



A política internacional do Ártico no século XXI: degelo e a nova fronteira Russa

*Arctic international politics in XXI century:
defrost and the new Russian frontier*

DOI: 10.21530/ci.v11n1.2016.290

Erico Duarte¹
Lucas Sudbrack²

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar as consequências do degelo no Ártico em novos padrões de política internacional. O artigo usa como metodologia a teoria do realismo ofensivo de Mearsheimer (2001) e dados e documentos oficiais de países e organismos internacionais, assim como bibliográfica histórica para analisar o impacto das mudanças climáticas no incremento do Ártico como um *hub* energético e marítimo. O artigo expõe como o país mais afetado é a Rússia, pelo potencial de ganhos em recursos naturais, aprimoramento logístico do Norte e maior possibilidade de projeção pelo mar, aumentando também sua influência política internacional. Em seguida, analisam-se os impactos do degelo e da nova política russa em outros países árticos (principalmente, Estados Unidos, Canadá e Noruega) e não árticos (Alemanha e China) interessados em explorar as novas possibilidades do extremo norte do planeta. Por último, observam-se as relações entre esses países e os novos padrões de relações de poder nessa nova arena internacional.

Palavras-chave: Ártico; Degelo; Rússia; Geopolítica; OTAN.

Abstract

This paper aims to appreciate the unfolding consequences of Arctic defrost into new patterns of international politics. It benefits from the conceptual propositions of Mearsheimer's offensive realism and primary data from governmental directives and international

1 Professor-adjunto, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Pesquisador visitante, Corbett Centre para Estudos de Política Marítima, King's College/UK Joint Services Command and Staff College.

2 Mestrando em Relações Internacionais, Universidade de Xiamen. Especialista em Relações Internacionais Contemporâneas pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Artigo recebido em 25/01/2016 e aprovado em 16/05/2016.





organizations' preliminary assessments of the impacts of climate changes in enhancing the Arctic Pole as a new energy and maritime hub. It points out Russia as the most affected country due to its potential gains in natural resources, improved infrastructure in Siberia and maritime projection, so expanding its international influence. The paper follows considering the overall impacts of defrost and the new Russian policy on other Arctic countries (firstly, United States, Canada and Norway) and non-Arctic countries (Germany and China) also interested in the new possibilities of North Pole. Lastly, the paper concludes with bilateral relationships among those countries and the new patterns of that new arena of international politics.

Keywords: Arctic; Thaw; Russia; Geopolitics; NATO.

Introdução

O Ártico sempre teve um papel marginal na geopolítica global. De acordo com a geopolítica clássica de Ratzel (1901) e Mackinder (1904), não havia muito o que valorar em uma região desabitada e isolada das demais e principais regiões do globo. E, até a era dos submarinos e navios reforçados, o Ártico era simplesmente inavegável. Portanto, o Ártico passou a ter algum valor estratégico apenas no contexto da Guerra Fria, pela possibilidade do uso de seu espaço aéreo por bombardeiros e mísseis interbalísticos no equilíbrio nuclear (GRAY, 1998; NICHOLL; SPYKMAN, 1944; BRZEZINSKY, 1997). Nas discussões geopolíticas mais recentes, o Ártico também era marginal em razão de sua inviabilidade econômica (THUROW, 1993), embora, do ponto de vista ambiental, há muito se considera e debate sobre as implicações do degelo do Ártico, pelo aquecimento global, na elevação dos níveis dos oceanos.

No entanto, na contramão da maioria das posições e debates nas mídias sobre mudanças climáticas, uma das principais questões do século 21 é a transformação do Ártico em polo de recursos naturais e *hub* marítimo (UNITED STATES GEOLOGICAL SURVEY, 2008). As oportunidades econômicas e marítimas de um Ártico “sem gelo” despertam o interesse de diversos países no que concerne ao acesso a grandes reservas de petróleo, gás natural e diversos outros minérios; da mesma maneira, surgem possibilidades de novas rotas comerciais marítimas mais curtas no hemisfério Norte. Dentre esses países, a Rússia, em especial, conta que o degelo do Ártico seja um processo de grandes repercussões a favor do país na recuperação de seu *status* de grande potência.





Sessenta por cento da área terrestre e oitenta por cento da população do Ártico encontram-se em território russo, por isso o país é o mais interessado e com melhores condições de explorar as vantagens do degelo da região. Especialmente porque o clima sempre foi o maior desafio para o desenvolvimento russo; e a busca por novas rotas marítimas, um objetivo secular (COLACRAI, 2004). Por esses motivos, o degelo do Ártico tem sido estudado e fantasiado há décadas. Ainda em 1957, o cientista P. M. Borisov afirmou que era necessária uma “guerra contra o frio” e não uma Guerra Fria, propondo a construção de uma grande barragem de 80 km de comprimento, que mudasse o clima da região ártica (BORISOV, 1969). Por conta disso, a Rússia possui atualmente um arcabouço institucional para as suas políticas externa, de segurança e de energia voltadas para aquela região, o que explica o seu ímpeto.

Tendo em vista os interesses próprios de outros países na região do Ártico e a deterioração das relações russas com Estados Unidos e Europa nos últimos anos, é certo que o Ártico já se torna uma arena de disputa de poder. Embora a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) já acompanhasse a revisão da postura russa para o Ártico, as crises na Crimeia, Ucrânia e Síria orientam um novo ímpeto por parte dessa organização. Não obstante, outros países, com destaque para China, possuem grande interesse pela evolução de um regime multilateral e estável para a região. Portanto, existe uma confluência de agendas, interesses e fatores internacionais que tornam as relações internacionais do Ártico complexa, mas que têm a Rússia como ator central (VORONKOV, 2013).

O presente artigo tem como objetivo analisar a orientação política russa para o Ártico, particularmente a rearticulação de programas, recursos e agendas políticas, antecipando-se às consequências do degelo. Ele observa ainda as reações norte-americanas e europeias e as relações de poder que se desenvolvem atualmente.

O artigo segue em três seções. A primeira seção considera as oportunidades e os desafios que o derretimento do gelo traz consigo, levando em conta a alteração no fluxo global de energia e os constrangimentos das linhas marítimas globais de suprimentos. A segunda seção explora as políticas russas para o desenvolvimento e a presença na região ártica. Por fim, a terceira seção analisa os novos padrões de relações da Rússia com demais países que também possuem interesse no Ártico, principalmente ao levar em conta o recente histórico das relações entre Rússia e OTAN (COLIN, 2007).





Redescobrimo o Norte: oportunidades e desafios do degelo do Ártico

Mesmo que exista um debate presente sobre o desenvolvimento de fontes de energia renováveis, há poucos investimentos e projeções sobre energias alternativas. Atualmente, o aumento do consumo mundial de energia é bem distribuído entre suas fontes, ou seja, se, por um lado, o consumo de energias limpas cresce, por outro, cresce também o consumo de todas as outras fontes, incluindo o de petróleo.

O petróleo hoje representa 38% de toda energia utilizada no mundo, mas também representa 98% da energia utilizada em transportes, o que exemplifica sua grande importância. Segundo o Departamento de Energia dos Estados Unidos, em 2009, o consumo mundial era de 84 milhões de barris por dia, e projeções para 2030 falam em um aumento para 118 milhões. Em 1990, América do Norte, Europa Ocidental, Japão, Austrália, Nova Zelândia e a antiga União Soviética consumiam três quartos da produção mundial de petróleo. O aumento das economias dos países em desenvolvimento (onde está a maioria da população mundial) faz com que previsões afirmem que, no ano de 2025, o Sul do planeta ultrapasse o Norte em consumo, e, em 2030, o consumo da China, sozinha, ultrapasse todo o consumo da Europa e do Japão somados. Se analisados o aumento do consumo em relação à descoberta de novos campos de petróleo, a situação também preocupa. A taxa de descoberta de novos campos está em queda desde a década de 1970 e, atualmente, se consome o dobro da quantidade de petróleo que é descoberta anualmente (KLARE, 2008).

Isto é especialmente sensível para os países do hemisfério Norte, com destaque para a Europa e com a exceção da Rússia. Pois é onde se concentram as economias com maior taxa de industrialização e menores reservas, por isso em permanente sensibilidade em relação à produção energética global. Pelo caráter singular da Rússia, os países europeus, mas também os Estados Unidos, aceitaram depositar parte crescente de sua interdependência energética nas provisões de petróleo e gás russos desde o fim da Guerra Fria. Isto era especialmente conveniente dado o cada vez mais complicado suprimento energético a partir do Oriente Médio, em decorrência da longa lista recente de atividades de piratas, guerras, revoluções e crises, somada à crescente vitalidade das economias asiáticas e do hemisfério Sul. Nesse último caso, o impacto não foi simplesmente econômico, em termos de preço do barril de petróleo, mas também logístico, devido à extrema saturação





das linhas marítimas globais de suprimentos em torno dessa mesma região em atendimento aos hemisférios ocidental e oriental.

Portanto, o acesso a novas fontes de hidrocarbonetos no hemisfério Norte, economicamente viáveis do ponto de vista de sua exploração, tem maior potencial de impacto nas relações políticas e econômicas globais do que qualquer descoberta de novos recursos energéticos em qualquer outra região do globo.

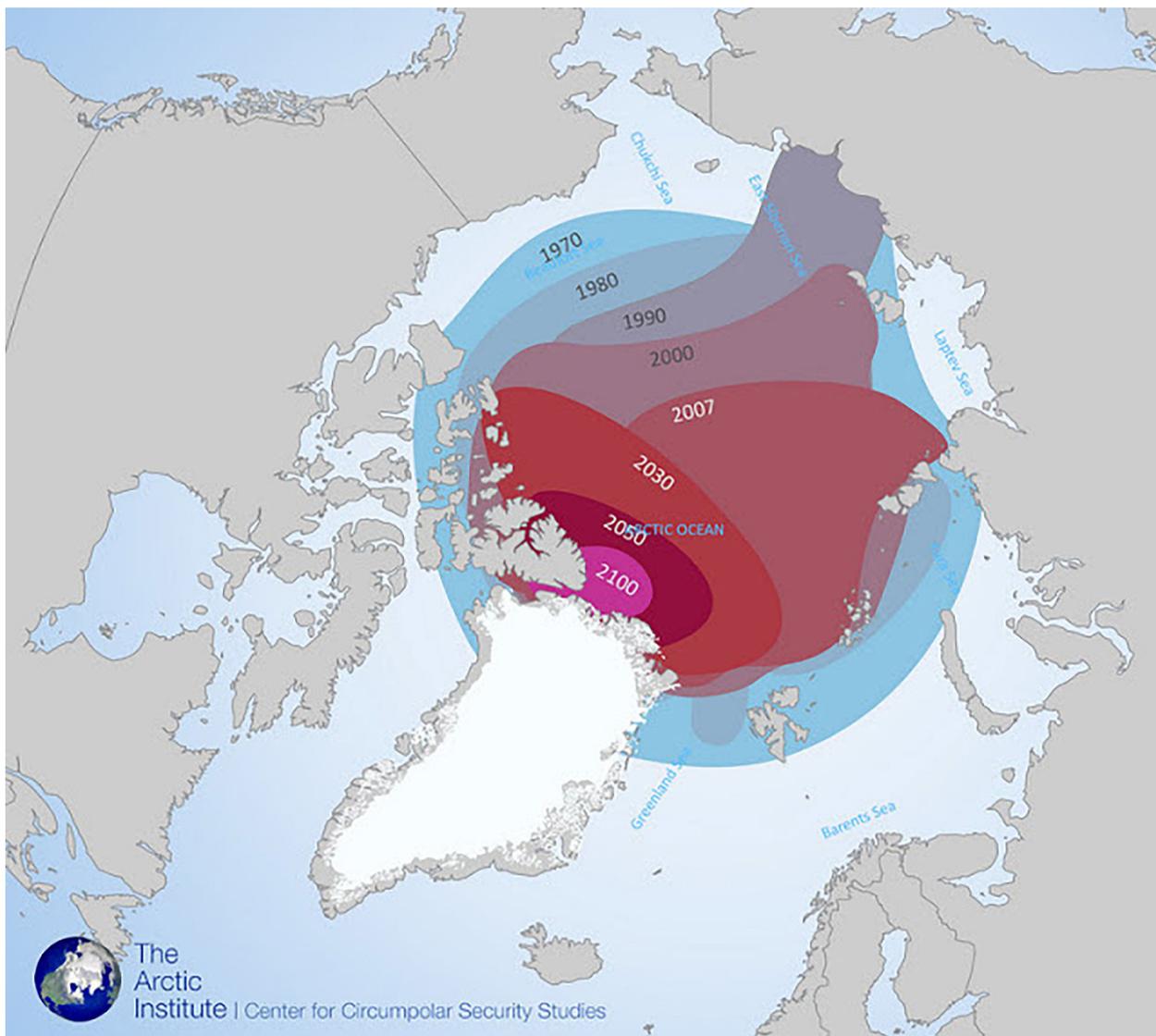
Os recordes mínimos da extensão do gelo do Ártico, identificados em 2007 e novamente em 2012, pelo Centro Nacional de Dados da Neve e do Gelo, confirmam que o gelo está recuando lentamente no norte do planeta, mesmo que de forma não linear. As estimativas são de que, por volta de meados desse século, o recuo será de tal ordem que o oceano Ártico já será amplamente trafegável e passível de operações de exploração em praticamente toda a sua área. Com isso, enormes jazidas de recursos naturais começam a ser acessíveis. Pesquisas da *United States Geological Survey* afirmam que o Ártico contém 90 bilhões de barris de petróleo e 47,23 trilhões de metros cúbicos de gás natural, correspondente a cerca de 13% do petróleo e 30% do gás natural ainda não descobertos na Terra. Além disso, há diversos minerais na região, como cobre, ouro, zinco, chumbo, níquel, dentre outros (UNITED STATES GEOLOGICAL SURVEY, 2008).

Por sua vez, o surgimento de novas rotas marítimas mais curtas e que evitem os pontos de estrangulamento (*chokepoints*) no Golfo Pérsico, no Sul e Sudeste da Ásia e na África Oriental certamente afetará profundamente o comércio internacional, redistribuindo o aparato marítimo global. Por exemplo, uma nova rota marítima que surge ao norte da Rússia, entre o trajeto entre Roterdã e Yokohama, através da *Northern Sea Route*, é 40% menor em relação ao trajeto tradicional via Canal de Suez, Índico e Mediterrâneo (WANG, 2013). Além de mais economicamente rentável e menos poluente, a nova rota evita os vários constrangimentos logísticos e possíveis ataques de piratas e bloqueios de países no Sudeste Asiático e no Oriente Médio, considerados instáveis.





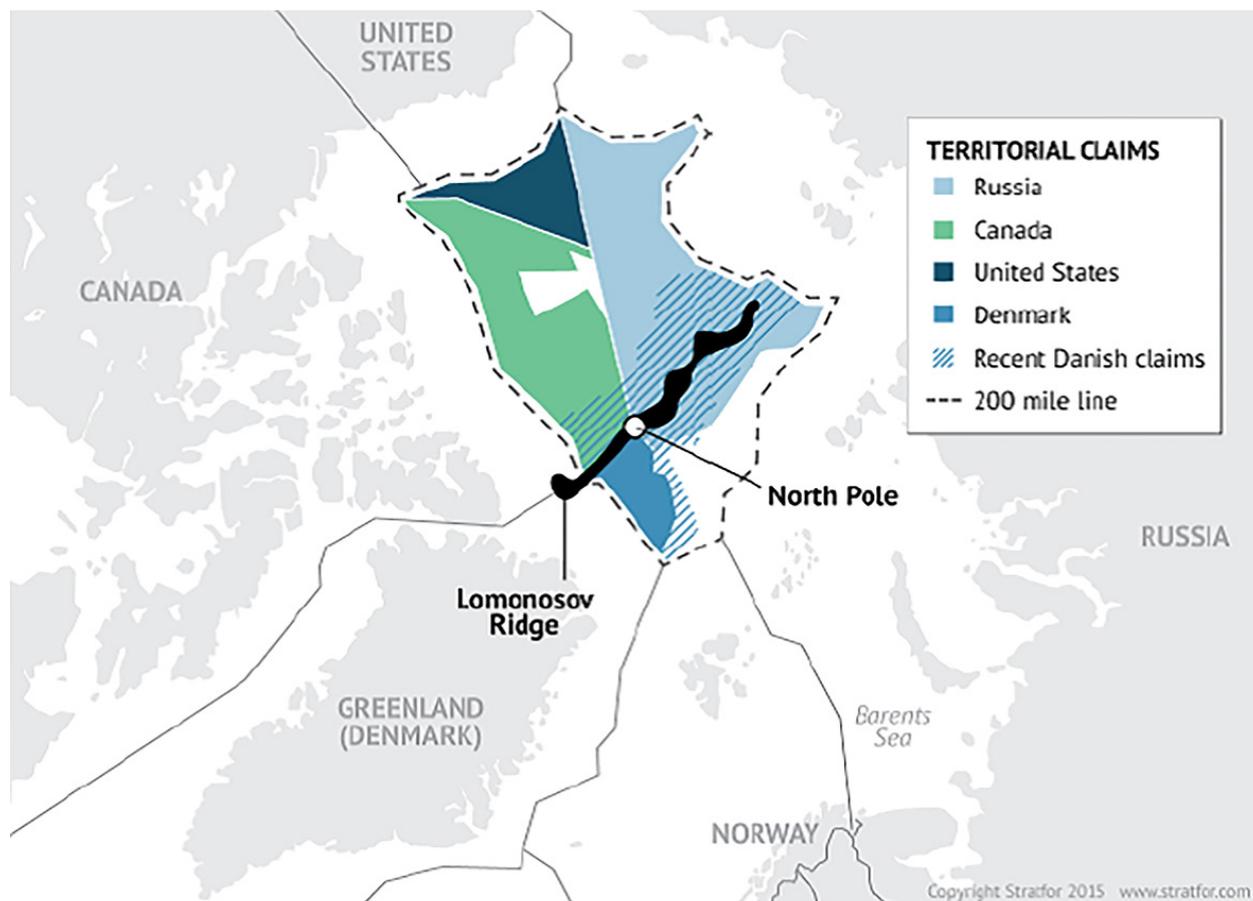
Figura 1. Histórico e previsão do gelo oceânico ártico



Fonte: THE ARCTIC INSTITUTE Arctic Maps – Visualizing the Arctic. 2016.

Dessa maneira, o valor e o impacto geopolítico da região serão completamente alterados, pois esse novo e potencial *hub* energético e marítimo está muito próximo às fronteiras nacionais das grandes potências da atualidade. Portanto, a preocupação que se tem é quanto à militarização do Ártico e seus impactos desestabilizadores em outras regiões. Especialmente porque, embora o mar do Ártico esteja localizado dentro de Zona Econômica Exclusiva dos países, regulamentada pela Convenção da ONU sobre o Direito do Mar (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) de 1982, o interior do Ártico permanece uma área sob disputas e pleitos, como é possível visualizar na figura 2 a seguir.



Figura 2. Pleitos Territoriais no Ártico

Fonte: STRATFOR. *Russia's Plans for Arctic Supremacy*. 2015.

O país mais diretamente afetado pelo degelo ártico é a Rússia e aquele com maior infraestrutura já instalada e iniciativas, militares e econômicas, em andamento para aumentar a presença e exploração da região. Portanto, é o país com melhores condições relativas e maior interesse em ditar os termos da ocupação do Ártico e em moldar o padrão das relações que existirão a partir de então.

A presença russa no Ártico

O vínculo russo ao Ártico é profundo. Cerca de 20% do PIB e 22% de todas as exportações russas são geradas acima do círculo polar ártico. Segundo dados russos, mais de 90% dos hidrocarbonetos russos estão no Ártico, sendo que 66,5% estão na porção oeste de seu território, a que tem menor ocorrência de gelo devido à corrente atlântica de ar quente que vem do Sul, e é mais próxima do centro do país (ZYSK, 2013). Portanto, mesmo um degelo brando do Ártico resultaria em ganho de eficiência e redução dos custos da infraestrutura já instalada.



Após décadas de investimentos para desenvolver e interligar o interior, nenhuma cidade da Sibéria consegue ser economicamente autossuficiente. A infraestrutura herdada da União Soviética faz com que toda a produção energética das regiões mais remotas do país seja rapidamente transformada em riquezas, mas, para que os bens produzidos por todo o território russo cheguem às cidades mais isoladas, é necessário que Moscou arque com grandes custos de transporte (GADDY; HILL, 2003). Como o degelo também atinge os rios, estes poderão ter um papel fundamental na conexão interna do país. Se, em um primeiro momento, surgem desafios com o derretimento do *permafrost*, o que pode danificar construções, os grandes cursos d'água, que atualmente descongelam por apenas alguns meses ao ano, tornam-se navegáveis e podem fomentar as cidades existentes e também representar um sistema de escoamento de outros recursos do centro do país a custos mais baixos, já que rios como o Lena, o Ob e o Yenisei fornecem acesso a minerais como ouro, diamante, ferro e bauxita que se encontram na região central da Rússia.

Porém, as expectativas são de que 30% das jazidas de gás e 13% das de petróleo não descobertas do mundo estejam no Ártico, uma região beneficiada por ser muito próxima dos principais consumidores globais de energia. Portanto, isso torna a região uma importante fonte de investimento estrangeiro direto.

Por fim, com uma saída relativamente rápida para o mar, Moscou se integraria mais ao sistema comercial global. O único porto russo aberto diretamente para oceanos é o de Vladivostok. Porém, além de muito distante do centro econômico, militar e político russo, as tensões marítimas entre Japão, China e Coreia do Norte têm tornado a região instável. No Oeste é diferente. Murmansk é cinco vezes mais perto de Moscou do que Vladivostok, e dá acesso direto ao Atlântico. Na figura 2 a seguir, observa-se a infraestrutura de transporte da Rússia, destacando-se as cidades de Moscou, Murmansk e Vladivostok para fins de comparação das distâncias.





Figura 3. Esquema de infraestrutura de transporte da Rússia 2010-2030



Fonte: ACADEMIA RUSSA DE TRANSPORTE. *Infraestrutura de transporte da Rússia*, 2008.

Devido a isso, o governo russo tem feito do Extremo Norte sua grande prioridade. Prova disto foi quando, em 2007, um navio quebra-gelo e dois minissubmarinos russos comandaram uma missão científica na qual foi cravada uma bandeira russa no fundo do mar do Polo Norte, demonstrando a intenção de ocupar a região. Ao mesmo tempo, o deputado e veterano explorador russo, Artur Chilingarov, declarava: “o Ártico é nosso, e nós temos que demonstrar nossa presença lá” (BLANK, 2011).

Porém, o degelo também traz desafios para as forças armadas russas. Primeiro, ele torna vulnerável a posição dos submarinos nucleares russos estacionados no Polo Norte. Segundo, ele demanda a expansão da capacidade para proteção dessas novas rotas marítimas, portos e cadeias logísticas que passarão a se concentrar nessa região. Terceiro, a nova rota também surge para o uso militar, assim, é necessário preparo para o trânsito de navios de guerra para e a partir do Atlântico e do Pacífico através do Ártico (ANTRIM, 2010).

O primeiro passo para o desenvolvimento do Ártico russo tem sido investir em pesquisas. Estima-se que nos próximos anos todo litoral norte esteja mapeado, assim como as águas árticas que são território russo. Além disso, em 2009, o então presidente Medvedev anunciou que a Universidade Técnica de Arkhangelsk,





no litoral norte russo, seria expandida com a criação da Universidade Federal do Noroeste Ártico, com foco em pesquisas de apoio as reivindicações territoriais russas e na exploração de petróleo e gás natural da região.

Em segundo lugar, portanto, a Rússia pretende crivar junto a UNCLOS suas reivindicações territoriais da cordilheira Lomonosov, que corta o oceano Ártico, o que expandiria a soberania russa sobre as águas do Polo Norte. Entretanto, esse processo é lento. A Rússia foi o primeiro país a fazer uma submissão à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), em 2001, mas foram pedidos novos e complexos dados adicionais que ajudassem a provar o direito russo sobre tais águas. Já em 2013, um novo pleito foi feito pelos russos, referente ao mar de Okhotsk, no leste do país, e não inclui áreas que possam ser contestadas pelo Japão (SILVA, 2014).

Uma terceira área de expansão russa para o Ártico compreende a expansão de sua capacidade de exploração da região. A Rússia já tem desenvolvido grandes campos de exploração na península de Yamal, no entanto, para contornar a carência de tecnologia de exploração de recursos em alto mar, têm sido feitos acordos com diversas empresas estrangeiras. As primeiras produções *offshore* já ocorrem no campo de gás natural de Shtokman, a leste do mar de Barents, e nos campos de petróleo no mar de Pechora.

As parcerias com empresas estrangeiras para exploração energética também ajudam a desenvolver a navegação marítima. Diversas empresas interessadas em explorar o campo de Shtokman irão estabelecer bases para operações no Ártico, inclusive de resgate e salvamento em Murmansk. O desenvolvimento da *Northern Sea Route* é crucial para Moscou, pois, através dela, os recursos extraídos do Noroeste poderão ser facilmente transportados até os mercados consumidores da Ásia, sem a necessidade de mais investimentos em novos dutos que cruzem o continente asiático (BRIGHAM, 2013).

Esforçando-se para tornar a rota navegável, todo ano novas viagens experimentais são feitas. Por exemplo, o transporte de gás natural condensado de Murmansk até a China, que, mesmo com velocidade reduzida para contornar algumas ilhas, concluiu o trajeto em menor tempo do que levaria pela rota tradicional. Outra viagem notável a de um navio comercial da *Norilsk Nickel's*, que deixou Murmansk com destino a Xangai. Apesar de ser um navio com capacidade para enfrentar gelo, a viagem foi concluída sem a necessidade de ajuda de quebra-gelos. Em 2012, o quebra-gelo nuclear *Rossiya* trafegou pela *Northern Sea Route* em dezembro, nos dias mais frios do ano. Até o momento, navios comerciais sem





classificação para navegar no gelo ainda não trafegaram pela região, mas com a rápida escalada dos investimentos russos, isso não deve demorar a acontecer (BRIGHAM, 2013).

Seguindo com as melhorias, se a infraestrutura requerida para a navegação é complexa, pelo fato de não se tratar de uma única rota definida, mas, sim, de uma combinação de passagens alternativas entre o arquipélago de Novaya Zemlya e o estreito de Bering, portos, estruturas aduaneiras e postos de controle marítimo têm sido construídos ao longo da costa norte. Ao mesmo tempo, tem sido desenvolvido um sistema de satélites especialmente para a administração da área, o que exige instrumentos de maior precisão devido à curvatura do polo. Para acelerar o desenvolvimento da rota, Moscou também não descarta a cobrança de taxas daqueles que naveguem pelas águas internas nacionais, podendo, assim, financiar e oferecer a infraestrutura de apoio necessária em épocas de clima mais rígido.

Por fim, o desenvolvimento de capacidades militares talvez seja o maior desafio russo no Ártico. Na década de 1980, a União Soviética chegou a possuir uma frota de 170 submarinos, sendo 45 nucleares. Atualmente, esse número é de 33 submarinos, sendo nove nucleares. A situação decaiu tanto que, em 2008, Medvedev, em sua campanha à presidência, disse em Murmansk que a marinha do país não possuía navios para apoiar os pescadores russos que eram frequentemente abordados pela guarda costeira norueguesa em função das divergências sobre pesca no mar de Barents (ROWE, 2009).

Mesmo assim, a Rússia ainda possui a maior frota polar do mundo, com dezoito quebra-gelos em operação, sendo sete nucleares. Moscou também possui dois terços da sua frota naval em bases no Ártico, sendo dividida em quatro distritos militares, do qual a *Northern Fleet*, no Noroeste, é a maior delas e uma das mais poderosas do mundo.

Entre os investimentos para modernizar sua frota, o governo russo anunciou recentemente que, até 2020, 51 novos navios de guerra, 16 submarinos multifuncionais e 8 submarinos porta-mísseis entrarão em atividade na marinha russa. Os russos também encomendaram navios de assalto anfíbio franceses e anunciaram a criação de uma brigada especializada no Ártico, na península de Kola. Essa nova brigada terá equipamentos de guerra para condições climáticas severas. A reforma das forças armadas, que inclui a construção de um complexo militar-industrial, foi anunciada no *2011-2020 State Armaments Plan* e prevê gastos de 700 bilhões de dólares (ZYSK, 2013).





De mesmo modo, o poderio aéreo também tem sido reforçado. Em 2007, houve mais voos na região do que em todo o período entre 1991 e 2006, e em 2008 esse número aumentou ainda mais e bombardeiros russos voaram sobre o Ártico em áreas não sobrevoadas desde os tempos da Guerra Fria, o que acarretou críticas do governo canadense, por esses aviões se aproximarem demais de seu território. Exercícios conjuntos das forças russas também têm sido desenvolvidos. Em 2009, um exercício (envolvendo militares do distrito de Leningrado, da Sibéria, guardas de fronteira e as frotas do Báltico e de Murmansk) simulou, entre outras ameaças, a necessidade de proteção das instalações de petróleo e gás natural no noroeste russo (ZYSK, 2013). Um segundo exercício militar foi realizado em 2014, o maior desde o fim da guerra Fria. (STRATFOR, 2015).

Recentemente, entre 2013 e 2014, diversos novos incrementos militares foram realizados. A *Northern Fleet* recebeu uma série de caças MIG-29K, um depósito de mísseis *Bulava* começou a ser construído a 120 km da fronteira com a Noruega e, nas Ilhas da Nova Sibéria, os russos protagonizaram a maior exercício de saltos aéreos já realizado no Ártico, com a participação de 350 paraquedistas. Além disso, a pista da base aérea de *Rogachevo*, em Novaya Zemlya, foi reformada para o estabelecimento de caças interceptadores e de um sistema de mísseis de defesa antiaérea que protegerá a Rússia de ataques vindos do norte (GÚBIN, 2014). Por fim, foi criado um comando militar conjunto, a fim de concentrar recursos no controle das ilhas russas no Ártico e da rota entre a Noruega e a China. Evidentemente, os esforços russos de expandir sua área de influência para e a partir do Ártico já impacta e provoca reações dos demais países com territórios e interesses no Ártico.

A Política Internacional do Ártico: posições nacionais e alternativas multilaterais

O principal regime internacional para a região é o Conselho Ártico, um órgão multilateral para debates sobre cooperação entre os países da região e os povos indígenas, desenvolvimento sustentável e monitoramento do meio ambiente. Entre os membros permanentes do Conselho Ártico estão, além dos Cinco (Países) Árticos, Islândia, Suécia e Finlândia. Apesar de ser o principal órgão multilateral existente no Extremo Norte, no qual diversos atores internacionais mostram interesse em participar, trata-se de um conselho frágil e sem grande autoridade. Desse modo, os Cinco Árticos se reuniram na Groenlândia, em 2008, para assinar





a Declaração de Ilulissat, na qual afirmam que cabe aos países com costas no Polo Norte resolverem os impasses entre eles sem interferência exterior.

O país com o qual Moscou mais interage no Ártico é a Noruega, no entanto, nem sempre de forma cooperativa. Sob uma ótica realista, ao calcularmos a estrutura de poder entre Noruega e Rússia, fica clara a discrepância na balança, e por que os noruegueses têm investido intensamente em capacidades de defesa no Ártico e defendem a presença da OTAN na região (DAVIS, 2011; COFFEY, 2012). Devido ao fato de os principais desentendimentos entre noruegueses e russos se darem no mar, isto acarreta que a Noruega priorize largamente a marinha e a aeronáutica. Sua localização geográfica, fazendo fronteira com a Rússia somente no Extremo Norte, faz com que o país identifique um ataque naval ou aéreo como muito mais prováveis do que uma invasão por terra. De todo modo, Oslo afirma que o incremento das capacidades militares russas não representa uma ameaça direta ao país, mas deve ser considerado em um plano nacional de defesa norueguês (HILDE, 2013).

Tal posição norueguesa fica evidente no tratado em torno do arquipélago de Svalbard, de 1920. Ele garante a soberania das ilhas aos noruegueses, que possuem a responsabilidade de prezar pela sua proteção ambiental, mas os impede de estabelecer uma base naval, construir uma fortificação, e de usar o arquipélago com propósitos de guerra. Segundo Oslo, o tratado não restringe a presença militar e o direito de defesa das ilhas. Mas, para Moscou, o documento é interpretado como um impedimento de que haja qualquer força militar em Svalbard, e que a Noruega estaria descumprindo tal acordo. Além disso, ele não estipula regras sobre a área marítima em torno do arquipélago. Assim, a Noruega entende que a plataforma continental das ilhas faz parte da plataforma continental norueguesa, enquanto os russos, assim como outros países, entendem que Svalbard possui seu próprio território marítimo.

A preocupação ecológica e a preservação da natureza local são outros motivos que a Noruega usa para manter uma presença mais intensa no arquipélago. Entretanto, o posicionamento norueguês em relação à Svalbard é visto por Moscou como duvidoso e injusto de uma perspectiva legal. Os russos acusam Oslo de possuir uma agenda estratégica, escondida por trás dessas políticas, que conecta o posicionamento estratégico do arquipélago aos interesses de segurança do ocidente (ZYSK, 2009).

Apesar disso, maiores disputas têm sido superadas, como foi o caso do acordo de delimitação das fronteiras marítimas entre os dois países em 2010.





Ademais, diversos projetos de integração na região de Barents têm surgido nos últimos anos, de modo que Moscou e Oslo parecem se entender bem na prática, mesmo que haja receio por parte dos noruegueses, por entenderem que basta o desejo da Rússia para ocupar seu país. O surgimento de maiores desavenças parece depender de quão enfática será a defesa, por parte dos noruegueses, da presença da OTAN na região.

Apesar de a palavra “Ártico” não ser citada nos últimos documentos da organização New Strategic Concept (OTAN, 2010) e Chicago NATO Summit Declaration (OTAN, 2012), a OTAN é uma aliança intergovernamental de estados-nação soberanos que trabalha com o consenso de todos os membros. Sendo assim, se for entendido por eles que a organização possui um importante papel na região, ela terá um (COFFEY, 2012).

O veterano do exército norte americano e conselheiro político Luke Coffey destaca três áreas em que a OTAN pode desempenhar um maior papel na região, contribuindo para a segurança no Ártico: tropas de resposta a desastres e de busca e resgate; vigilância aérea e marítima; e reconhecimento de plataformas operacionais. De mesmo modo, ele estabelece três pontos nos quais a OTAN deve focar para aumentar sua presença no Ártico: realizar uma de suas reuniões anuais na região, o que traria o assunto imediatamente para a pauta da organização; trabalhar mais com o Canadá, de modo a explicar por que a aliança pode ter um importante papel no Extremo Norte; e construir um suporte político com países da OTAN não árticos, como o Reino Unido, que têm procurado se engajar nos problemas da região (COFFEY, 2012).

Trabalhando para estar cada vez mais presente no Norte, a aliança militar também demonstra vontade de se expandir para Suécia e Finlândia, ainda não membros. Em 2009, a OTAN realizou o maior exercício militar com aeronaves da fronteira da Suécia com a Finlândia, incluindo 50 aviões e duas mil pessoas de dez países diferentes (ROZOFF, 2009). Em 2013, a Suécia fez parte pela segunda vez do exercício da força aérea norte-americana *Red Flag*, em Nevada, e, a partir dos próximos anos, Suécia e Finlândia devem fazer parte da vigilância do espaço aéreo islandês, país sem força militar. Em 2006, os Estados Unidos pararam de monitorar o espaço aéreo da ilha diretamente, deixando esse papel para a OTAN (AKULOV, 2013).

Membro do Conselho Sueco para a Paz, do Comitê Gestor da Paz Internacional e do conselho de administração da Rede Global Contra as Armas e Energia Nuclear, Agneta Norberg lembra que, apesar da maioria da população sueca ser contra





a adesão à organização, a Suécia está presente no Afeganistão e que, em 2006, participou de um exercício no Alasca, fazendo grandes manobras com aviões de guerra. Segundo ela, a Suécia já faz parte da OTAN, falta somente um documento assinado para registrar o fato (AKULOV, 2013).

Frente a esses movimentos, a reação russa tem sido forte. Em 2010, o então presidente Medvedev já afirmava que “o Ártico ficará bem sem a presença da OTAN”. O Ministro das Relações Exteriores, Sergei Lavrov, também se pronunciou ao dizer, em 2011, que “Não há absolutamente nenhuma razão para que a OTAN se intrometa nas disputas sobre os recursos do Ártico”. Em junho de 2013, o então primeiro-ministro Medvedev voltou a fazer afirmações parecidas ao falar que “qualquer expansão da OTAN que incluam Suécia e Finlândia seria um desequilíbrio na balança de poder europeu a ser respondida por Moscou”.

No entanto, a rivalidade entre OTAN e Rússia em torno do Ártico é enfraquecida porque a relação com os norte-americanos se dá de forma indireta. Pelo fato de os Estados Unidos estarem conectados à região somente pelo Alasca, distante dos grandes centros do país, o degelo do Ártico parece não ter despertado grande interesse de Washington, fazendo surgir diversas críticas sobre o posicionamento do governo estadunidense. Mesmo assim, em 2009, o governo lançou o documento NSPD-66/HSPD-25, com políticas específicas para a região. Afirma-se nele que a alta prioridade dos Estados Unidos está nas questões de segurança, particularmente na importância de se manter presença militar na região. O documento destaca também que o país tem interesses de segurança nacional no Ártico, e está preparado para agir sozinho ou em conjunto com outros Estados para salvaguardar esses interesses, que incluem assuntos como defesa antimísseis, sistemas de transporte marítimo estratégico e liberdade de navegação. Outro documento que faz afirmações sobre a região é o *Arctic Road Map* (data do documento, já que aqui pode ser entendido como uma referência), da marinha estadunidense, dizendo que o Ártico não é uma região desconhecida para eles e que se deve expandir suas capacidades navais para aumentar a sua presença na região.

Na questão militar interna, apesar de os Estados Unidos terem uma força de guerra incomparável a qualquer outra no mundo atual, quando se trata de regiões polares, a situação não é a mesma. A Guarda Costeira americana possui apenas três navios quebra-gelo, sendo que dois estão no fim de sua vida útil. Mesmo se houvesse esforços para a produção de mais, seriam necessários de oito a dez anos para que um novo quebra-gelo entrasse em serviço e, até agora, não foi deslocado dinheiro para a produção de novos navios desse tipo. Em 2013,





inclusive, foi enviado um documento ao Congresso explicando a necessidade de modernização dos quebra-gelos da guarda costeira (O'ROURKE, 2014). Por outro lado, os Estados Unidos possuem uma frota de trinta a quarenta navios de combate, incluindo submarinos de ataque, contratorpedeiros e porta-aviões, que podem ser deslocados para o Norte a partir do oceano Pacífico ou do Atlântico (BLANK, 2011).

Na questão internacional, os Estados Unidos, percebendo o crescimento da visibilidade do Conselho Ártico, têm se mostrado contra o debate de temas de segurança no órgão, a fim de não envolver muitos atores na discussão sobre o engajamento da OTAN na região, o que Washington defende fortemente. Apesar de, em 2013, o Secretário-Geral da aliança, o General Anders Fogh Rasmussen, afirmar que “nesse momento a OTAN não tem a intenção de aumentar sua presença ou suas atividades no Extremo Norte”, os exercícios que o bloco vem realizando juntamente com Suécia e Finlândia, membros permanentes do Conselho Ártico, mostram o contrário.

Sobre as rotas marítimas, se forem consideradas rotas internacionais, qualquer país poderia navegar pela região sem pedir permissão e sem pagar possíveis taxas para canadenses ou russos. Por isso, Washington nunca permitirá que elas sejam consideradas águas nacionais de Canadá ou Rússia. O Ártico, no entanto, tem ficado em segundo plano nas prioridades de Washington sobre questões marítimas internacionais, estando os EUA focados em outras regiões, como o Oriente Médio e o mar da China Meridional (WANG, 2013). A melhor chance de os estadunidenses trabalharem os pontos de divergência com os demais países e de se engajarem mais nos debates sobre as mudanças no Ártico compreende o período 2015-2017, em que o país está na presidência do Conselho Ártico.

Apesar de exercícios conjuntos também estarem sendo realizados entre Rússia, Noruega e OTAN, e entre Rússia, Noruega e Estados Unidos, essas relações são bastante frágeis. Prova disso é que elas são rapidamente suspensas quando surge uma crise, como aconteceu após a Guerra da Geórgia e após a anexação da Crimeia pelos russos.

Já a Alemanha está entre os maiores descontentes com a Declaração de Ilulissat (ARCTIC OCEAN CONFERENCE, 2008)). Através do *German Institute for International and Security Affairs*, Berlim se mostrou preocupada com a postura dos Cinco Árticos, afirmando que não será fácil persuadir os países a serem mais abertos à participação de outros atores na região. O documento de Ilulissat foi visto por muitos como uma tentativa de afastar os demais atores do Norte, culminando





no surgimento de acusações de que os Cinco Árticos pretendiam repartir a região entre eles sem a participação de terceiros.

Na questão econômica, visto que os russos são os maiores exportadores de petróleo e gás natural para a Alemanha, é natural pensar que o grande interesse alemão no Ártico seriam os recursos energéticos. No entanto, as companhias alemãs parecem estar subestimando o potencial Ártico, investindo mais em países como Mongólia e Cazaquistão do que no Extremo Norte. Entre as razões para isso, está a percepção de que os países do Ártico mantêm um mercado mais aberto e transparente a ponto de não merecerem tamanho engajamento e atenção, e também possuem dúvidas sobre o verdadeiro potencial de exploração frente aos altos custos de investimentos em tecnologia para climas severos (ENGEL et al., 2012). Deste modo, em suas relações com os russos, os alemães parecem estar mais preocupados em garantir a segurança do abastecimento atual – aprimorando a infraestrutura existente, já que a maioria dos hidrocarbonetos que chegam ao país passa por países considerados instáveis do Leste Europeu – do que investir diretamente em novas jazidas russas.

A grande prioridade alemã parece então estar nas novas rotas de navegação. Dona da terceira maior marinha mercante do mundo e do maior número de navios de contêineres, a Alemanha trabalha para que a nova rota seja livre, segura e pacífica. Além disso, também há interesse nas novas oportunidades para as companhias alemãs, principalmente na área de tecnologias marítimas. Para atingir esses objetivos, Berlim defende a participação em debates de todos os interessados na região, incluindo a OTAN (ALEMANHA, 2013).

Outro interesse do país está nos pescados, já que, segundo o Ministério das Relações Exteriores, 50% dos pescados no oceano Ártico são consumidos na União Europeia. Além disso, assim como outros países do bloco europeu, a Alemanha tem interesse no armazenamento de resíduos nucleares no Ártico russo.

Mostrando maior disposição para a cooperação estão os chineses. O grande crescimento econômico chinês das últimas décadas vem se tornando um dos grandes aliados russos na construção de um mundo multipolar, menos dependente das políticas ocidentais. No Ártico, não é diferente, pois Pequim possui grande interesse tanto nos recursos energéticos da região, essenciais para sustentar o grande e crescente consumo chinês, quanto nas novas rotas comerciais, com as quais o país poderá poupar grande quantidade de dinheiro em transporte.

Como maior nação naval do mundo, 46% do PIB chinês está relacionado com a indústria marítima. Assim, qualquer mudança nas rotas marítimas terá impacto





direto na economia chinesa (CONLEY, 2012). Também, pelo fato de metade do petróleo importado da China ser oriundo do Oriente Médio e chegar até o Pacífico por uma infraestrutura controlada por estrangeiros, o país também tem investido nas novas rotas marítimas do Norte, procurando assim acabar com o Dilema de Malaca. Esse estreito é controlado por países considerados instáveis e é por onde passa 85% do petróleo importado pela China. Considerando menores gastos em combustível e seguros contra pirataria, além das restrições de capacidade dos canais de Suez e do Panamá, analistas chineses calculam que a China poderá poupar de 60 a 120 bilhões de dólares por ano ao utilizar as rotas do Ártico (RAINWATER, 2012).

Por esses motivos, a China é o país não ártico que mais tem se feito presente na região. Apesar de não haver uma política oficial por parte do governo da China sobre o Ártico, o interesse na região é crescente. Os líderes chineses ainda estão nos primeiros estágios para formular uma política oficial, mas acadêmicos, analistas políticos, militares e outros grupos de interesse estão procurando informar e exercer influência sobre a formulação dessas políticas (CAMPBELL, 2012).

No campo científico, o interesse da China nos polos não é recente. Desde a década de 1990, a China está envolvida em pesquisas polares e, desde 2004, mantém uma estação de pesquisa no arquipélago de Svalbard. Desde 2009, também tem conduzido um diálogo bilateral sobre problemas do Ártico com a Noruega, possuindo institutos acadêmicos especializados em pesquisas sobre a região. Além disso, os chineses são donos do maior quebra-gelo do mundo, o Xuelong, que tem sido parte central das pesquisas chinesas, e pretende lançar o primeiro de uma série de novos quebra-gelos que se juntarão ao Xuelong. Com investimentos de 200 milhões de dólares, os novos navios devem deixar a China com quebra-gelos maiores e de qualidade superior aos dos Estados Unidos e do Canadá (RAINWATER, 2012). O mais recente plano quinquenal chinês (2011-2015) também destaca o esforço em pesquisas polares e oceânicas, e uma ativa gestão integrada do meio marinho (CAMPBELL, 2012).

Aumentando cada vez mais sua presença no Ártico, a China vem conseguindo importantes conquistas no âmbito diplomático. O maior exemplo ocorreu em 2013, quando o país foi aceito como membro observador permanente do Conselho Ártico (principal órgão internacional atuante na região), enquanto a União Europeia ficou de fora.

A interação entre Rússia e China no Ártico também tem sido grande. Em março de 2013, a *Chinese National Petroleum Corporation* (CNPC) fechou um acordo com a estatal russa *Rosneft* para exploração de três campos de petróleo





nos mares de Barents e Pechora. Os chineses terão 33% da *joint venture* criada e financiarão os custos iniciais de perfuração e exploração. Quatro meses depois, em julho, a CNPC anunciou a aquisição de 20% de um projeto de exploração de gás natural liquefeito (LNG) na península de Yamal. A fim de garantir capital para investimento, os chineses se comprometeram em comprar três milhões de toneladas de LNG por ano. Em sua capacidade máxima, o projeto deve garantir 16,5 milhões de toneladas anuais. Como parte da parceria sino-russa no Ártico, a China deve aumentar suas importações de petróleo russo para até 620 mil barris diários, aproximando-se da Alemanha, maior importadora do petróleo russo, com 700 mil barris diários. Esses acordos são de grande importância, não só para acelerar e aprimorar a extração dos hidrocarbonetos do Ártico, mas também para consolidar uma estrutura de escoamento de recursos para o continente asiático, que vem se firmando como uma alternativa ao mercado europeu.

Conclusões

O degelo do Ártico, divulgado pelos grandes meios de comunicação como um problema ambiental, traz consigo diversas alterações geográficas que poderão ter enormes impactos na geopolítica mundial. Quando abordado sob essa perspectiva, na maioria das vezes, menciona-se uma corrida pelas riquezas naturais da região, o que pode resultar em confrontos militares também com graves consequências para o meio ambiente. No entanto, esse cenário parece improvável. A grande maioria dos recursos minerais encontrados no Ártico está localizada em territórios nacionais, e mesmo que haja desavenças em relação a reivindicações de novas áreas ou sobre as rotas marítimas, uma guerra na região inviabilizaria os lucros de exploração de todos os envolvidos. Por isso, as nações têm se mostrado comprometidas em resolver todos os desentendimentos locais de acordo com as normas vigentes pelas Nações Unidas. Ainda assim, o Ártico consolida-se como uma nova arena no sistema internacional.

Para consolidar o potencial da região para sua economia, a Rússia tem procurado agir bilateralmente, de modo a anular ou reduzir a disparidade existente em órgãos multilaterais, como o Conselho Ártico, no qual todos os demais países são membros ou aliados da OTAN. Com seus vizinhos terrestres árticos, têm sido feitos diversos acordos de cooperação, buscando o desenvolvimento integrado no norte da Escandinávia. Essa aproximação não é nova. Durante o século XIX,





o comércio na fronteira russo-norueguesa era tão intenso que um idioma único, uma mistura de russo e norueguês, desenvolveu-se na região. O rublo era usado em várias cidades do norte da Noruega, assim como centenas de embarcações russas visitavam os portos noruegueses todos os anos. Porém, com a revolução de 1917, a história mudou (INGEBRIGSTSEN, 2011). A Guerra Civil Russa, a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria criaram um sentimento de desconfiança entre as partes, que até hoje não foi removido. O medo do poderio militar russo faz com que a Noruega seja a favor da presença de diversos outros atores na região, como a OTAN e a União Europeia, alguns deles contra a vontade russa. Desse modo, por mais que a cooperação seja a grande prioridade norueguesa, o medo parece ser o sentimento que move essa relação.

Se Brasil, África do Sul e Índia não têm mostrado grande interesse no Ártico, a China tem se mostrado um grande parceiro para o desenvolvimento da região. Em nome da multipolaridade global, os dois países têm firmados diversos acordos econômicos nos quais os recursos russos e o grande mercado chinês parecem se encaixar perfeitamente. Com o desenvolvimento da região, é provável que outros parceiros vão surgir. Mesmo que os países árticos sejam contra uma maior presença de demais nações na região, acordos específicos, com destaque para utilização de tecnologia em climas severos, já estão sendo feitos, principalmente com outros países asiáticos que veem ótimas oportunidades em um Ártico sem gelo.

Mais afastada da região, a Alemanha tem mostrado maior pragmatismo no seu modo de fazer política com os russos. Mostrando de maneira clara seus interesses, tem buscado colaborar sempre em nome da estabilidade e das trocas comerciais. O mesmo não se pode dizer do Reino Unido. Os britânicos têm colocado grande ênfase nos valores ocidentais e, mesmo que saibam negociar em busca de seus interesses, não deixam de desconfiar das intenções russas. Em outras palavras, seguem de perto as políticas de seu maior aliado, os Estados Unidos.

Washington segue seu grande interesse de isolar possíveis concorrentes globais através de arranjos multilaterais regionais. No caso do Ártico, os esforços norte-americanos são limitados por serem o único país dos Cinco Árticos que não assinaram nem ratificaram o Convenção da Nações Unidas sobre o Uso do Mar, o que impede que o país faça reivindicações territoriais legalmente. Atualmente, diversos setores, incluindo a Marinha, a Guarda Costeira e a indústria do país apoiam o tratado. No entanto, por duas vezes a ratificação foi negada pelo senado, em que a maioria dos senadores alega que o documento comprometeria a soberania dos Estados Unidos e permitiria que um organismo internacional taxasse o país.





A articulação entre Estados Unidos e seus aliados para o Ártico é enfraquecida pela polarização com relação à Passagem Noroeste, defendida como passagem internacional por Estados Unidos e União Europeia e como águas nacionais pelo Canadá (GRIFFITHS; HUEBERT; LACKENBAUER, 2011; BLANK, 2011). Outro ponto de discórdia entre Estados Unidos e Canadá é o futuro do Conselho Ártico. Os canadenses pedem mais transparência na instituição, desenvolvimento de um secretariado formalizado, maior financiamento da instituição e também maior desenvolvimento de acordos juridicamente vinculativos. Por seu lado, os Estados Unidos expressaram o desejo de que o conselho não seja transformado em uma instituição internacional formal. O único ponto de concordância é de que não deve ser desenvolvido no Ártico um acordo semelhante ao Tratado Antártico, vigente no Polo Sul.

Portanto, as diversas posições e interações em relação ao Ártico se apresentam fluídas, bem como é pouco claro quais serão os efeitos mútuos entre essa e as demais arenas de disputa de poder e de interesses da política internacional ao longo do século XXI.

Referências

- ACADEMIA RUSSA DE TRANSPORTE. *Infraestrutura de transporte da Rússia*. 2008. Disponível em: < http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008 > . Acesso em 20 mar 2016.
- AKULOV, Andrei. *Nordic States Security*. Strategic-Culture Foundation. 2013. Disponível em: < <http://www.strategic-culture.org/news/2013/08/05/nordic-states-security-i.html> > e < <http://www.strategic-culture.org/news/2013/08/06/nordic-states-security-trends-and-prospects-ii.html> > . Acesso em: 20 Ago. 2013.
- ARCTIC OCEAN CONFERENCE. *The Ilulissat Declaration*. Groelandia. Disponível em: < <http://www.cfr.org/arctic/arctic-ocean-conference-ilulissat-declaration/p30238> > . Acesso em: 23 ago. 2016, 2008
- ALEMANHA. Federal Foreign Office. *Guidelines of the German Arctic Policy*., September 2013. Disponível: < http://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/EN/International/Leitlinien-Arktispolitik.pdf?__blob=publicationFile > . Acesso em: 20 Ago. 2016.
- ANTRIM, Caitlyn L. *The Next Geographical Pivot: The Russian Arctic in the Twenty-first Century*. Naval War College Review. Summer 2010. Disponível em: < <https://www.usnwc.edu/getattachment/f8217b41-afd2-4649-8378-7b6c8a7e61d2/The-Next-Geographical-Pivot--The-Russian-Arctic-in> > . Acesso em: 20 Ago. 2016.





- BLANK, Stephen J. *Russia in the Arctic*. U.S. Army War College. 2011.
- BRIGHAM, Lawson W. Russia Opens its Maritime Arctic. In ZELLEN, Barry Scott. *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a Warmer World*. Calgary: University of Calgary Press. 2013.
- BRZEZINSKY, Zbigniew. *The Grand Chessboard: American Primacy And Its Geostrategic Imperatives*. Basic Books. New York: 1997.
- BORISOV, Boyko Metodiev. *Can we Control the Arctic Climate?*, Bulletin of the Atomic Scientists, p. 43-48, March, 1969.
- CAMPBELL, Caitlin. *China and the Arctic: Objectives and Obstacles*. U.S. – China Economic and Security Review Commission Staff Research Report. 2012. Disponível em: < http://library.arcticportal.org/1677/1/China-and-the-Arctic_Apr2012.pdf > . Acesso em: 25 Ago. 2013.
- COFFEY, Luke. *NATO in the Arctic: Challenges and Opportunities*. The Heritage Foundation. N° 3646, June 22, 2012. Disponível: < <http://www.heritage.org/research/reports/2012/06/nato-in-the-arctic-challenges-and-opportunities> > . Acesso em: 20 Ago. 2016.
- COLACRAI, Miryam. *El Ártico y la Antártida en las Relaciones Internacionales*. 1. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2004.
- COLIN, Roberto. *Rússia: o Ressurgimento da Grande Potência*. Florianópolis. Letras Brasileiras: 207.
- CONLEY, Heather A. *A new Security Architecture for the Arctic*. Center for Strategic & International Studies. 2012. Disponível em: < http://csis.org/files/publication/120117_Conley_ArcticSecurity_Web.pdf > . Acesso em: 25 Ago. 2013.
- DAVIS, Darrin. *Arctic Sovereignty Disputes: International Relations Theory in the High North*. Naval Postgraduate School. Monterey, California. 2011.
- GADDY, Clifford G.; HILL, Fiona. *The Siberian Curse: Does Russia's Geography Doom its Chances for Market Reform?* Brookings. 2003. Disponível em: < <http://www.brookings.edu/research/articles/2003/09/fall-russia-hill> > . Acesso em: 26 de maio de 2014.
- GRAY, Collin S. *Geopolitics of Superpower*. Scholarly Book Services Inc. 1998.
- GRIFFITHS, Franklyn.; HUEBERT, Rob.; LACKENBAUER, P. Whitney. *Canada and Changing Arctic*. Waterloo: Wilfrid Laurier University Press. 2011.
- GÚBIN, Andréi. Ártico: Alvo de Disputas e Objeto de Desejo Global. *Gazeta Russia*. 16 de maio de 2014. Disponível em: < http://issuu.com/gazeta_russa/docs/2014_05_1_fo_all?e=2819661/7941744 > . Acesso em: 26 de maio de 2014.
- HILDE, Paal Sigurd. *The “new” Arctic – the Military Dimension*. Journal of Military and Strategic Studies. Volume 15, issue 2, 2013.





- HUNTINGTON, Samuel P. *The Clash of Civilizations?* *Foreign Affairs*. Summer 1993.
- INGEBRIGTSEN, Roger. *The High North – Security Challenges*. *Discurso no Seminário Bacon Henry*. 2011. Disponível em: < <http://www.regjeringen.no/en/dep/fd/whats-new/Speeches-and-articles/Speeches-and-articles-by-other-apolitica/speeches-and-articles-by-state-secretary-2/speeches-and-articles/the-high-north--security-challenges.html?id=641842> > . Acesso em: 30 Ago. 2013.
- KLARE, Michael. *Oil, War and Geopolitics: the struggle over what remains*. 2008. Disponível em: < http://www2.lse.ac.uk/publicEvents/pdf/20080109_Klare.pdf > . Acesso em: 24 de Setembro de 2012.
- MEARSHEIMER, John. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W. W. Norton & Co. 2003.
- ENGEL, Arno. et al. *The EU as an Arctic actor? Interests and Governance Challenges*. Report on the 3rd Annual Geopolitics in the high North – GeoNor – Conference and joint GeoNor workshops, Berlin, 22-24 May 2012.
- MACKINDER, Sir Halford J. The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, v. 23, n. 4, p. 421–437, 1904.
- NICHOLL, Helen; SPYKMAN, Nicholas. J. *Geography of Peace*. Gazelle Book Services Ltd. 1944.
- O’ROURKE, Ronald. *Coast Guard Polar Icebreaker Modernizarion: Background and Issues for Congress*. Congressional Reaserch Service. August 4, 2014. Disponível em: < <http://fas.org/sgp/crs/weapons/RL34391.pdf> > . Acesso em: 15 Jul. 2014.
- RAINWATER, Shiloh. *Race to the North – China’s Arctic Strategy and Its Implications*. Naval War College Review. 2012. Disponível em: < <http://www.usnwc.edu/getattachment/31708e41-a53c-45d3-a5e4-ccb5ad550815/> > . Acesso em: 30 Ago. 2013.
- OTAN. *New Strategic Concept*. Brussels, North Atlantic Council. 2010.
- OTAN. Chicago NATO Summit Declaration. Chicago, North Atlantic Council, 2012
- RAINWATER, Shiloh. *Race to the North – China’s Arctic Strategy and Its Implications*. Naval War College Review. 2012. Disponível em: < <http://www.usnwc.edu/getattachment/31708e41-a53c-45d3-a5e4-ccb5ad550815/> > . Acesso em: 30 Ago. 2013.
- RATZEL, Friedrich. Der Lebensraum: Eine biogeographische Studie, in K. Bücher, K. V. Fricker, et al., *Festgaben für Albert Schäffle zur siebenzigsten Widerkehr seines Gerbustages am 24. Februar 1901.*, pp. 101-189, 1901.
- ROWE, Elana Wilson. *Russia and the North*. University of Ottawa Press. Ottawa. 2009.
- ROZOFF, Rick. *NATO’s War Plans For The High North – The Militarization of the Arctic*. Global Research. 2009. Disponível em: < <http://www.globalresearch.ca/nato-s-war-plans-for-the-high-north/13975> > . Acesso em: 10 Set. 2013.





- SILVA, Alexandre Pereira da. *A Rússia avança no Ártico*. Boletim Meridiano 47 vol. 15, n.º. 142, mar-abr. 2014 [p. 20 a 27]. Disponível em: < <http://periodicos.unb.br/index.php/MED/article/view/10091> > . Acesso em: 20 Ago. 2016.
- STRATFOR. *Putin Must Choose: Spend Now or Save for Later*. 2014. Disponível em: < <http://www.stratfor.com/geopolitical-diary/putin-must-choose-spend-now-or-save-later> > . Acesso em: 1 out. 2014.
- STRATFOR. *Russia's Plans for Arctic Supremacy*. 2015. Disponível em: < <https://www.stratfor.com/analysis/russias-plans-arctic-supremacy> > . Acesso em: 7 mar 2016.
- UNITED STATES GEOLOGICAL SURVEY. *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*. USGS Information Services. Denver. 2008. Disponível: < <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> > . Acesso em: 20 Ago. 2016.
- THE ARTIC INSTITUTE *Arctic Maps – Visualizing the Arctic*. 2016. Disponível em: < <http://www.thearticinstitute.org/p/maps.html> > . Acesso em: 7 mar 2016.
- THUROW, Philip. L. C. *Head to Head: The Coming Economic Battle Among Japan, Europe, and America*. Warner Books. 1993.
- WANG, Nils. Arctic Security – An Equation with Multiple Unknowns. *Journal of Military and Strategic Studies*. Volume 15, No 2, 2013. Disponível: < <http://jmss.org/jmss/index.php/jmss/article/view/526> > . Acesso em: 20 Ago. 2016.
- ZYSK, Katarzyna. Russia and the High North: Security and defence perspectives. In: Inserir nome do autor da obra. *NATO Defense College. Security Prospects in the High North: geostrategic thaw or freeze?* Research Division, Rome, May 2009. p. 102-129.
- ZYSK, Katarzyna. Russia's Arctic Strategy: Ambitions and Restraints. In ZELLEN, Barry Scott. *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a Warmer World*. Calgary: University of Calgary Press. 2013.

