelo atraso no parecer dinamarquês. Tal como após a Segunda Guerra Mundial quando a Rússia ocupou a ilha de Bornholm, a Dinamarca teve de resolver o problema sozinha. Desta feita agora foi o último país a dar luz verde para o avanço do projeto. Esta luz verde foi dada a 30 de outubro de 2019 (*Nord Stream 2*, 2019), após vários anos de impasse, permitindo a construção de cerca de 140 km de *pipeline* nas suas águas territoriais.

O *Nord Stream 2* provocou uma quantidade sem precedentes de discussões na União Europeia. Seus proponentes a veem como uma adição crucial e bem-vinda à infraestrutura energética europeia, enquanto os que se opõem a ela consideram o gasoduto uma ferramenta geopolítica da Rússia. Esta divisão centrou-se especialmente na Alemanha e nos Estados-Membros orientais, na Polónia e nos Estados Bálticos em particular (Danielsson, 2019). O projeto atraiu uma atenção incomum tanto na UE quanto em um debate público mais amplo. Em 2017, o comissário da União da Energia, Maros Sefcovic, declarou que nenhum projeto comercial foi tão intensamente debatido quanto o gasoduto *Nord Stream* (Comissão Europeia, 2017).

Os dois gasodutos *Nord Stream*, quando em operação, vão impactar tanto na economia russa, quanto na economia de outros países do Báltico e da Europa.

De acordo com autoridades americanas, os gasodutos prejudicam a independência energética da Europa. Cerca de 40% do orçamento russo vem da produção de petróleo e gás, que ajudam a financiar os seus gastos militares (Erlanger, 2019).

A Gazprom, detida maioritariamente pelo governo russo, também possui 51% do *Nord Stream 1*. Donald Trump e as empresas americanas também querem vender mais gás natural liquefeito americano, que é significativamente mais caro que o gás da Gazprom, para a Europa. Sobre esta matéria, o ministro da Economia e Energia da Alemanha, Peter Altmaier, não descartou a importação de gás natural liquefeito dos Estados Unidos, mas apenas como complemento o gás russo e apenas se o preço for adequado (Erlanger, 2019).

A NATO e a União Europeia têm ao longo dos tempos auxiliado os países Bálticos contra a poderosa Rússia. Mesmo assim, este poderio russo sai reforçado, prova disso a construção do *Nord Stream 2*, que reforça o gasoduto já existente.

Se por um lado a Alemanha, que faz parte da UE se aliar à Rússia em alguns vetores de poder (como por exemplo o económico), a região do Báltico ficaria com a balança muito desequilibrada em relação a esta aliança Russo-Germânica.

4.2. FATORES POLÍTICOS

As políticas internas da Rússia, a utilização da sua força militar na Chechénia e as suas possíveis consequências para a política externa e de segurança, despertou a preocupação na Dinamarca e em muitos outros países na Europa (Smith, 2019).

A Rússia é um parceiro natural e estratégico da UE no combate aos desafios regionais e globais, sendo que o diálogo bilateral, a cooperação e o intercâmbio entre a UE e a Rússia antes da atual crise, estavam, entre outros aspetos, alicerçados, nos seguintes fatores: (i) A Rússia é maior vizinho da UE, com quem tem vínculos culturais, e é um dos atores chave na Europa; (ii) A Rússia é um dos membros permanentes do Conselho de Segurança Nações Unidas (CSNU), sendo, por isso, um ator de relevo no contexto internacional; (iii) A Rússia, por um lado, é um importante fornecedor de produtos energéticos para a UE e, por outro, representa um mercado vasto e dinâmico para bens e serviços da UE, e que se encontra em crescimento económico; e (iv) A UE e a Rússia são membros da ONU, da Organização para Segurança e Cooperação na Europa (OSCE) e do Conselho da Europa, e comprometeram-se a defender e respeitar os valores e princípios fundamentais da democracia, dos direitos humanos, do Estado de direito e a da economia de mercado (Kadar & Gasparini, 2019).

A chanceler alemã Angela Merkel reuniu-se com o presidente russo, Vladimir Putin, no passado dia 11 de janeiro de 2020, em Moscovo, onde concordaram que devem unir forças a fim de controlar o programa nuclear do Irão e realizar diligências no sentido de amenizar a escalada de tensões dos últimos dias no Médio Oriente. Mesmo com o pedido do presidente dos EUA, Donald Trump, para o abandono do acordo nuclear, Merkel menciona que todos os esforços devem ser desenvolvidos no sentido de o manter, enquanto Putin evidencia a sua importância. De relembrar que o Acordo Nuclear (Observador, 2020), assinado em 2015 foi abandonado pelos EUA em 2018, após o Irão decidir intensificar o seu programa nuclear, através do aumento de urânio enriquecido. Na opinião da Merkel, Putin pode ser uma pessoa chave para acalmar a escalada de tensões anteriormente referida, visto que mantém boas relações com o líder iraniano. De salientar que Putin aproveitou para falar sobre o *Nord Stream 2*, que prevê o final da sua implementação para o fim de 2021. Por motivos de várias sanções impostas pelos EUA verificou-se o atraso nesta obra, que já iniciou com conversações entre a Rússia e os estados interessados desde 2014 (EuroNews, 2020).

É inegável a importância dos dois gasodutos que atravessam o Báltico para a Rússia, que passaria a exportar através desses gasodutos cerca de 80% de sua produção total. Se por um lado a Alemanha e a Europa ficarão fortemente dependentes do gás natural russo, por outro lado existe a possibilidade de a Rússia prejudicar ainda a economia da Ucrânia, principalmente após a anexação da Crimeia em 2014 e a conflitualidade contínua no leste da Ucrânia.

Em novembro de 2019, foi anunciado que a Lei de Autorização de Defesa Nacional dos EUA (NDAA) 2020, que incluiria sanções contra o *Nord Stream 2* por meio da incorporação da Lei de Segurança Energética da Proteção da Europa. Como o *Nord Stream 2* permaneceu fisicamente incompleto, o NDAA 2020 tornou possível para os EUA exercer sua autoridade na Europa. Este instrumento foi, após a entrada em vigor da NDAA em 21 de dezembro de 2019, implantado para deter subcontratados e outros atores comerciais necessários para a conclusão da NS2 no Mar Báltico e para sua operação na EU (Schmidt-Felzmann, 2020).

A Alemanha, no entanto, defende a continuidade do projeto e é contra as sanções norte-americanas, alegando que o uso do gasoduto teria apenas importância económica para o país, desconsiderando quaisquer intencionalidades geopolíticas russas (Wintour, 2018).

4.3. FATORES MILITARES

A Suécia é um país que se foi mantendo neutro ao longo dos tempos, e apesar de não pertencer à NATO, demonstrou-se cooperante a partir de 1994, ano em que foi iniciado o programa de Parceria para a Paz. Este programa teve por finalidade desenvolver uma política de defesa para fomentar a participação em operações de apoio à paz e adquirir oportunidades de treino, com o objetivo de garantir uma interoperabilidade necessária para com os países da NATO.

De salientar que este acordo veta a implantação de armamento nuclear em território sueco, contudo, por motivo de várias ações russas na região, o Parlamento da Suécia concedeu alguns privilégios, nomeadamente no que respeita à utilização da Suécia como base de apoio logístico para a Aliança.

A Finlândia encontra-se posicionados numa situação semelhante, não fazendo parte integrante da NATO, mas participando também na Parceria para a Paz. Nesta parceria com a NATO, cooperam com o principal objetivo de edificação e desenvolvimento de capacidades, mas devido à sua proximidade geográfica com a Rússia, a Finlândia optou por se manter neutra.

A Rússia estabelece uma parceria alicerçada com a NATO, desde 2002, através do Conselho NATO-Rússia, que desenvolveu uma plataforma de diálogo sobre questões de segurança e cooperação política e militar (Pereira, 2010).

Para a Suécia, os acordos europeus e transatlânticos de apoio à Ucrânia, bem como uma política clara e de princípios para combater a Rússia, foram importantes. Uma preocupação séria na Suécia é que a Rússia demonstrou capacidade de reunir os seus recursos militares muito rapidamente e realizar operações complexas sem aviso prévio. A anexação da Crimeia acelerou um debate sobre as capacidades das forças armadas suecas e a presença militar em Gotland - uma ilha estrategicamente importante do Báltico. Segundo Lucas (2015), se realizado com sucesso, o controle desses territórios tornaria quase impossível para os aliados da NATO garantir um reforço aos estados bálticos.

Em 2015, o parlamento sueco adotou uma nova estratégia para a política de defesa do país e o desenvolvimento das forças armadas no período 2016-2020, e introduziu mudanças substanciais na presença militar sueca em Gotland.

Em 2016, o Comandante Supremo das Forças Armadas da Suécia, Gen. Micael Bydén, com a aprovação do Ministério da Defesa, manifestou-se contra o uso do porto sueco de Slite, em Gotland, na construção do *Nord Stream 2* pela Gazprom russa, afirmando que a Rússia poderia preparar atividades militares na ilha sob o pretexto de trabalhos relacionados à colocação do gasoduto (Gotkowska & Szymański, 2016).

É indiscutível a importância estratégica da ilha de Gotland no Mar Báltico e analistas suecos traçaram dois cenários (Gotkowska & Szymański, 2016). Num primeiro cenário, se as relações entre a Rússia e a NATO se tornassem mais tensas, Moscovo ocuparia Gotland e implantaria na ilha sistemas de defesa aérea e costeira de longo alcance, ganhando assim superioridade regional sobre as forças da NATO no ar e no mar, demonstrando à NATO que os estados bálticos são indefensáveis. Nesse cenário, a Rússia não lançaria um ataque armado direto aos estados bálticos, mas aumentaria a pressão política e militar contra a NATO. Nesta perspectiva Moscovo continuaria a minar a credibilidade da Aliança e a ganhar concessões da NATO, sem o uso de força militar contra membros da NATO. A ocupação de Gotland não ativaría o Artigo 5.⁵⁸ que permitia uma resposta, pois a Suécia não é membro (NATO, 1949).

Num segundo cenário, a Rússia decidirá iniciar um conflito regional com a NATO, com os EUA envolvidos política e militarmente numa crise regional na Ásia-Pacífico. Nesse cenário, antes de atacar diretamente os estados bálticos, a Rússia ocuparia Gotland e faria ataques aéreos contra a infraestrutura militar na Suécia, para impedir seu possível uso pelas forças da NATO (Gotkowska & Szymański, 2016).

A NATO também percebe o valor de Gotland (Chang, 2017). No mínimo, a ilha poderia condicionar ataques de mísseis de cruzeiro antinavio russos contra forças da NATO que navegam para o Báltico. Contudo, se a cooperação sueca com a NATO aumentasse, as forças aéreas da NATO poderiam utilizar os aeródromos de Gotland para afastar os ataques aéreos e de mísseis russos, bem como fornecer apoio aéreo às operações militares da NATO nos Países Bálticos. O principal porto de Visby, em Gotland, poderia até servir como um centro logístico para as forças da NATO que lutam na região (Chang, 2017).

Após os incidentes na Ucrânia, do ponto de vista sueco, a região do Mar Báltico é a área mais exposta ao aumento da atividade militar russa. Acredita-se que uma possível situação de crise ou conflito nas proximidades da Suécia seja possível, dados os limitados recursos militares dos Estados Bálticos, a relativa proximidade com a Rússia e a necessidade do Ocidente de mover unidades militares rapidamente.

⁵⁸ Artigo 5.º do Tratado Atlântico Norte: As Partes concordam em que um ataque armado contra uma ou várias delas na Europa ou na América do Norte será considerado um ataque a todas, e, consequentemente, concordam em que, se um tal ataque armado se verificar, cada uma, no exercício do direito de legítima defesa, individual ou coletiva, reconhecido pelo artigo 51.º da Carta das Nações Unidas, prestará assistência à Parte ou Partes assim atacadas, praticando sem demora, individualmente e de acordo com as restantes Partes, a ação que considerar necessária, inclusive o emprego da força armada, para restaurar e garantir a segurança na região do Atlântico Norte. Qualquer ataque armado desta natureza e todas as providências tomadas em consequência desse ataque serão imediatamente comunicados ao Conselho de Segurança. Essas providências terminarão logo que o Conselho de Segurança tiver tomado as medidas necessárias para restaurar e manter a paz e a segurança internacionais (NATO, 1949).

Como reforço da preocupação das capacidades russas salientam-se os episódios de 2014, onde aviões russos invadiram regularmente ou aproximaram-se do espaço aéreo dos estados bálticos. Em dias diferentes, em outubro de 2014, Dinamarca, Suécia e Alemanha interceptaram aviões russos em direção ao seu espaço aéreo. Em setembro, dois caças-bombardeiros SU-24 russos invadiram o espaço aéreo sueco ao sul da ilha de Öland. O então ministro das Relações Exteriores Carl Bildt descreveu o episódio como a incursão aérea mais séria levada a cabo pelos russos.

Outro episódio que suscitou preocupação ocorreu também em 2014. No início de junho desse ano, a Rússia montou um ataque fictício, usando aviões armados com mísseis, na ilha dinamarquesa de Bornholm, num dia em que toda a elite política da Dinamarca estavam a visitar a ilha para o festival de políticas públicas Folkemødet, onde estavam cerca de 90.000 convidados. Se o ataque tivesse realmente acontecido, a Dinamarca teria sido decapitada (Lucas, 2015).

Desde 2014, com a crise entre a Ucrânia e a Rússia, as alianças ocidentais têm vindo a desenvolver vários exercícios militares na região, como é exemplo o *Trident Juncture 18*, que decorreu na Noruega e nas áreas envolventes do Atlântico Norte e do Mar Báltico, com cerca de cinquenta mil militares, envolvendo duzentas e cinquenta aeronaves, sessenta e cinco embarcações e mais de dez mil viaturas (NATO, 2018). Pelo lado da Federação Russa a resposta veio pelo *Vostok 2018*, tendo sido o maior exercício desde a Guerra Fria e que envolveu cerca de trezentos mil militares, trinta e seis mil viaturas e mil aeronaves (Johnson, 2018).

De acordo com a *Rondeli Foundation* (2019), a Base Naval de Kronshtadt, próxima de São Petersburgo e a Base Naval de Baltiysk na região de Kaliningrado, são as únicas bases navais Russas com ligação para o Mar Báltico, tornando-se deveras evidente a importância da região para a saída dos meios navais russos para o Oceano Atlântico. Também a perda do controlo dos países Bálticos foi um retrocesso para a Federação Russa no controlo da região, que desde o fim da União Soviética e a entrada da Estónia, da Letónia e da Lituânia para a UE e para a NATO em 2004, tornaram as estas relações mais tensas.

A Rússia está a tentar de forma muito ativa melhorar a sua posição estratégica para impedir possíveis movimentos de tropas, tanto em terra quanto na água. Isso reflete as reivindicações da Rússia sobre a sua esfera de influência na Europa Oriental e serve como um exemplo das tentativas da Rússia de exercer autoridade sobre sua periferia, efetivamente dando à Rússia o potencial de negar acesso ao mar Báltico a leste da Alemanha (Murphy, 2016).

Se a Rússia aumentar suas capacidades de A2/AD⁵⁹ no Mar Báltico, isso complica o acesso da NATO aos estados bálticos durante uma potencial crise. Isso é especialmente surpreendente devido ao fato de que as tropas da NATO estão atualmente estacionadas nos países bálticos e o corte de rotas de suprimento marítimo deixaria essas tropas extremamente vulneráveis. Se a Rússia pode efetivamente cortar o acesso da NATO aos países bálticos, aumenta a atratividade para a Rússia de um fato consumado (Williams, 2017). Portanto, ao obter o controle da região do Mar Báltico e, com as capacidades alargadas de A2/AD, a Rússia pode impedir as navegações na região, garantindo o acesso à saída para o Mar do Norte via Estreito da Dinamarca e prejudicando os países europeus, face às vulnerabilidades que incluem o gasoduto *Nord Stream 1* e possivelmente o novo projeto do *Nord Stream 2*, quando efetivar a sua operação.

Outra perspectiva importante a reter foi o cancelamento, por parte da Alemanha em 2017, do fornecimento de motores de navios para a marinha russa, reflexo das sanções dos EUA em 2014, o que comprometeu a modernização de sua frota, já que o país, ainda é incapaz de produzir produtos de alta tecnologia como motores de navios, sensores militares e softwares (McLeary, 2017).

Conforme se pode retirar da perspectiva de Zdanavicius (2015), a situação é grave, pois o estímulo e desenvolvimento da indústria de defesa é vista pelo Kremlin como um instrumento fundamental de estímulo à economia.

5. CONCLUSÕES

A localização geopolítica da região do Estreito da Dinamarca, entre o Mar Báltico e o Oceano Atlântico, foi moldada desde os tempos antigos, com o fluxo de comércio entre as civilizações marítimas da Europa Ocidental e as civilizações continentais da Europa Oriental. Esse estreito é a porta de entrada/saída do Mar Báltico, uma área que possui uma história de dominação e conflitos, justamente por ser uma região de passagem estratégica. Desde as disputas medievais com as Cruzadas do Norte, a constante movimentação produziu um ambiente de conflitos entre germânicos, russos, poloneses, dinamarqueses e suecos e estabeleceu as últimas fronteiras da Europa.

⁵⁹ A dimensão anti-acesso (A2) refere-se às ações e capacidades, geralmente de longo alcance, destinadas a proibir o acesso de uma força adversa em uma área de operações, principalmente através do uso de seus meios aéreos e navais e o componente de área de negação (AD) refere-se a ações e capacidades, geralmente de curto alcance, projetadas para limitar a máxima liberdade de ação (USA, 2012).

Foi a partir do século XVIII que a Rússia iniciou o seu domínio, colocando-se como a principal potência na região do Báltico, porém esse domínio foi desarticulado com o término da Guerra Fria. O interesse estratégico russo pela região permaneceu, sendo que, com a presença da NATO e da EU cada vez mais perto, a Rússia reforçou militarmente as suas posições em Kaliningrado e executou exercícios que simularam ataques aos pontos de interesse (ilhas do Báltico) e ZAPAD, a fim de demonstrar às nações ocidentais as suas capacidades de dissuasão. O sistema de mísseis Iskander estacionado em Kaliningrado e embarcações potencialmente armadas com mísseis de longo alcance estão a mudar o equilíbrio estratégico. Isso mostra que Moscovo está a ter em consideração a localização especial da sua região mais ocidental, principalmente em termos geoestratégicos e a constante mutação do ambiente carece especial atenção da NATO.

Relativamente às consequências das dinâmicas e interesses na região, salienta-se o possível agravamento das relações por desafios políticos, designadamente com os resultados das eleições nos EUA, as próximas eleições na Alemanha. O desenvolvimento dos recursos petrolíferos russo influenciará as exportações de energia da Rússia e resultará, indubitavelmente, num aumento no tráfego de navios-tanque no Estreito da Dinamarca, que assume um papel importante por servir de ponto de estrangulamento do trânsito de petróleo da Rússia e assim uma rota cada vez mais importante para a Rússia, num futuro próximo. Tal fato resultará numa escalada relativamente à assunção da importância da posição do Estreito da Dinamarca na segurança energética global.

A UE tornou-se o parceiro económico mais importante da Rússia e uma parte substancial das exportações da Rússia, designadamente de petróleo e gás serão encaminhados para a UE pelos gasodutos *Nord Stream*, o que os EUA se opõem. As conexões de gás natural estabelecida pelo *Nord Stream* entre a Rússia e a Alemanha poderão desenvolver um papel significativo da Rússia na política energética de países da região por um futuro próximo.

A região do Mar Báltico ainda é uma área com diferentes zonas de segurança energética. É ao mesmo tempo um precursor da integração do mercado e uma esfera profundamente dividida. Por enquanto, esta parte da Europa e da União Europeia terá que conviver com as diferenças. Não obstante o mencionado, permanecerá a discórdia entre os países que questionam o fato de a Rússia ter uma vantagem nas relações energéticas com a UE (como por exemplo a Alemanha) e países que veem uma ameaça constante do Oriente e uma instrumentalização política energética (como por exemplo os EUA).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aleklett, K. (2014, 25 de outubro). *The Baltic Sea is of increasing importance for Russia*. Aleklett's Energy Mix. [Página online]. Retirado de <https://aleklett.wordpress.com/2014/10/25/the-baltic-sea-is-of-increasing-importance-for-russia/>
- Aselius, G. (2018). Continuity and change – lessons from 1000 years of geopolitics in the Baltic Sea area. *Global Affairs*, 4(4-5), 467-473. Retirado de <https://doi.org/10.1080/23340460.2018.1528516>
- Bentivoglio, J. (2003). *Política e diretrizes econômicas no início do segundo reinado (1840-1860): Limites e desafios da modernização*. V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas. Retirado de http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_julio_bentivoglio_politica-e-diretrizes-economicas-no-inicio-do-segundo-reinado-1840-1860_limites-e-desafios-da-modernizacao.pdf
- Biresselioglu, M. E., Demir, M., & Dönmez, S. (2014). Danish Straits versus Turkish Straits: The Potential Impact of Prospective Russian Oil Exports. *The Romanian Journal for Baltic and Nordic Studies*, 6, 223–239. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/291312846_Danish_Straits_versus_Turkish_Straits_The_Potential_Impact_of_Prospective_Russian_Oil_Exports
- Chang, F. K. (2017). *Sweden's Importance to NATO's Defense of the Baltics*. Foreign Policy Research Institute [Página online]. Retirado de <https://www.fpri.org/2017/09/swedens-importance-natos-defense-baltics/>
- Coffey, L., & Kochis, D. (2015). *The Baltic States: The United States Must Be Prepared to Fulfill Its NATO Treaty Obligations*. Washington, DC: Heritage Foundation.
- Comissão Europeia (2017). Quarterly Report Energy on European Gas Markets. *Market Observatory for Energy DG Energy*, 10 (4). Retirado de https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/quarterly_report_on_european_gas_markets_q4_2017_final_20180323.pdf.
- Danielsson, A. (2019). *European debate on Nord Stream 2*. (Tese de Dissertação de Mestrado Internacional em Economia, Estado e Sociedade - História Política). Universidade de Helsinque.
- Erlanger, S. (2019, 30 de outubro). *Denmark Approves Route for a Controversial Russia-German Pipeline*. The New York Times. [Página online] <https://www.nytimes.com/2019/10/30/world/Europe/nord-stream-pipeline-denmark.html>
- EuroNews (2020, 11 de janeiro). Angela Merkel and Vladimir Putin agree to fight to save Iran nuclear deal. [Página online]. Retirado de <https://www.euronews.com>

- com/2020/01/11/merkel-meeting-putin-amid-escalating-iran-us-tensions
- Gazprom (2016, 17 de maio). *Gazprom's Management Committee reviews progress of Nord Stream 2 project*. [Página online]. Retirado de <https://www.gazprom.com/press/news/2016/may/article274234/>
- GoogleMaps(s.d.).EstreitodaDinamarca[Páginaonline].Retiradode<https://www.google.com/maps/search/estreito+da+dinamarca/@55.6551907,11.5537964,8.05z/data=!5m1!1e4>
- Gotkowska, J., & Szymański, P. (2016, 26 de outubro). Gotland and Aland on the Baltic chessboard – Swedish and Finnish concerns. [Página online]. Retirado de <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2016-10-26/gotland-and-aland-baltic-chessboard-swedish-and-finnish-concerns>
- Grainger, J. D. (2014). *The British Navy in the Baltic*. Woodbridge: Boydell Press.
- Hofer, A. (2018). The Curiouser and Curiouser Legal Nature of Non-UN Sanctions: The Case of the US Sanctions against Russia. *Journal of Conflict and Security Law*, 23(1), 75–104. doi: 10.1093/jcsl/kry006
- IndexMundi (2019). *Russia Economy - overview*. [Página online]. Retirado de https://www.indexmundi.com/russia/economy_overview.html
- Johnson, D. (2017, 14 de dezembro). *ZAPAD 2017 and Euro-Atlantic security*. [Página online]. Retirado de <https://www.nato.int/docu/review/articles/2017/12/14/zapad-2017-and-euro-atlantic-security/index.html>
- Johnson, D. (2018, 20 de dezembro). *VOSTOK 2018: Ten years of Russian strategic exercises and warfare preparation* [Página online]. Retirado de <https://www.nato.int/docu/review/articles/2018/12/20/vostok-2018-ten-years-of-russian-strategic-exercises-and-warfare-preparation/index.html>
- Kadar, L. E., & Gasparini, N. (2019, 30 de maio). *The European Union and the Russian Federation*. *European External Action Service* [Página online]. Retirado de https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/35939/european-union-and-russian-federation_en
- Lucas, E. (2015). *The coming storm. Baltic Sea security report*. Center for European Policy Analysis. Retirado de [https://www.ekspertai.eu/static/uploads/2014/01/Baltic%20Sea%20Security%20Report-%20\(2\)_compressed.pdf](https://www.ekspertai.eu/static/uploads/2014/01/Baltic%20Sea%20Security%20Report-%20(2)_compressed.pdf)
- Luciani, G. (2011). *Restrictions of Passage, Accidents and Oil Transportation Norms: Impact on Supply Security*. Social Science Research Network. Retirado de <https://papers.ssrn.com/abstract=1898637>
- Mackinder, H. J. (1904). The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, 170 (4), 298-321. Retirado de <https://www.iwp.edu/wp-content/uplo->

ads/2019/05/ 20131016_MackinderTheGeographicalJournal.pdf

- MalmLöf, M., & Tejpar, T. (2013). *Um navio chega carregado: o comércio russo flui através do Mar Báltico em uma perspectiva de vinte anos*. Estocolmo: Agência Sueca de Pesquisa de Defesa.
- Mastny, V. (2002). *NATO in the Beholder's Eye: Soviet Perceptions and Policies, 1949-1956*. Washington, DC: Woodrow Wilson International Center
- McLeary, P. (2017, 23 de janeiro). *Did Western Sanctions Actually Help the Russian Military?* [Página online]. Retirado de <https://foreignpolicy.com/2017/01/23/did-western-sanctions-actually-help-the-russian-military/>
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark (sd). *Denmark is a laboratory for green solutions*. [Página online]. Retirado de <https://denmark.dk/innovation-and-design/green-solutions>
- Murphy, M. (2016, 12 de setembro). *Understanding Russia's Concept for Total War in Europe*. *The Heritage Foundation* [Página online]. Retirado de <https://www.heritage.org/defense/report/understanding-russias-concept-total-war-europe>
- Nünlist, C., & Fiskvik, J. (2016). Nordic Security: Moving towards NATO?. *Center for Security Studies (CSS)*, 189, 4. Retirado de <https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse-189-EN.pdf>
- Observador (2019, 21 de dezembro). *Moscovo denuncia sanções de Trump contra gasoduto Nord Stream-2* [Página online]. Retirado de <https://observador.pt/2019/12/21/moscovo-denuncia-sancoes-de-trump-contra-gasoduto-nord-stream-2/>
- Observador (2020). *Acordo Nuclear* [Página online]. Retirado de <https://observador.pt/seccao/mundo/acordo-nuclear/>
- Parlamento Europeu (2019, 3 de abril). *Importações de gás da UE: novas regras para os gasodutos de países terceiros* [Página online]. Retirado de <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/economy/20190328STO33742/importacoes-de-gas-da-ue-novas-regras-para-os-gasodutos-de-paises-terceiros>
- Pereira, C. S. (2010). A NATO e a Rússia: uma Parceria Reservada. *Nação e Defesa*, 126 (5), 145-170. Retirado de https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/3031/1/NeD126_CarlosSantosPereira.pdf
- Perry, B. (2016, 20 de setembro). *Entering the Bear's Lair: Russia's A2/AD Bubble in the Baltic Sea*. *The National Interest*. [Página online]. Retirado de <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/entering-the-bears-lair-russias-a2-ad-bubble-the-baltic-sea-17766>

- Peter, L. (2019, 3 de dezembro). *Groenlândia preocupa Dinamarca após interesse de Trump*. BBC News [Página online]. Retirado de <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50636550>
- Pliusnin, N. (2018, 17 de dezembro). *The power of memories - The “Bornholm factor” in the Danish-Russian relationship then and now*. Uppsala Association Of Foreign Affairs [Página online]. Retirado de <https://www.uttryckmagazine.com/the-power-of-memories-the-bornholm-factor-in-the-danish-russian-relationship-then-and-now/>
- Ploughshares Fund. (2020, 9 de março). *World Nuclear Weapon Stockpile* [Página online]. Retirado de <https://www.ploughshares.org/world-nuclear-stockpile-report>
- Rego, H. C. (1999). *A nova Rússia*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa (ISCSP).
- Rondeli Foundation. (2019, 24 de abril). *Russian Military Forces: Interactive Map* [Página online]. Retirado de <https://www.gfsis.org/maps/russian-military-forces>
- Rosevics, L. (2012). Autonomia dos Países Bálticos: uma questão geopolítica. *Meridiano* 47, 13 (131). Retirado de https://www.researchgate.net/publication/277736290_Autonomia_dos_Paises_Balticos_uma_questao_geopolitica
- Sander, C. C. (2018). Denmark-Russia relations in the years 1493-1924: Vikings, the Baltic Sea, Sweden, Poland-Lithuania, royal dynasties, Tsar Peter III, Naval officers and trade companies. *Studia Humanitatis*, (3). Retirado de <https://cyberleninka.ru/article/n/denmark-russia-relations-in-the-years-1493-1924-vikings-the-baltic-sea-sweden-poland-lithuania-royal-dynasties-tsar-peter-iii-naval-officers>
- Sauter, B. T., & Bianco, M. I. (2018). *Perspetivas das Relações Russo-Indianas após as sanções Norte-Americanas de 2014 à Moscou*. II Seminário Internacional de Ciência Política. Retirado de https://www.academia.edu/41364453/Perspectivas_das_Relacoes_Russo-Indianas_Apos_as_Sancoes_Norte-Americanas_de_2014_a_Moscou
- Schmidt-Felzmann, A. (2020). Gazprom’s Nord Stream 2 and diffuse authority in the EU: managing authority challenges regarding Russian gas supplies through the Baltic Sea. *Journal of European Integration*, 42(1), 129-145. doi: 10.1080/07036337.2019.1708344
- Stratfor (2010, 16 de agosto). *Denmark's Geopolitical Significance to Russia* [Página online]. Retirado de <https://worldview.stratfor.com/article/denmarks-geopolitical-significance-russia>
- Smith, H. (2019). Historical and Contemporary Encounters between the Nordic Countries and Russia. Em: K. Miklóssy & H. Smith (Ed.), *Strategic Culture in*

- Russia's Neighborhood: Change and continuity in na in-between space* (pp. 27-47). London: Lexington Books
- U.S. Central Intelligence Agency (1975). *The Danish Straits and Law of the Sea*. Retirado de <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP-86T00608R000600140006-6.pdf>
- U.S. Central Intelligence Agency (2018). *The CIA World Factbook 2018-2019*. New York: Skyhorse Publishing
- U.S. Central Intelligence Agency (2020). *Central Asia: Russia* [Página online]. Retirado de https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/print_rs.html
- U.S. Energy Information Administration (2017, 25 de julho). *World Oil Transit Chokepoints—International—Analysis—U.S. Energy Information Administration (EIA)* [Página online]. Retirado de https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints
- Wang, W. (2015). *Impact of Western Sanctions on Russia in the Ukraine Crisis*. *Journal of Politics and Law*, 8. Retirado de <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jpola8&id=166&div=&collection=>
- Williams, I. (2017, 3 de janeiro). *The Russia–NATO A2AD Environment*. CSIS Missile Defence Project [Página online]. Retirado de <https://missilethreat.csis.org/russia-nato-a2ad-environment/>
- Wintour, P. (2018, 11 de julho). *Germany and Russia gas links: Trump is not the only one to ask questions*. *The Guardian* [Página online]. Retirado de <https://www.theguardian.com/usnews/2018/jul/11/germany-and-russia-gas-linkstrump-questions-europe-nord-stream2>.
- World Atlas (2015). *Baltic Sea - Map & Details* [Página online]. Retirado de <https://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/balticsea.htm>
- Zdanavicius, L. (2015). *Impact of the sanctions and the economic crisis on the Russian military modernization*. National Library of Finland DSpace Services. Retirado de <https://core.ac.uk/reader/39977962>

O CANAL DA MANCHA (STRAIT OF DOVER)

Nelson Miguel Gonçalves Ferreira
Major de Infantaria

Hélio Gonçalves da Silva
Major de Infantaria

RESUMO

O presente trabalho, tem como objetivo analisar a importância do Canal da Mancha em termos de relações de poder entre os vários atores com interesses naquela região. Além de fazer a ligação entre a ilha do Reino Unido e a parte continental da Europa, através de França, o Canal da Mancha, designado na Grã-Bretanha pelo *Strait of Dover*, assume especial relevância em termos comerciais e estratégicos. O uso deste canal por parte da China como rota comercial para exportar os seus produtos veio aumentar valor deste *chokepoint*, a que se soma o seu valor para a estratégia militar de França e Reino Unido. As recentes incursões, navais e aéreas, de forças militares russas, relevam a importância deste canal para a segurança europeia e para os aliados da *North Atlantic Treaty Organization*, dada a ligação que este estreito tem com a região dos Bálticos. O objeto de estudo é o Canal da Mancha, enquanto *chokepoint* no âmbito dos fatores geoestratégicos políticos, económicos e militares, foram considerados os atores mais relevantes e com potenciais interesses na região.

Palavras-chave: Canal da Mancha, NATO, *chokepoint*.

ABSTRACT

The present work aims to analyze the importance of the English Channel in terms of power relations between the various actors with interests in that region. In addition to linking the island of the United Kingdom to the continental part of Europe, through France, the English Channel, designated in Britain by the Strait of Dover, is of particular commercial and strategic relevance. The use of this channel by China as a trade route to export its products has increased the value of this chokepoint, to which is added its value to the military strategy of France and the United Kingdom. The recent naval and air incursions of Russian military forces underspending on the importance of this channel for European security and for the allies of the North Atlantic Treaty Organization given the link that this strait has with the Baltic region. The object of study is the English Channel, while chokepoint within the framework of political, economic and military geostrategic factors, were considered the most relevant actors and with potential interests in the region.

Keywords: *English Channel, NATO, chokepoint.*

1. INTRODUÇÃO

O Canal da Mancha separa a ilha da Grã-Bretanha e o norte de França e une o mar do Norte com o Oceano Atlântico, dada a sua importância estratégica, no passado esta região foi palco de disputa de diversos povos, como os Normandos, Vikings e Holandeses, dando relevo à importância que ainda hoje possui tanto em termos comerciais como militares, sendo um eixo de navegabilidade de relevada importância para a NATO, e por outro lado também para a Rússia, pois quando integrado no triângulo *Greenland, Iceland, and United Kingdom* (GIUK) associado ao Bloco do Báltico o Canal da Mancha é um *chokepoint* de releva importância Geoestratégica que influenciará as relações de poder entre os vários atores com interesses naquela região.

Atualmente mais de 40% do comércio mundial é processado em navios porta contentores, sendo que a escolha da rota principal das ligações entre Leste-Oeste passam pelo Golfo de Áden e pelo Canal do Suez, derivando para as diferentes rotas do Atlântico (Assariotis, Benamara, Lavelle, & Premti, 2014). O Canal da Mancha é a via marítima mais movimentado do mundo, 1 navio a cada 10 minutos entra ou sai do Canal, representando cerca de 20% do tráfego marítimo mundial (Buléon & Smith, s.d.).

A investigação tem como objetivo analisar o Canal da Mancha enquanto fonte de poder em termos globais e regionais. Para auxiliar na investigação procurou-se compreender e caracterizar a história e a geografia do Canal da Mancha e de seguida procurou-se identificar os fatores geopolíticos e geoestratégicos que conferem características de *chokepoint* ao Canal da Mancha, assim, e após consolidados os pontos anteriores procurou-se analisar os fatores de âmbito político, económico e militares que conferem valor estratégico ao Canal da Mancha

No plano da metodologia, conforme Santos et al (2019, p. 27), será seguida uma estratégia de cariz qualitativo e interpretativo, onde se releva a complexidade, a descoberta e a logica indutiva, e o desenho da pesquisa assume, sobretudo, a forma descritiva, assentando o foco da investigação nos fatores geopolíticos e geoestratégicos de âmbito político, económico e militar no Canal da Mancha.

Em termos estruturais a presente investigação está organizada em cinco secções. Após a introdução, na segunda secção é feito um enquadramento histórico e geográfico que habilite à compreensão das características históricas e geopolíticas do Canal da Mancha responder. Na terceira secção são enumerados os fa-

tores geoestratégicos e geopolíticos que permitam identificar os atores relevantes que influenciam os fatores geoestratégicos e a geopolíticos do Canal da Mancha. A quarta secção é destinada à análise dos fatores identificados anteriormente de forma perceber que acontecimentos de âmbito político, económico e militar influenciam o valor geoestratégico do Canal da Mancha. Por último, serão feitas as conclusões e abordados os aspetos mais relevantes de forma a validar que o Canal da Mancha é *chokepoint* relevante de âmbito estratégico-militar e apresentadas recomendações e propostas para futuras investigações.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO

O Canal da Mancha separa a Inglaterra da França, sendo o Estreito de Dover “*Pas de Calais*” em Francês, com 33,8 km de extensão o ponto mais estreito do Canal (Figura 1). Em termos globais a mancha aquática representa cerca de 89.870 km², sendo que a extremidade Oeste do canal tem cerca de 180 km entre Ushant no Sul e as Ilhas Scilly a Norte e o extremo Este, vai além do Estreito de Dover entre Walde Lighthouse a Norte e Leathercoat Point a Sul (Arnold, 2000).

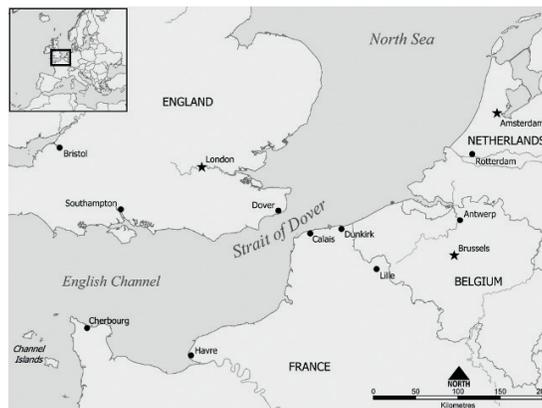


Figura 1 - Localização geral do Canal da Mancha

Fonte: Mambra (2019).

Os primórdios da ocupação humana das Ilhas Britânicas remontam à Era Glaciar, quando, em teoria, se efetuou a primeira travessia do Canal da Mancha, com os *homoerectus*, os *neandertais*, e os *sapiens* primeiro e depois na idade do Bronze, com os celtas a entrarem pelas Ilhas Britânicas (Ashton, Lewis, & Stringer, 2011; Sykes, 2006).

Apesar do Canal da Mancha ser percebido como sendo uma barreira natural, na realidade este tem sido palco de investidas por migrantes, comerciantes e invasores que remontam ao tempo do Império Romano sem atribuído a Júlio César a primeira travessia do Canal com um exército em 55 a.C. Um século depois o imperador Cláudio e o exército romano, para tornar a Grã-Bretanha no mundo romano pelos quatro séculos seguintes e uma frota romana “*Cassis Britannica*” manteve-se em *Boulogne* para proteger o canal contra os piratas alemães que vinham das costas orientais do mar do Norte. Depois dos romanos vieram os *Angles, Saxons, Jutes, Vikings* e *Danes* (Buléon & Shurmer-Smith, 2015).

O primeiro estado no Reino Unido foi o de Eric Bloodaxe, Rei da Noruega em 947, que morreu na Batalha de Staimmore na Cúmbria (Sykes, 2006).

Durante o Séc. IX as Ilhas Britânicas eram disputadas pelos Normandos, Noruegueses e Dinamarqueses, mas foram os Normandos, com o William, Duque da Normandia – William I, que conquistou os Reinos do Norte, tendo em 1066 nas Batalhas de Fulford e Hastings, derrotado Harold filho do Rei Cnut the Great, Rei da Dinamarca Noruega e Inglaterra que desde 1016 estabelecera o *North Sea Empire* (Sykes, 2006).

William I, estabeleceu a ligação marítima entre o seu novo reino e a Normandia através do Canal para o seu novo reino com a Normandia (Buléon & Shurmer-Smith, 2015).

Durante este tempo, nem mesmo durante a Guerra dos cem anos, o Canal nunca foi considerado uma barreira, no entanto, no final da Guerra dos cem anos, quando a Grã-Bretanha teve que desistir de suas reivindicações para a França, assistiu ao surgimento de potências na Europa mais forte, começando a surgir a ideia que o canal poderia ser uma barreira (Buléon & Shurmer-Smith, 2015).

Poder-se-ia argumentar, por exemplo, que o nacionalismo moderno emergiu da longa luta entre canais entre a Grã-Bretanha e a França e que isso foi reforçado no século XVI durante o novo confronto entre a Inglaterra e a Espanha. A armada espanhola de 1588 tornou-se um evento definidor das atitudes britânicas em relação à Europa continental, foi a partir de então que a Grã-Bretanha concentrou o seu pensamento defensivo em termos de poder marítimo, com o resultado de que o Canal foi incorporado a novas considerações estratégicas. O Canal, até às duas guerras mundiais do século XX, passou a ser considerado vital para a defesa da Grã-Bretanha. Após uma série de guerras com os holandeses no século XVII, estes foram forçados a aceitar os “Atos de Navegação Britânicos”, que insistiam que as importações para a Grã-Bretanha deviam ser transportadas em navios britânicos.

Esses atos lançaram as bases do poder marítimo britânico e transformaram a Grã-Bretanha na grande transportadora marítima da Europa. (Arnold, 2000).

Durante as Guerras Revolucionárias Francesas e Napoleônicas de 1789 a 1815, o Canal tornou-se uma arena de luta crucial e houve alarmes britânicos periódicos e temores de uma invasão francesa, principalmente em 1805, quando Napoleão montou sua frota naval em *Boulogne*, pronta para atravessar para a Inglaterra. Em vez disso, ele virou para o Leste para infligir uma série de derrotas esmagadoras aos austríacos, enquanto a vitória de Nelson em Trafalgar deu à Grã-Bretanha o comando do mar que duraria 100 anos. (Arnold, 2000)

O bloqueio naval no Canal da Mancha e no Mar do Norte foi um dos fatores decisivos na derrota alemã em 1918 durante a Primeira Guerra Mundial (Arnold, 2000).

Durante o ataque alemão à França em 1940, a Força Expedicionária Britânica, juntamente com as tropas francesas, belgas e outras, ficou presa entre o mar e os alemães que avançavam Navios britânicos e franceses, frotas mercantes, arrastões e iates particulares vieram resgatar o exército preso das praias de Dunquerque. Entre 26 de maio e 4 de junho de 1940, mais de 1200 navios e embarcações de todos os tipos participaram nesta operação, evacuando cerca de 340.000 homens em segurança para a Grã-Bretanha. Eles eram constantemente bombardeados e atingidos pela *Luftwaffe* e, entre outros navios perdidos, havia seis destroyers. Depois de Dunquerque, com os alemães mais próximos a apenas 33,8 km de distância, o Canal realmente tornou-se a primeira linha defensiva da Grã-Bretanha durante a Segunda Guerra Mundial (Arnold, 2000).

O desembarque da Normandia, em 6 de junho de 1944 foi um dos maiores feitos da história militar. Onde embarcações anfíbias e navios de guerra transportaram 1944 tropas britânicas, francesas, canadenses, norte-americanas e outras tropas aliadas através do Canal para as praias da Normandia, no noroeste de França. Os alemães estavam fortemente entrincheirados em posições defensivas na designada Muralha do Atlântico de Hitler, onde os Aliados combateram durante sete semanas até se estabelecerem as cabeças-de-ponte. Depois disso, o Canal deixou de ser a linha de frente defensiva da Grã-Bretanha, tornando-se “na ponte” para a projeção de homens e material em larga escala até que a guerra fosse vencida. Embora os britânicos temessem invasões entre os canais por séculos, a última e maior delas foi da Grã-Bretanha à Europa continental e não o contrário (Arnold, 2000) (Buléon & Shurmer-Smith, Cross Channel Atlas, 2015).

O Canal da Mancha e o Mar do Norte constituem uma das principais rotas marítimas mais movimentadas do mundo, e a história do Mar do Norte tem sido

comparada como sendo um lago do norte da Europa atravessado por invasores, comerciantes e migrantes desde os tempos primórdios para a Grã-Bretanha ou para o Atlântico e para a América do Norte.

Os navios que se dirigem a sudoeste do Mar do Norte para o Atlântico devem navegar no lado inglês do Canal, enquanto aqueles que subam o Canal do Atlântico navegam no lado francês. Existem vários pontos de passagem que permitem que navios de portos do Canal da Mancha continental se juntem ao fluxo de navios que viajam para o Atlântico. Estes têm que atravessar o fluxo de embarcações que dirigem para o nordeste. Também há pontos de cruzamento para embarcações que desejam ir para o Mar do Norte a partir do lado inglês do Canal da Mancha (Arnold, 2000).

O Estreito de Dover é provavelmente a via navegável mais movimentada do mundo e é a mais fortemente controlada. Como resultado de uma série de acidentes durante a década de 1960, o Canal se tornou a primeira via navegável a empregar um sistema de roteamento e, em 1977, o sistema de separação de tráfego se tornou obrigatório. Em 1991, o Serviço Nacional de Auditoria da Grã-Bretanha alertou que tanto o Canal da Mancha quanto o Mar do Norte estavam em risco de desastres devido ao enorme aumento no tráfego de navios-petroleiros. A partir de 1 de julho de 1999, tornou-se obrigatório os capitães de navios que entrassem na área transmitirem o seu nome, posição e rota (Arnold, 2000).

As primeiras ideias de uma ligação fixa através do canal apareceram em 1802, mas por diversas razões este projeto foi sempre abortado até à década de 80, onde se reiniciou o processo, terminado em maio de 1994 com a inauguração do Eurotúnel – Túnel da Mancha, possui 50,450 km de comprimento, sendo que cerca de 38 km se encontra debaixo do mar (Arnold, 2000).

A profundidade média é 45,7 metros, e a máxima profundidade é de 60 metros. Foi aberto para uso comercial ainda em 1994, oferecendo três serviços principais: um comboio para transporte de cargas, veículos, e um comboio de alta velocidade para passageiros, que liga estações de Londres a Paris e Bruxelas; e comboio de carga. Quase 7 milhões de passageiros fazem a travessia de 35 minutos todo ano. O túnel, que tornou o tráfego bilateral entre Britânicos e Europa continental muito mais fácil, chegou num momento em que decisões importantes estavam a ser tomadas sobre o futuro da União Europeia (UE) (Arnold, 2000).

Toda a combinação de tráfego, intercâmbio e história compartilhada transformou esta região num pequeno mundo na Europa, um “lago” franco-britânico ao mesmo tempo que uma importante via marítima do comércio mundial. O recente crescimento da atividade na área do Canal tem sido considerável, tanto no mar como

ao longo das suas margens. O nível de frequência e intensidade provou ser incessante, provocando uma pressão considerável no meio ambiente, num momento de considerável desenvolvimento humano e económico (Buléon & Shurmer-Smith, 2015).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

O Estreito de Dover é um dos locais de passagem que tanto interessa aos Estados ribeirinhos como às grandes potências, e que combina duas funções essenciais, as de porta oceânica e porta transversal. Enquanto porta oceânica, este estreito tem funções simétricas de acesso ao norte da Europa. Como porta transversal, o Estreito de Dover é marcado por fluxos acentuadamente intensos. A combinação de todas essas funções, torna este estreito um verdadeiro cruzamento o que explica por que também é um local de confrontos geopolíticos, devido a fortes pressões migratórias e tentativas de controlo geopolítico (Gupta, 2017).

Este estreito é um local de passagem concentrando fluxos de todos os tipos, orientados de acordo com uma dupla dimensão:

- Em primeiro lugar, a partir dos mares ou oceanos de ambos os lados, oferece aos navios rotas de circulação muito convenientes, permitindo uma penetração profunda no interior do oceano, o Canal da Mancha e o Estreito de Dover abrem para as margens do Mar do Norte e além do Mar Báltico, economiza muito tempo aos navios, evitando ter que contornar um continente ou um arquipélago. O Estreito de Dover oferece uma rota muito mais curta para os portos do mar do Norte e do Báltico do que a do arquipélago britânico. Essa circulação marítima longitudinal corresponde, portanto, à função de porta oceânica dos estreitos (Prandle, 1993).
- Em segundo lugar, a partir das terras que o circunda, constitui-se como uma barreira, à circulação transversal da terra, oferecendo possibilidades de travessia muito mais fáceis do que noutros lugares, pois, por definição, as cotas estão excepcionalmente a uma distância relativamente curta uma da outra, de modo que a margem oposta seja claramente visível com bom tempo. O obstáculo do mar fica mais curto, mais fácil de atravessar (David, 1972).

O Estreito de Dover, tem a particularidade de unir duas massas de água marítimas e de oferecer uma porta transversal entre duas terras (continentes ou ilhas).

Portanto, fluxos de tráfego significativos sobrepõem-se, sendo um lugar com questões geopolíticas significativas, que não deixam indiferentes os Estados que estão nas suas margens, nem as grandes potências que desejam poder usar, ou mesmo controlar essas grandes passagens.

Para os portos do norte da Europa, o Estreito de Dover oferece a rota mais direta para as Américas, bem como para a África Ocidental. Contudo, esta função não é exclusiva, uma vez que, a partir dos portos escandinavos e de certos portos alemães, e em particular de Hamburgo, o acesso aos portos canadianos provavelmente será mais curto, seguindo a rota ortodrómica que passa a Norte das Ilhas Britânicas.

O desenvolvimento da atratividade portuária, a garantia do fluxo comercial e humano, a exploração de recursos e até a proteção dos ecossistemas marinhos são todos os principais desafios económicos, ecológicos e políticos do início do século XXI. Desta forma, é possível compreender todas as questões pertinentes que estão ligadas a um espaço marítimo como o Estreito de Dover. A importância estratégica dos espaços marítimos, que cobrem 71% da superfície do planeta, representa poder e causa disputas e tensões territoriais entre os Estados, bem como entre os diferentes “utilizadores” desses espaços (companhias de petróleo, armadores, pescadores, profissionais do turismo, entre outros) (Roger, 2012).

Os espaços marítimos constituem, antes de tudo, o principal suporte do comércio mundial e são semelhantes a interfaces gigantescas. Assim, apoiam 80% do comércio mundial efetuado através de mais de 90.000 embarcações especializadas. A geografia das principais rotas de comércio marítimo testemunha a hierarquia dos territórios na organização do espaço mundial. De facto, as “autoestradas” do comércio marítimo ligam as regiões mais integradas ao processo de globalização, ou seja, os polos da tríade e os principais países emergentes (Ásia Oriental, Europa Ocidental, América do Norte). Por outro lado, o continente africano é amplamente evitado pelos navios, principalmente devido à falta de infraestrutura de transporte eficiente, um mercado consumidor atraente e produção industrial para exportação (David, 1972).

O Estreito de Dover é um dos estreitos marítimos mais frequentados do mundo pela marinha mercante, com um tráfego de cerca de 400 navios por dia que transitam entre o Canal da Mancha e o Mar do Norte, sendo a principal via de acesso aos portos da faixa norte - Europeu do Atlântico, mas também é um dos mais atravessados pelo transporte marítimo de passageiros entre a Europa continental (Calais) e a Grã-Bretanha (Dover). Cerca de 25% do tráfego mundial de passageiros e comerciantes atravessa este estreito (*Cross Channel Atlas* [CCA], 2019). Decorrente daquilo que foi a análise Geopolítica e Geoestratégica do Canal

da Mancha, identificou-se como relevantes e de interesse os seguintes atores que serão analisados de acordo com a sua afinidade geográfica.

3.1. REINO UNIDO E FRANÇA

Sendo o Canal da Mancha, também, uma zona de fronteira entre o Reino Unido e a França, é natural que, só por isto, seja uma zona com interesses nos domínios político, económico e militar. Assim, sendo uma zona de fronteira entre os dois países e, simultaneamente, uma das regiões com mais tráfego do mundo (quer de pessoas, quer de bens, entre os dois países ou como zona de transito), requer uma atenção redobrada naquilo que são as preocupações ao nível da segurança.

Uma dessas preocupações mais recente prende-se com as questões da migração, onde, a Grã-Bretanha e a França já concordaram em aumentar a cooperação bilateral devido a um aumento nos migrantes que tentam atravessar o Canal da Mancha (The Journal, 2018; Agência Angola Press, 2019).

3.2. PAÍSES DO MAR DO NORTE

Os sete países do Mar do Norte (Alemanha, França e Reino Unido, Bélgica, Noruega, Dinamarca e Holanda) são nações contribuintes da *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), destes, apenas a Noruega não pertence à UE. No entanto os interesses económicos moldam as posições adotadas pelos estados costeiros da região do Mar do Norte, a utilização do Mar do Norte para o desenvolvimento das pescas e exploração do petróleo foram assuntos centrais nos litígios para estabelecimento das plataformas continentais e extensão das zona de pesca o estabelecimento de limites de plataformas continentais, bem como a extensão unilateral das zonas pesqueiros (Long, 2015).

3.3. UNIÃO EUROPEIA

A UE desempenha um papel vital na promoção da cooperação regional através de dois mecanismos: em primeiro lugar, através da adoção de legislação no âmbito das suas competências juridicamente vinculativa para todos os Estados-Membro (EM) da UE; e segundo, celebrando acordos com países terceiros, e também com organismos regionais e multilaterais que têm competências sobre os assuntos marítimos (Long, 2015).

Neste âmbito, foi estabelecido o *European Straits Initiative* (ESI), que é uma cooperação multilateral lançada em 2009 pelo Conselho do Condado de *Pas-de-*

-*Calais*, França e pelo Conselho do Condado de *Kent*, Reino Unido, os principais parceiros nas margens do Estreito de Dover. A ESI agora reúne 11 estreitos, representando 24 parceiros da Albânia, Bélgica, Dinamarca, Estônia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Itália, Marrocos, Espanha, Suécia e Reino Unido. A ESI trabalha para o reconhecimento das especificidades dos estreitos europeus nos debates atuais e o lançamento de projetos estruturantes nesses territórios (*European Straits Initiative* [ESI], s.d.).

Graças aos intercâmbios ocorridos no âmbito do ESI, Mireille Hingrez-Cereda, vice-presidente do Conselho do Condado de *Pas-de-Calais* (França), voltou ao processo de criação de um “Comité do Estreito de Dover”, inspirado no atual Comité Fehmarnbelt entre a Dinamarca e a Alemanha. Segundo Mireille Hingrez-Cereda “O Brexit leva-nos a reconsiderar a nossa cooperação, (...) é a oportunidade de dar um novo folego às nossas trocas” (ESI, s.d.).

3.4. NATO E EUA

A Europa e a região do Canal da Mancha em particular contemplam uma série de infraestruturas da NATO (usados como apoio a esta organização), como portos, bases militares ou de comando e controlo. O ressurgimento da Rússia, fomentando a instabilidade do Ártico ao Báltico, o Mar Negro e o Cáucaso do Sul, e cada vez mais o Mar Mediterrâneo, trouxe a Europa de volta ao topo dos interesses internacionais dos Estados Unidos da América (EUA) (Heritage, 2019).

A base europeia para as forças dos EUA fornece a capacidade de responder de forma robusta e rápida aos desafios dos interesses económicos e de segurança dos EUA na região e nas proximidades. A atividade naval russa no Atlântico Norte e no Ártico exigiu um foco renovado no comando e controle regional e levou ao aumento das operações dos EUA e de recursos navais e navais aliados no Ártico (Heritage, 2019).

Numa reunião do Conselho Atlântico em março de 2019, o general Joseph F. Dunford, presidente do Estado-Maior Conjunto dos EUA, explicou que os EUA têm duas vantagens principais sobre os adversários: “(...) nossa rede de aliados e parceiros e a capacidade de projetar poder onde e quando necessário para promover nosso interesse nacional...”. Em nenhum lugar o valor dos aliados e dos EUA está mais presente e visível do que no ambiente operacional europeu (Heritage, 2019).

Os laços económicos dos EUA com a região também são importantes. Uma Europa estável, segura e economicamente viável é do interesse económico da América. Há mais de 70 anos, a presença militar dos EUA contribui para a segurança e estabilidade regionais, beneficiando economicamente europeus e americanos. As

economias dos EM da UE, agora com 28 anos, mas em breve com 27 anos, juntamente com os EUA, representam aproximadamente metade da economia global. Além disso, os EUA e os países membros da UE são os principais parceiros comerciais (Heritage, 2019).

3.5. RÚSSIA

A Rússia tem demonstrado crescente interesse na região, sobretudo na região do mar Báltico e mar do Norte, mas esse interesse também se tem estendido ao Canal da Mancha. Esta região permite aos russos uma projeção rápida para o Atlântico e norte da Europa através dos seus enclaves no mar Báltico. Estes enclaves também acabam por legitimar a presença dos russos nesta região, que têm aproveitado para fazer exercícios e reconhecimentos na região (Gehrke, 2018).

Apesar das águas do Canal da Mancha serem consideradas internacionais, para efeitos de navegação, o Reino Unido tem interceptado e acompanhado diversos navios de guerra russos que atravessam o canal. Por seu lado os russos consideram que “Os navios da marinha russa agem sob o direito internacional e observam estritamente as leis operacionais para a passagem de navios militares pelo Canal da Mancha; eles não representam nenhuma ameaça para a Grã-Bretanha”, conforme disse a Embaixada da Rússia em Londres (Vonow, 2019).

Além disso a Rússia parece ter trabalhado para desenvolver suas forças e capacidades militares nos últimos anos, construído e fortalecido mais instalações em Kaliningrado, seu exclave no Mar Báltico (Woody, 2018).

3.6. CHINA

O Canal da Mancha é uma região de relevante interesse para os chineses, naquilo que é a sua política de expansão económica e intenção de implementar a nova rota da seda, por si delineada, onde este Canal é determinante no que respeita ao acesso ao norte da Europa, onde claramente estão concentradas as maiores infraestruturas portuárias e industriais europeias. Isto permite uma rápida implantação daquilo que são as intenções económicas chinesas para a região. Claro que esta intenção arrasta consigo tudo o que são questões de segurança associadas à rota propriamente dita e infraestruturas de apoio (Forces Net, 2019).

tal europeia e também do Reino Unido têm portos marítimos que são vitais para a competitividade económica europeia, pois cerca de 70% das mercadorias circulam pela via marítimas, estas infraestruturas proporcionam que a UE seja um parceiro comercial de excelência de outras economias (Figura 3) (Pandya & Tagliapietra, 2018).



Figura 3 – Os dez principais portos europeus
Fonte: Pandya e Tagliapietra (2018).

Destacam-se pelo volume de transações comerciais marítimas assinaladas nos portos de Roterdão na Holanda, Antuérpia na Bélgica, Hamburgo e Bermen na Alemanha, Felixtowe no Reino Unido e Le Havre em França, seis portos de importância vital para a UE localizados no Mar do Norte e Canal da Mancha.

Devido à importância dos campos petrolíferos do Mar do Norte e do volume de petróleo que é transportado para as refinarias na Europa Ocidental, os petroleiros representam uma percentagem significativa de navios que circulam no Canal da Mancha. Devido ao elevado tráfego marítimo, esta zona está suscetível à ocorrência de acidentes, tendo sido registados no período de 1978 a 2007 acidentes com um impacto ambiental e económico de consideráveis dimensões (Ingpen, 2015):

- 1978, o petroleiro Amoco Cádiz encalhou, derramando uma elevada quantidade de petróleo bruto ao longo da costa francesa;
- 1999, naufrágio do petroleiro Erika, cujo casco partiu e derramou a sua carga;
- 2002 o transportador de veículos MV Tricolor afundou após uma colisão com outro navio;
- 2007, o porta contentores MSC Napoli, foi encalhado deliberadamente

ao largo da costa britânica para evitar um grande incidente de poluição.

O elevado tráfego marítimo efetuado ao longo do Canal da Mancha potência o aumento do risco de poluição seja causado acidentalmente ou por outros motivos. Neste sentido foram desenvolvidos sistemas de informação similares, britânico e francês, que operam em Dover, Reino Unido e *Cross de Gris Nez* em França, originando estabelecimento do MANCHEPLAN, um plano anglo-francês de cooperação e coordenação de ações em caso de acidente marítimo, que ainda está em vigor hoje (Glegg, Jefferson, & Fletcher, 2015; CAMIS, 2019).

Em termos militares, nos arredores do Canal da Mancha, a NATO tem realizado exercícios na região do Atlântico Norte, Mar do Norte e Mar Báltico com finalidade de testar a capacidade da Aliança atravessar livremente as *Sea Lines of Communication* (SLOC), no entanto, devido à modernização da capacidade submarina russa, e uma presença na região do GIUK condiciona os EUA para reforçar a NATO na Europa (Hamre & Conley, 2016).

A Alemanha, Reino Unido, França, Bélgica e Holanda, todos países NATO, estabeleceram um protocolo onde acordaram reforçar a cooperação destinada a proteger as rotas marítimas no Canal da Mancha e no Mar do Norte, por forma a reforçar a sua posição nestas regiões e repelir a ameaça submarina russa. Em 2019 foi registado no Atlântico Norte uma crescente atividade de submarinos russos desde o fim da Guerra Fria, através de ações de demonstração de força deslocando-se entre as regiões do GIUK. Por esta razão, a modernização das capacidades marítimas tem sido agora objeto de intenso debate na sede da Aliança em Bruxelas (Sethurupan, 2019). Este protocolo visa desenvolver a cooperação militar entre os países contribuintes da NATO através da reativação do Comité do Canal da Mancha (CHANCOM), enquanto órgão consultivo da NATO (Sprenger, 2019).

A marinha alemã já havia caracterizado o Mar Báltico como sendo um potencial teatro de operações, no entanto com efetivação do CHANCOM, será possível garantir a defesa naval nos corpos de água que tocam a Alemanha, quer do Mar do Norte e Mar Báltico e também a Leste e Oeste da Dinamarca.

4.2. ATORES INFLUENCIADORES NA REGIÃO

4.2.1. Reino Unido e França

Estes são os atores mais relevantes no que diz respeito ao controlo e administração do Canal da Mancha, ao qual os britânicos atribuem a designação de "*English Channel*" e os franceses de "*La Manche*". Ainda que o Reino Unido tenha

manifestado o interesse de sair da UE, enquanto o Brexit não for formalizado o acordo de dissociação e estabelecidos outros acordos.

Enquanto nação insular, o Reino Unido depende do mar em termos económicos e securitários, sendo um aliado relevante para as três alianças militares que contribuem para segurança marítima; NATO, a UE e as *Combined Maritime Forces*. Estas alianças mobilizam essencialmente meios navais e aéreos para as regiões estratégicas do Mediterrâneo, do Oceano Índico e do Golfo Pérsico. Desta colaboração, o Reino Unido obtém a compreensão das regiões estratégicas além-fronteiras e beneficia da segurança e influência que é prestada nessas regiões (*Her Majesty's Government* [HMG], 2014).

O Reino Unido no sentido de apoiar a estratégia marítimas da NATO, que tem um mandato mais vasto e focada nas questões militares, cujos objetivos gerais tais como a preservação da liberdade de comércio; manutenção do fluxo de tráfego através dos pontos de estrangulamento *chokepoints*; proteção de infraestruturas; prevenção da proliferação, da atividade terrorista e da criminalidade; e a proteção dos cidadãos a bordo de embarcações privadas, são coincidentes com a estratégia nacional, pretende manter um nível de interoperabilidade que possibilite uma segurança marítima coletiva rápida e eficaz, quando necessário (HMG, 2014).

Relativamente à França, enquanto estado costeiro e marítimo, tem estabelecidas dez zonas marítimas, das quais três são ao largo de França (Canal-Mar do Norte; Atlântico e Mediterrâneo) (Figura 4). Nestas zonas marítimas estão incluídas áreas que têm o estatuto de alto mar sobre as quais a França exerce as suas responsabilidades, quer em relação aos seus próprios navios, quer a navios estrangeiros ou navios apátridas de acordo com as convenções internacionais que França assinou (*République Française* [RF], 2015).

Embora as ameaças sejam latentes, a França tem sido alvo de mensagens de grupos radicais que podem facilmente adaptar as suas ações que poderão causar grande impacto à segurança e interesses nacionais, desta forma, o Mediterrâneo, o Canal da Mancha e o Mar do Norte parecem ser particularmente sensíveis (RF, 2015).

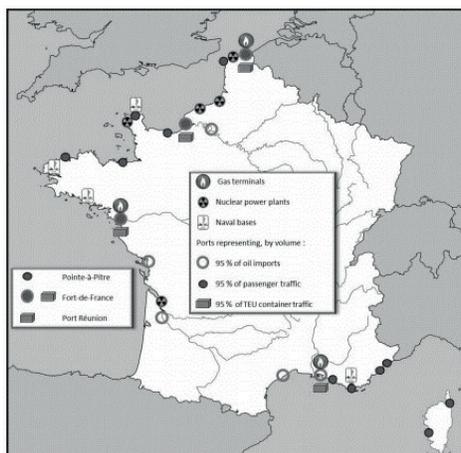


Figura 4 – Áreas sensíveis da costa Francesa

Fonte: RF (2015, p. 17).

A França afirma o seu envolvimento em todos os projetos e ações relativas à segurança das áreas marítimas da UE, favorecendo a participação ativa em projetos europeus com o objetivo de aumentar a capacidade de vigilância e intervenção nestes domínios. De acordo com os seus próprios requisitos operacionais, a França tem participado em operações marítimas coordenadas pela Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira, vulgarmente conhecida como Agência FRONTEX, providenciando a partilha de experiência relativa às atividades de domínio marítimo (RF, 2015).

Para além do Canal da Mancha ser um ponto de convergência do tráfego marítimo mundial durante vários séculos, é também uma plataforma de ligação entre o Sul do Reino Unido e o Norte de França. Por um lado o túnel contribui para a rápida ligação entre os dois países e o centro da Europa, no entanto, uma vez que se perspectiva o que o aumento dos ganhos de tempo-distância das próximas décadas são mais propensos a ser realizados nas rotas marítimas, a vantagem estratégica será atribuída aos portos e regiões cuja geografia assuma vantagem perante os operadores (CCA, 2019).

Ambas as margens do Canal da Mancha têm experimentado mudanças consideráveis no que diz respeito ao tráfego e indústria portuária, uma vez que este sector se encontra em rápido crescimento tem havido a necessidade de haver uma adaptação, quer em termos de realinhamento geográfico do comércio como às mudanças tecnológicas que têm contribuído para o tamanho dos navios e os métodos

de manuseamento de carga (estiva) e adicionalmente haver uma maior cooperação entre a França e o Reino Unido (Figura 5) (CCA, 2019).

Como exemplo do interesse e cooperação dos dois países para esta região é o Plano de Implementação para o Estreito de Dover desenvolvido por entidades dos dois países. Este plano refere que em 2034, o Estreito de Dover terá maior reconhecimento da Europa, o que ajudará a alcançar uma gestão aprimorada da área, por meio de ações conjuntas comprometidas as autoridades francesas e britânicas (CCA, 2019).

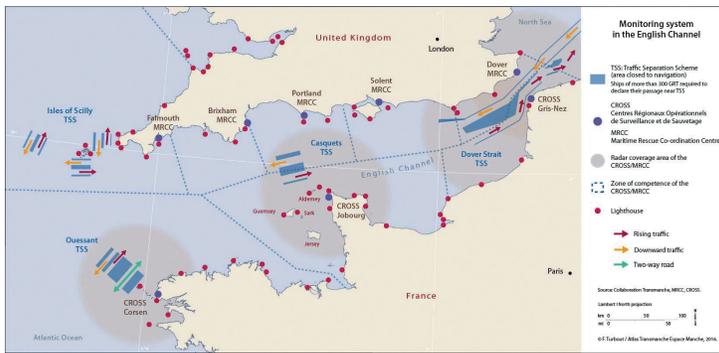


Figura 5 – Sistema de monitorização do Canal da Mancha

Fonte: Buléon e Shurmer-Smith (2015).

O mesmo plano refere ainda que a riqueza natural e cultural da região fará parte de atividades económicas inovadoras, incluindo uma oferta turística reconhecida, que será totalmente concretizada através da proximidade do túnel da Mancha e portos de ambas as margens (CCA, 2019).

4.2.2. Países do Mar do Norte

Alemanha, França e Reino Unido, enquanto potências industriais têm interesses estratégicos no transporte marítimo, comércio exterior e segurança energética. Da mesma forma que outros estados costeiros como a Noruega, Dinamarca e Holanda, são líderes mundiais em setores como petróleo e gás offshore, aquicultura, energia eólica e serviços de engenharia costeira, importa referir que cerca de 90% das exportações da Europa são efetuadas a partir dos portos localizados na envolvente do Mar do Norte (Long, 2015).

Em termos securitários a reativação do CHANCOM, com finalidades idênticas às da Guerra Fria, está alinhado com a estratégia naval das nações europeias

no sentido de fortificar suas águas territoriais contra hipotéticas incursões perpetradas pela Rússia, assumindo o Canal da Mancha uma região estratégica para a NATO, que como refere Sprenger (2019) "... a área do Canal da Mancha é a porta da frente para a Europa Central e um portão importante para o Mar Báltico...", sendo considerado um ponto crítico de estrangulamento para o tráfego marítimo entre o Reino Unido e a Europa continental. Ainda sobre esta temática, a marinha alemã define o Mar Báltico como sendo um potencial teatro de operações que merece maior ênfase, cujo alinhamento estratégico com a Dinamarca a coberto do CHANCOM, sendo obtida vantagem geopolítica no Mar do Norte em termos de defesa naval da Aliança (Sprenger, 2019; Allport, 2018).

4.2.3. União Europeia

O domínio marítimo é de vital importância para a economia da UE. Todavia, recentemente, a segurança da UE tem vindo a ser assolada por um conjunto de novas ameaças, como por exemplo: tensões entre as grandes potências; a pirataria no Corno de África; a ameaça terrorista; questões relacionadas com a segurança no Mediterrâneo; a crise de refugiados e o tráfico ilegal de drogas, armas e seres humanos, entre outras. É em torno desta conjuntura que o debate tem evoluído (Cabrita, 2017)

Para lidar com esta questão, a UE estabeleceu a sua própria estratégia de segurança marítima - *European Union Maritime Security Strategy*, fornecendo um quadro comum de ação para os EM da UE e constitui um instrumento particularmente eficaz para racionalizar e aperfeiçoar as ações europeias no domínio da segurança marítima, dando as orientações necessárias para a implementação da cooperação bilateral ou multilateral com outros EM, instituições e organismos europeus ou estados terceiros, centrados em ações ou subações desenvolvidas no seu plano de ação. Como a França já fez com a Dinamarca, Espanha e Portugal no Golfo da Guiné (*European Union*, 2014; RF, 2015).

O Reino Unido tem manifestado intenção em assumir a liderança no desenvolvimento de uma estratégia de segurança marítima da UE, garantindo que seja coerente com as estratégias integradas da política marítima e da bacia marítima (HMG, 2014). Que, caso se confirme o Brexit este objetivo governamental não será certamente alcançado.

O Brexit gera incertezas para o Reino Unido e para a UE, contraria o espírito de cooperação e estabilidade da Europa, no entanto prevalecerá a tendência do Canal ser uma passagem marítima de importância global.

4.2.4. NATO e EUA

O Oceano Atlântico é o principal meio de comunicação da NATO, pois, é através das SLOC que a Aliança apoia e sustenta as operações terrestres na Europa. Desde a Guerra Fria que o posicionamento geográfico da região marítimas composta por GIUK, que conjugado com o Canal da Mancha e Mar do Norte representa para a Aliança o palco ideal para o emprego de forças de luta antissubmarina no sentido de dissuadir as agressões militares da União Soviética (URSS) (Allport, 2018; *North Atlantic Treaty Organization* [NATO], 2019).

O período da Guerra Fria foi marcado pelas tensões entre o Bloco Soviético e os EUA. Apesar de vários teorizadores hesitarem em colocar relvo às teorias geopolíticas, as preocupações de controlo do *rimland*⁶⁰, tendo sido realizado várias ações dissuasoras por parte de ambos os contendores (URSS e EUA-NATO) incidindo na realização de exercícios com a projeção de forças militares e respetivo posicionamento. Durante a Guerra Fria, postura militar marítima no Atlântico Norte contribuiu para a proteção das SLOC da NATO. (Correia P. P., 2004; Allport, 2018).

O fim da Guerra Fria resultou na incapacidade de Moscovo manter a sua influência nos espaços tradicionais. Que com a unificação da Alemanha, queda do muro de Berlim e conseqüente dissolução da URSS, as manobras dissuasoras deixam de ter expressão na região do Atlântico Norte. No entanto, na sequência do discurso e narrativa do presidente Russo⁶¹ Vladimir Putin e Após a anexação ilegal da Crimeia pela Rússia, o Mundo Ocidental e algumas das ex-repúblicas soviéticas, receiam o início do acordar do velho urso russo e do desenvolvimento do *putinismo*, através do ressurgimento de reivindicações de natureza imperialista e expansionismo territorial (Ellis, 2015).

Neste quadro, a NATO assume que os seus atuais desafios de segurança assentam sobretudo a Leste, verificando-se uma postura agressiva da Rússia, materializada pela anexação da Crimeia e pela militarização junto da fronteira da NATO (Correia J. P., 2019).

⁶⁰ «Mackinder, Spykman, mesmo Mahan, deram de novo um contributo para justificar, pela análise geopolítica, a estratégia da contenção. Por uma série de pactos de assistência mútua, o *rimland* foi reconstituído, com a exceção da enorme brecha que constituía então o território da China popular. E os Estados do *rimland* deram à América a mais vasta e mais completa das redes de bases aéreas, terrestres e navais de que um país jamais dispôs (...) o chamado partido do ocidente controlava assim o espaço terrestre, marítimo e aéreo em volta da União Soviética e da China» (Gallois, cit por Correia, 2004, p. 41).

⁶¹ Acima de tudo, deveríamos reconhecer que o colapso da União Soviética foi um grande desastre geopolítico do século. Para o *Russkiy Mir*, tornou-se um verdadeiro drama. Dezenas de milhares dos nossos cidadãos e compatriotas encontraram-se fora de território Russo. Além disso, a epidemia de desintegração afetou a própria Rússia. (Putin, 2005).

Allport (2018), tendo por base os cenários identificados e doutrinas de ambos os contendores, percebe o aumento da militarização, através da presença de meios navais e submarinos na região do Atlântico Norte, mais concretamente na região do GIUK, onde a Rússia procurará interditar as SLOC da NATO, monitorizar e interditar os cabos marítimos provenientes do Canal da Mancha, por forma a garantir o controlo do bastião Russo a Leste do GIUK (Figura 6).

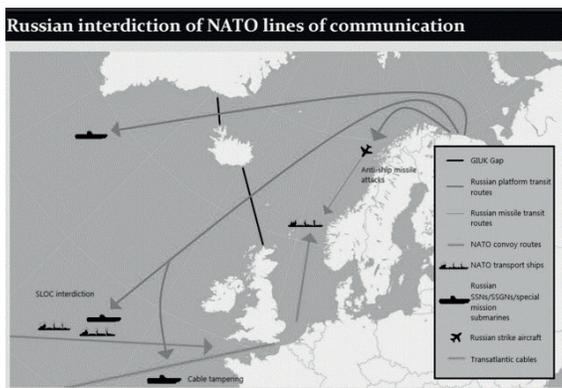


Figura 6 – Possível postura Russa no Atlântico Norte
Fonte: Allport (2018).

Com base no cenário referido anteriormente, a NATO teria duas opções para combater a ameaça dos submarinos russos no Atlântico. A primeira, uma postura mais conservadora seria proporcionar cobertura antisubmarina próxima ou afastada, aos navios que atravessem a região. No entanto, uma opção mais proativa seria a interceção de ataques submarinos russos a partir das águas territoriais dos membros da NATO, potenciando a criação de um cordão defensivo ao longo do GIUK para evitar o trânsito de submarinos russos (Allport, 2018).

O triângulo formado entre os Canal da Mancha, GIUK e Grupo dos Bálticos relavam a importância geopolítica desta região, sendo um ponto de passagem e ligação do Ártico e do Báltico com a Atlântico, que na política externa Russa é de elevada importância para a prossecução dos seus interesses estratégicos, bem para a NATO no sentido de possibilitar as suas ações no quadro da Aliança (Figura 7).

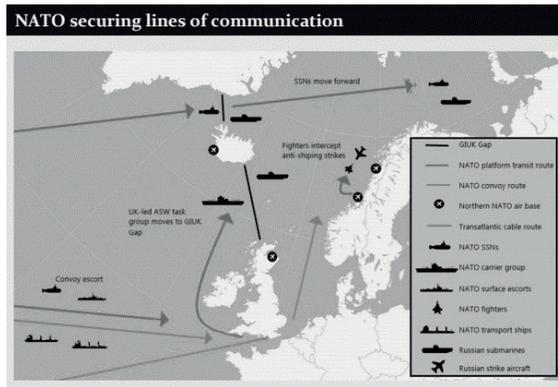


Figura 7 – Possível postura Russa no Atlântico Norte
Fonte: Allport (2018).

O Canal da Mancha, o GIUK e controlo do Mar do Norte são de extrema importância para NATO, possibilitando o apoio e sustentação das Forças da NATO que estejam a operar na Europa pela via marítima. Esta postura seria a mais adequada para permitir que os reforços provenientes dos EUA pudessem chegar à Europa com perdas mínimas, as tentativas de interditar os cabos submarinos fossem minimizadas e garantir abertura das rotas de navegação regulares de civis e acesso ao sul da Noruega (Allport, 2018).

Os EUA têm tido uma similar cooperação bilateral em matéria de defesa e segurança, com a Noruega e a Dinamarca, cujo fundamento é baseado no planeamento logístico bilateral, nesta cooperação está incluída a modernização dos sistemas de armas aéreas, pré posicionamento de forças e participação de exercícios por forma a melhorar a prontidão da Aliança (Hamre & Conley, 2016).

4.2.5. Rússia

Em 2016, a Rússia assumiu a colocação de mísseis táticos nucleares no enclave de Kaliningrado no Mar Báltico, o que proporciona um alcance e cobertura até 450 milhas. Para além disso, é onde está sedeadada a frota Russa do Mar Báltico assistindo-se ao aumento da presença de navios militares russos, com capacidade de projetar mísseis nucleares até 930 milhas. O governo russo também melhorou suas defesas costeiras em Kaliningrado e estação de Radar na costa norte de Kaliningrado se estende em toda a Europa e pode dar um aviso antecipado de um ataque aéreo de entrada (Hamre & Conley, 2016).

A Rússia reconhece e dá prioridade ao Atlântico Norte como sendo uma SLOC crítica, uma vez que é para esta região que a Rússia pode projetar as unidades com base na Península de Kola e impedir que as forças dos EUA se desdobrem para reforçar as forças da NATO nos seus flancos norte e oriental como aconteceu durante a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria, (Hamre & Conley, 2016)

Em outubro de 2016 o único porta aviões nuclear russo, Almirante Kuznetsov e os navios de escolta, que se dirigiam para o Mediterrâneo Oriental para apoio à operação russa que estava a ser conduzida na Síria, atravessaram o Canal da Mancha (Hamre & Conley, 2016; Jornal de Notícias, 2016).

Em 2017, a Rússia conduziu o exercício ZAPAD (Figura 8), cujas atividades foram realizadas em duas fases - uma primeira fase defensiva e contraofensiva, seguida pela transição para uma segunda fase ofensiva (Johnson, 2017).



Figura 8 – Manobras ofensivas realizadas no exercício russo ZAPAD 2017
Fonte: Röpcke (2017).

A NATO percebeu que o conjunto do exercício ZAPAD consistia num único exercício estratégico representando um conflito de larga escala. A escala e a intensidade das atividades de exercício militar russo durante setembro de 2017 é consistente com o sistema de operações estratégicas que a Rússia conduziria em conflito com a OTAN, concentrando-se na Direção Estratégica Ocidental, com o apoio à atividade militar em todo o país em todas as direções estratégicas e potenciais operações globais (Johnson, 2017).

4.2.6. China

A economia da China é dependente das trocas comerciais marítimas, cerca 90% das exportações são efetuadas por mar, representando um exponencial deste ator em termos internacionais. Da sua expansão económica destaca-se a “nova rota da seda” *Belt and Road Initiative* (BRI). Com este projeto a China pretende uma maior integração na economia mundial, procurando a comunicação e cooperação entre o Oriente e o Ocidente, estando contempladas rotas terrestres que abrangem a Eurásia e que ligam a China, Europa, Rússia e Médio Oriente (Pandya & Tagliapietra, 2018).

Os portos de Roterdão, na Holanda, Antuérpia e Zeebrugge, na Bélgica, próximos do Canal da Mancha e Mar do Norte, certamente que serão considerados fundamentais para a estratégia de implementação da BRI. Ainda que esporadicamente, têm sido intercetados navios de guerra chineses a atravessar o Canal, que vão conseguindo justificar a sua presença com a participação em exercícios, “mascarando” aquilo que serão as suas verdadeiras intenções (*Royal Navy News*, 2019).

De acordo com as projeções de Lloyd's (2013), a maior taxa de crescimento do comércio contentorizado será entre o Extremo Oriente e o Médio Oriente onde os Oceanos Índico e o Pacífico ocuparão a centralidade das trocas comerciais entre continentes. Não obstante dos indicadores apresentados por Lloyd's (2013), o posicionamento geográfico do Canal da Mancha continuará a ser relevante para o comércio europeu e global. É o ponto de entrada a Noroeste da Europa, situa-se na proximidade de duas grandes metrópoles, Londres e Paris e dos principais portos do Mar do Nort.

4.3. DESAFIOS SECURITÁRIOS

O fluxo migratório para o Reino Unido, tem sido processado através do Canal Mancha, tanto por via marítima como pelo Eurotúnel, no entanto, dado o controlo rigoroso das entidades alfandegárias tanto da França como do Reino Unido, tem-se verificado a procura de rotas alternativas noutras zonas onde o controlo é menos rigoroso (Wallis, 2019).

As tentativas de travessia do Canal têm aumentado significativamente, em 2017 houve apenas 12 tentativas de atravessar o Canal da Mancha, em 2018, 71 e no ano passado registaram-se 240 tentativas, estimando-se que pelo menos 1.400 pessoas chegaram ao Reino Unido atravessando o Canal da Mancha. Segundo Wallis (2019), o Reino Unido é o segundo país da Europa, depois da Alemanha, com os maiores fluxos de migrantes, onde, segundo dados de 2018, os estrangeiros representavam 14% da população do Reino Unido.

Comparativamente à crise migratória vivenciada no Mediterrâneo o fluxo de migrantes no Canal da Mancha é pouco expressivo, no entanto não deixa de ser uma preocupação e um desafio que se coloca à França e Reino Unido.

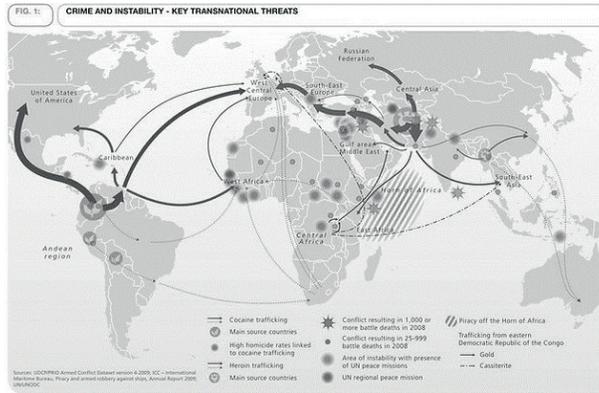


Figura 9 – Crimes organizados transnacionais e instabilidade
 Fonte: Stanojoska (s.d.).

Relativamente ao crime e ameaças transnacionais, aqueles mais relevantes e que têm implicações securitárias para o Canal da Mancha são as relacionadas com o tráfico de heroína proveniente do sudoeste asiático e Cocaína da América Latina (*Central Intelligence Agency*, 2019).

Apesar do Canal da Mancha não ser afetado pela pirataria e as ações terroristas, a atividade assinalada ao largo da Somália e Golfo de Aden poderá afetar a Europa no trânsito marítimo da rota do Suez que se destine a Roterdão. Na eventualidade da pirataria aumentar e a instabilidade destas regiões afete a circulação marítima, a *Northern Sea Route* é uma alternativa viável para fazer chegar à Europa as mercadorias provenientes da China (Ferrão, 2014).

Como resultado das alterações climáticas, a superfície do Ártico está a sofrer uma profunda alteração ao paradigma da navegabilidade, sendo possível, ainda que sazonalmente, a circulação marítima e consequente acesso e transporte dos recursos ali existentes, bem como proporcionar uma ligação mais económica e rápida, uma vez que será possível encurtar significativamente as distâncias entre os portos da Ásia, Europa e da América. No caso da rota entre Yokohama, no Japão e Roterdão, na Holanda em relação à rota do Suez a *“Northern Sea Route”* proporcionará uma redução de 40% do atual tempo despendido (Ferrão, 2014).

Com a futura efetivação destas rotas e crescente ascensão do comercio marítimo a favor da Ásia e do Pacífico o papel estratégico do Canal da Mancha não

será excluído uma vez que o fluxo do comércio proveniente da Ásia seguirá para outras rotas europeias via canal, continuando a ser relevante a sua importância estratégica (Buléon & Smith, s.d.).

4.4. RELAÇÕES ENTRE ATORES

4.4.1. Reino Unido - França

São os únicos países europeus que possuem armas nucleares, são membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas e que no âmbito internacional têm abordagens similares, o que lhes leva a ter uma relação de cooperação bem consolidada. (Ministère de L'Europe et des Affaires Étrangères, 2020).

Em termos económicos o Reino Unido é o terceiro maior investidor estrangeiro em França e em contrapartida a França tem 116 projetos de investimento que garantem cerca de 8.000 postos de trabalho, no entanto a cooperação em matéria de defesa é o elemento mais crucial das relações entre estes países, que através dos tratados de *Lancaster House* de 2010 são incluídos os aspetos de cooperação de âmbito operacional e estratégico respeitante às Indústrias de Defesa (*Government of the United Kingdom*, 2010)

No que respeita à ligação física entre os dois países através do Túnel do Canal da Mancha é aplicável o regime jurídico definido no Tratado de Canterbury de 12 de fevereiro de 1986 relativa à construção e mais tarde firmado um acordo de concessão, sendo criada uma comissão intergovernamental em nome dos dois governos no sentido supervisionar as questões relativas à construção e operação do Eurotúnel (Ministère de L'Europe et des Affaires Étrangères, 2020).

4.4.2. Rússia – China – EUA

No âmbito das Relações Internacionais o posicionamento destes países enquanto membros permanentes no Conselho de Segurança das Nações Unidas confere-lhes um estatuto de elevada importância, no entanto em termos da balança de poder, apesar de haver assuntos de cooperação nem sempre é consensual o seu relacionamento.

Os EUA têm tido relações com a Rússia que se podem considerar positivas no período pós-Guerra Fria, no que respeita ao controlo do armamento nuclear e na troca de informações no que respeita ao combate ao terrorismo global. No entanto, nos últimos anos, a política externa de Putin, caracterizada pela pressão exercida nos países vizinhos e considerados estados mais “fracos”, aludindo à anexação da Crimeia em 2014 e interferência nos estados Bálticos motivado pelo argumento da

proteção das minorias Russas nesses estados, poderão têm originado pontos de discordância que poderão evoluir para uma crise nas relações EUA-Rússia (Sousa, s.d.).

No que respeita às relações sino-americanas é nos últimos 20 anos que têm ocorrido com maior frequência os atritos no plano da segurança, pois, a partir de 2001 que Pequim impulsionado pelo crescimento do seu poder económico, acelerou o seu programa de modernização militar, com o intuito de incrementar a sua capacidade de dissuasão regional face às interferências de Washinton sobre as áreas marítimas do interesse da China, havendo uma disputa de interesses na região da Ásia-Pacífico, no entanto em termos de política externa os dois países não apresentam conflitos insanáveis apesar de no âmbito regional a China se mostrar desafiadora da preponderância dos EUA (Carricho, 2012).

As relações sino-russas têm sido cooperativas nos últimos 25 anos devido aos interesses estratégicos comuns e cooperação militar no que se refere à compra de armamento Russo. Desde a crise na Ucrânia, em 2014, Moscovo sentiu a necessidade de avançar para uma relação ainda mais estreita com Pequim (Chase et al., 2017).

No triângulo estratégico entre Washington, Moscovo e Pequim, a China ocupa agora a posição mais favorável. Se esta tendência persistir dependerá, como tem sido na história recente, dos interesses chineses e russos, das tensões nas suas relações bilaterais, das relações de cada país com os EUA (Chase et al., 2017).

5. CONCLUSÕES

Apesar do Canal da Mancha durante muito tempo ser percecionado como sendo uma barreira natural para a defesa do território britânico, na verdade foi um palco de disputas e batalhas que na história militar mais recente, contrariamente à ideia de barreira, foi a partir do Reino Unido que foi lançada a ofensiva contra a Europa ocupada pela Alemanha nazi durante a Segunda Guerra Mundial no desembarque da Normandia.

Uma vez que o Canal da Mancha é uma das vias mais movimentadas do mundo a sua importância assume uma posição relevante na geoestratégia marítima do comércio mundial, sendo um local geopoliticamente relevante para o desenvolvimento humano e crescimento da atividade económica, que após a construção do Eurotúnel, o Canal da Mancha assume uma configuração geográfica de *chokepoint* de duplo sentido.

A passagem pelo Canal da Mancha possibilita que as trocas comerciais para as Américas e para a África Ocidental sejam efetuadas em rotas mais curtas, com esta evidencia a utilização do Canal pelos operadores torna-se apetecível por ser

mais rentável, sendo esta região atrativa para o processo de globalização dos países economicamente emergentes, como a China, que na “nova rota da seda” inclui os portos Europeus do Mar do Norte na sua estratégia.

A segurança dos mares e dos oceanos implica uma cooperação crescente entre os Estados e as organizações regionais, neste sentido estão estabelecidos protocolos de cooperação entre a França e o Reino Unido em termos regionais possibilitando uma melhor coordenação no que respeita à governança de exploração dos recursos marítimos, mas também em termos de segurança à navegabilidade e gestão dos riscos e poluição ambiental.

Numa estratégia mais holística, a UE como ator relevante na economia global, reconhece a importância da segurança marítima adotando um conceito de segurança mais alargada através da agência Frontex e dos seus EM na adoção de medidas concretas nos estreitos abrangidos pelo *European Straits Initiative*. Vários estreitos ou canais os conectam as rotas comerciais marítimas, tornando-se necessário defender o princípio da liberdade de navegação no mar. Esta liberdade permite que uma grande parte do comércio se processe sem os constrangimentos das questões geopolíticas inerentes ao transporte terrestre e aéreo.

A questão do Brexit deixa incertezas tanto para o Reino Unido como para a UE, no entanto, no que diz respeito ao Canal da Mancha, é extremamente importante que atempadamente sejam estabelecidos os acordos e medidas concretas no sentido de evitar o não acordo, uma vez que seriam criados constrangimentos com impacto global e regional.

O elevado potencial e utilização do canal faz elevar o seu valor estratégico, fazendo parte das estratégias militares da França, do Reino Unido e também da NATO, o valor estratégico militar deste *chokepoint* é confirmado pelas recentes intrusões de forças militares russas, enquanto linha de comunicação marítima da NATO entre os EUA e os seus Aliados do Norte da Europa, Noruega e Países do Báltico.

A região do Atlântico Norte reflete hoje a memória muscular, no que foram as posturas militares da Rússia e dos EUA-NATO na Guerra Fria, destas ações, o Canal da Mancha juntamente com a região do GIUK são de extrema importância para NATO, possibilitando o normal apoio e sustentação pela via marítimas aos seus Aliados da Europa e da Região do Báltico.

A expansão económica da China tendencialmente elevará a relevância geopolítica do Oceano Pacífico, no entanto devido à importância que a Europa representa para a China os fluxos comerciais marítimos serão uma opção economicamente viável onde principais portos do Norte da Europa, por terem a relevância

atual e se localizarem nas proximidades das grandes metrópoles europeias o posicionamento geográfico do Canal da Mancha manterá um *status quo* relevante. Foi possível verificar que de acordo com a realidade geopolítica atual e perspectivas futuras, o Canal da Mancha é um *chokepoint* relevante e esta região será considerada na definição das estratégias e visões geoestratégicas de acordo com os interesses dos diferentes atores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allport, R. (2018). *Fire and Ice: A New Maritime Strategy for NATO's Northern Flank*. Retirado de <http://www.hscentre.org/wp-content/uploads/2018/11/Fire-and-Ice-A-New-Maritime-Strategy-for-NATOs-Northern-Flank.pdf>
- Agência Angola Press (2019). *Londres envia navio de guerra ao Canal da Mancha para dissuadir imigrantes* [Página online]. Retirado de http://cdn2.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/internacional/2019/0/1/Londres-envia-navio-guerra-Canal-Mancha-para-dissuadir-imigrantes,f6a304b8-657b-4872-b519-70db6948c8ae.html
- Arnold, G. (2000). *World Strategic Highways*. New York: Routledge.
- Ashton, N., Lewis, S., & Stringer, C. (2011). *The ancient human occupation of Britain*. Amsterdam: Elsevier.
- Buléon, P., & Shurmer-Smith, L. (2015). *Cross Channel Atlas* [Página online]. Retirado de <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/en/>
- Buléon, P., & Smith, L. (s.d.). *Cross Channel Atlas - Channel Space* [Página online]. Retirado de <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/en/page-444.html>
- Cabrita, C. (2017). *Maritime Security Strategy and the EU Global Strategy: thinking globally?*. Retirado de http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/3787/1/lpis_15_1.pdf
- Carricho, A. (2012). *As percepções de insegurança sino-americanas* [Página online]. Retirado de http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992012000200003
- Cross Channel Atlas (2019). *Channel Arc Manche Integrated Strategy* [Página online]. Retirado de <http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/en/>
- Chase, M., Medeiros, E., Roy, J., Rumer, E., Sutter, R., & Weitz, R. (2017). *Russia-China Relations - Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines*. Retirado de https://carnegieendowment.org/files/SR66_Russia-ChinaRelations_July2017.pdf

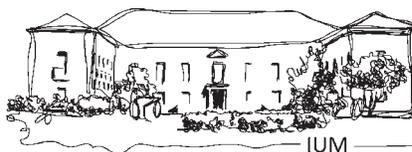
- Central Intelligence Agency (2019). *The World Factbook* [Página online]. Retirado de <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/>
- Corera, G. (2012). *Tactical nuclear weapons 'are an anachronism'* [Página online]. Retirado de <https://www.bbc.com/news/world-europe-16877666>
- Correia, J. P. (2019). *NATO, 70 anos de transformação militar. Que desafios numa Zona de Operações Global?* [Página online]. Retirado de <https://www.revis-tamilitar.pt/artigo/1444>
- David, Y. P. (1972). *Problems Raised by the Introduction of Sea Navigation Control in the Strait of Dover*. Retirado de <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S1474667017684659?token=BDF5D91DD2B72512AE994A34A145DF3F-28DD7CA573B61930C8C868CB935C7899DB1B74A005CF7D64AEBFC5C-043D32BD1>
- Doods, W., Friedrich, L., Dedieu, K., Morisseau, F., Herry, J., Philippe, M., & Vascalde, D. (2015). *The Potential Role of Ecosystem Service Assessment in Marine Governance in the Western Channel*. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/274009908_The_potential_role_of_ecosystem_service_assessment_in_marine_governance_in_the_western_Channel
- Ellis, G. (2015). *The Baltic and the Bear* [Página online]. Retirado de <https://www.aljazeera.com/programmes/peopleandpower/2015/07/baltic-bear-150726085956123.html>
- European Straits Initiative (s.d.). *What is the European Straits Initiative?* [Página online]. Retirado de <http://www.europeanstraits.eu/>
- European Union (2014). *European Union Maritime Security Strategy*. Retirado de <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT>
- Ferrão, E. (2014). *A abertura da Rotta do Ártico (Northern Passage)* (Trabalho de Investigação Individual, Curso de Promoção a Oficial General). Instituto de Estudos Superiores Militares, Pedrouços
- Forces Net. (2019). *Royal Navy Escorts Chinese Warship Through Dover Strait* [Página online]. Retirado de <https://www.forces.net/news/world/royal-navy-escorts-chinese-warship-through-dover-strait>
- Gehrke, J. (2018). *Russia defends sending warships through English Channel* [Página online]. Retirado de <https://www.washingtonexaminer.com/policy/defense-national-security/russia-defends-sending-warships-through-english-channel>
- Glegg, G., Jefferson, R., & Fletcher, S. (2015). *Marine governance in the English Channel (La Manche): Linking science and management*. Retirado de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0025326X15001101>

- Government of the United Kingdom. (2010). *UK–France Summit 2010 Declaration on Defence and Security Co-operation* [Página online]. Retirado de <https://www.gov.uk/government/news/uk-france-summit-2010-declaration-on-defence-and-security-co-operation>
- Gupta, S. C. (2017). *Two-stage opening of the Dover Strait and the origin of island*. Retirado de <https://www.nature.com/articles/ncomms15101>
- Hamre, J., & Conley, H. (2016). *The Centrality of the North Atlantic to NATO and US Strategic Interests*. Retirado de <https://tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/02681307.2016.1291020?needAccess=true>
- Heritage (2019). *Assessing the Global Operating Environment - Europe* [Página online]. Retirado de <https://www.heritage.org/military-strength/assessing-the-global-operating-environment/europe>
- Her Majesty's Government (2014). *The UK National Strategy for Maritime Security*. Retirado de https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/322813/20140623-40221_national-maritime-strat-Cm_8829_accessible.pdf
- Ingpen, B. (2015). *English Channel and the Straits of Dover* [Página online]. Retirado de <https://maritimesa.org/grade-12/english-channel-and-the-straits-of-dover/>
- Jornal de Notícias (2016). *Porta-aviões nuclear russo chegou à costa Síria* [Página online]. Retirado de <https://www.jn.pt/mundo/porta-avioes-nuclear-russo-chegou-a-costa-da-siria-5494406.html>
- Johnson, D. (2017). *ZAPAD 2017 and Euro-Atlantic security* [Página online]. Retirado de <https://www.nato.int/docu/review/articles/2017/12/14/zapad-2017-and-euro-atlantic-security/index.html>
- Lloyd's (2013). *Global Marine Trends 2030*. Retirado de <http://www.futurenautics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030Report.pdf>
- Long, R. (2015). *The North-East Atlantic and the North Sea*. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/272162359_The_North-East_Atlantic_and_the_North_Sea
- Mambra, S. (2019). *Marine in sight*. Retirado de <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/the-strait-of-dover-the-busiest-shipping-route-in-the-world/>
- McCarthy, N. (2019). *UN: English Channel crossings not a migrant crisis* [Página online]. Retirado de <https://www.statista.com/chart/16536/number-of-refugees-attempting-to-cross-the-following/>
- Ministère de L'Europe et des Affaires Étrangères (2020). *France in the United Kingdom* [Página online]. Retirado de <https://uk.ambafrance.org/Bilateral-cooperation>
- North Atlantic Treaty Organization (2019). *Operations and missions: past and pre-*

- sent [Página online]. Retirado de https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_52060.htm
- O'Sullivan, F. (2018). *Britain's Big Border Fight Is All About the English Channel* [Página online]. Retirado de <https://www.citylab.com/equity/2018/12/no-deal-brexit-migrants-english-channel-shipping/579208/>
- Pandya, S., & Tagliapietra, S. (2018). *China's strategic investments in Europe: The case of maritime ports* [Página online]. Retirado de <https://bruegel.org/2018/06/chinas-strategic-investments-in-europe-the-case-of-maritime-ports/>
- Pifer, S. (2017, 21 de março). *Multilateralize the INF problem* [Página online]. Retirado de <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/03/21/multilateralize-the-inf-problem/>
- Prandle, D. L. (1993). *Tidal flow through the Straits of Dover*. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/260780234_Tidal_Flow_through_the_Straits_of_Dover
- Putin, V. (2005). *Annual Address to the Federal Assembly of the Russian Federation* [Página online]. Retirado de <http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/22931>
- République Française (2015). *National strategy for the security of maritime areas*. Retirado de https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/01/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes_en_national_strategy_for_the_security_of_maritime_areas.pdf
- Royal Navy News (2019). *Royal Navy Shadows Chinese Destroyer Through Strait of Dover* [Página online]. Retirado de <https://www.maritime-executive.com/features/royal-navy-shadows-chinese-destroyer-through-strait-of-dover>
- Roger, J. G. (2012). *Vulnerability of the Dover Strait to coseismic tsunami hazards: insights from numerical modelling*. Retirado de <https://academic.oup.com/gji/article/188/2/680/586621>
- Röpcke, J. (2017). *Putin's Zapad 2017 simulated a war against NATO* [Página online]. Retirado de <https://www.bild.de/politik/ausland/bild-international/zapad-2017-english-54233658.bild.html>
- Sethurupan, N. (2019). *NATO records Russia's largest submarine activity since end of Cold War* [Página online] Retirado de <http://www.norwaynews.com/nato-records-russias-largest-submarine-activity-since-end-of-cold-war/>
- Sousa, P. (s.d.). *Relações EUA-Rússia: Os Anos Recentes*. Retirado de <https://www.cepese.pt/portal/pt/publicacoes/colecoes/working-papers/relacoes-externas-de-portugal/relacoes-eua-russia-os-anos-recentes/Relacoes-EUA-Russia-Os-Anos-Recentes.pdf>

- Sprenger, S. (2019). *Five European navies rally around Cold War-era 'Channel Committee'* [Página online]. Retirado de <https://www.defensenews.com/global/europe/2019/11/08/five-european-navies-rally-around-cold-war-era-channel-committee/>
- Stanojoska, A. (s.d.). *The connection between terrorism and organized crime: narco-terrorism and the other hybrids*. Retirado de https://wb-iisg.com/wp-content/uploads/bp-attachments/4745/Angelina-Stanojoska_The_Connection_between_Terrorism_and_Org.pdf
- Sykes, B. (2006). *Saxons, Vikings, and Celts, The Genetic Roots of Britain and Ireland*. New York: W. W. Norton.
- Tellechea, R. C., Silva, T. B., & Ormond, Y. P. (2012). *A disputa dos mares entre Holanda e Inglaterra: a construção do poder naval segundo a perspectiva de Mahan*. Retirado de <http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/viewFile/57/61>
- The Economist (2018). *China's "maritime road" looks more defensive than imperialist* [Página online]. Retirado de <https://www.economist.com/graphic-detail/2019/09/28/chinas-maritime-road-looks-more-defensive-than-imperialist>
- The Journal (2018). *Britain and France to step up English Channel patrols after spike in migrant crossings* [Página online]. Retirado de <https://www.thejournal.ie/english-channel-crossings-4418559-Dec2018/>
- Asariotis, R., Benamara, H., Lavelle, J., & Premti, A. (2014). *Maritime Piracy. Part I: an overview of trends, costs and trade-related implications*. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/299364282_Maritime_piracy_Part_I_An_overview_of_trends_costs_and_trade-related_implications
- Vonow, B. (2019). *Putin up a Fight Royal Navy intercepts Russian warship in English Channel as tensions rise with 'sea bully' Vladimir Putin* [Página online]. Retirado de <https://www.thesun.co.uk/news/10621137/royal-navy-intercepts-russian-warship-english-channel/>
- Wallis, E. (2019). *Crossing the English Channel, or trying via Ireland: Migrants risk all to reach the UK* [Página online]. Retirado de <https://www.infomigrants.net/en/post/21115/crossing-the-english-channel-or-trying-via-ireland-migrant-s-risk-all-to-reach-the-uk>
- Woody, C. (2018). *Russia appears to be building up its military bases near a weak point in the NATO alliance* [Página online]. Retirado de <https://www.businessinsider.com/russia-building-up-military-base-in-kaliningrad-near-suwalki-gap-2018-7>

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