

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE - UFF
INSTITUTO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS - INEST
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS E
RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

JONATHAN CARVALHO DE VASCONCELLOS

**EXPANSÃO DA CHINA EM DIREÇÃO AO ÁRTICO: A NOVA ROTA DA SEDA
POLAR E SEUS IMPACTOS**

NITERÓI

2020

JONATHAN CARVALHO DE VASCONCELLOS

**EXPANSÃO DA CHINA EM DIREÇÃO AO ÁRTICO: A NOVA ROTA DA SEDA
POLAR E SEUS IMPACTOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos e Relações Internacionais da Universidade Federal Fluminense, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de especialista em Estudos Estratégicos e Relações Internacionais.

Orientador: Professor Doutor Fernando Manoel Athayde Reis

NITERÓI
2020

**Ficha de Avaliação de Trabalho de Conclusão de Curso em Estudos Estratégicos e
Relações Internacionais (Monografia)**

Título do Trabalho: Expansão da China em Direção ao Ártico: A Nova Rota da Seda Polar e seus Impactos

Aluno: Jonathan Carvalho de Vasconcellos

Semestre Letivo: 2 / 2020

Avaliadores:

Prof. Dr. Fernando Manoel Athayde Reis - Orientador (Avaliador 01)
Departamento de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais

Prof. Dr. João Rafael Gualberto de Souza Moraes - Leitor (Avaliador 02)
Departamento de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais

Notas dos Avaliadores	
Avaliador 01	
Avaliador 02	
Nota Final	

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me dado forças para concluir mais uma etapa em minha carreira, mesmo no pior momento da minha vida pessoal.

Ao meu pai, Getulio, por ter me passado todos os valores essenciais de uma pessoa de bem. Eu não seria nada sem seus ensinamentos, exemplos, incentivo e, acima de tudo, afeto. Pai, de onde estiver, espero que sinta orgulho de mim e tenha a certeza de que sempre farei o possível para honrar seu nome e sua memória. Amor eterno.

À minha querida mãe, Claudete, por nunca ter poupado esforços ao longo de toda minha formação pessoal e profissional, pelos sacrifícios que fez e faz em nome do melhor para a família, e por sempre demonstrar amor e fé inabaláveis, mesmo nas situações de maior dificuldade.

À minha amada esposa, Luanna, pela compreensão, incentivo e companheirismo nos momentos em que este trabalho teve de ser priorizado e por compartilhar comigo as alegrias diárias.

Ao meu irmão, Getulio, por ter assumido diversas tarefas nas quais eu deveria estar presente, permitindo que eu pudesse me dedicar exclusivamente a este projeto.

Ao meu orientador, Professor Athayde, meus sinceros agradecimentos pela orientação segura e conselhos fundamentais para a execução deste trabalho.

A todos aqueles que direta ou indiretamente colaboraram para que este projeto fosse concluído, principalmente, aos amigos do Turno QC-FN 2014, os quais tornaram a caminhada muito mais leve.

"Se não puder voar, corra. Se não puder correr, ande. Se não puder andar, rasteje, mas continue em frente de qualquer jeito." (**Martin Luther King**)

RESUMO

A proposta deste trabalho é analisar o crescente interesse que a República Popular da China(RPC) vem demonstrando pela Região Ártica. O aumento da relevância da área próxima ao Polo Norte para a China pode ser percebido com base na frequência com que o termo “Ártico” vem aparecendo nos pronunciamentos de políticos, estudos acadêmicos e entrevistas de membros das grandes empresas chinesas, algo que não era notado alguns anos atrás. Sendo uma das maiores potências mundiais e com um crescimento econômico notável a cada ano, qualquer mudança de posicionamento ou novo interesse do gigante asiático desperta, ao menos, curiosidade em todos os países do globo, principalmente naqueles mais próximos à região que se torna o novo foco chinês. Dessa forma, este trabalho será centrado na análise geopolítica da Região Ártica, bem como as motivações que estão levando a China a buscar maior influência e capacidade de utilização das características oferecidas pelo Ártico para ampliar todo o potencial que o país vem demonstrando nas últimas décadas. Além disso, será traçado um paralelo entre a histórica Rota da Seda (*Silk Road*), a qual revolucionou a humanidade nos Séculos próximos ao nascimento de Cristo, e a nova empreitada chinesa *Belt and Road Initiative* (BRI), que vem empregando massivos recursos públicos e privados para estabelecer novas rotas para trocas comerciais e de dados através dos continentes asiático e europeu. Seria possível que novas ligações entre o Extremo Oriente e a Europa pudessem impactar nossa civilização de forma tão significativa quanto aquela ocorrida na Antiguidade? A resposta parece ser afirmativa, principalmente se estes novos caminhos forem mais rápidos, menos custosos e mais seguros que os utilizados anteriormente ou ainda, se eles proporcionarem uma nova visão acerca de uma região do mundo pouco explorada até então.

Assim, o enfoque principal do trabalho será no entendimento de como o Oceano Ártico poderá ser inserido no contexto da BRI, que desafios deverão ser superados para permitir essa utilização e quais os impactos que essa influência causará na região e no mundo como um todo, num futuro próximo.

Palavras-chave: China. Ártico. Rota da Seda.

ABSTRACT

This work's proposal is to analyze growing interest of People's Republic of China (PRC) in the northeast portion of our planet. Increase of relevance to China regarding the area near to the North Pole can be noticed on political speeches, academic studies and chinese corporate employees', wich was unlikely a few years ago. As one of the greatest world's powers and with a remarkable economic growth year after year, any change of stance or new interests of the asian evokes, at least, curiosity on every country of the globe, specially on those that are closest to region which becomes chinese's new focus. Thus, this work will be focused on geopolitical analysis of the Arctic Region, as well as on motivations that are driven China towards a greater influence and a bigger usability of characteristics offered by the Arctic to raise the potential that the country is demonstrating on last decades. Furthermore, the legendary Silk Road, which has revolutionized mankind on the early centuries of our history, will be compared with the new chinese endeavor Belt and Road Initiative (BRI), which is employing massive public and private resources in order to establish new trade and data routes throughout asian and European continents. Could new connections between Far East and Europe impact our civilization in such significant way as the one that occurred in antiquity? Answer tends to be positive, specially if these new routes are faster, cheaper, safer then the previous ones or if they can provide a new perspective about one of the least explored regions of our world so far. Therefore, the main focus of this work will be understanding of how Arctic Ocean can be approached inside BRI context, challenges that will have to be overcome to permit its exploration as well as impacts this influence will cause on the region and in the world in a near future.

Keywords: China. Arctic. Silk Road.

LISTA DE ABREVIATURAS

ACAA	Administração Chinesa do Ártico e Antártica
ACAP	<i>Arctic Contaminants Action Program</i>
AHDR	<i>Arctic Human Development Reports</i>
AIIB	<i>Asian Infrastructure Investment Bank</i>
AMAP	<i>Arctic Monitoring and Assessment Program</i>
ASEAN	Associação das Nações do Sudeste Asiático
BRI	<i>Belt and Road Initiative</i>
CA	Conselho do Ártico
CAFF	<i>Conservation of Arctic Flora and Fauna</i>
CICA	Comitê Internacional de Ciência do Ártico
CLPC	Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DSR	<i>Digital Silk Road</i>
ECNEA	Escritório do Comitê Nacional para Expedições na Antártica
EPPR	<i>Emergency Prevention, Preparedness and Response</i>
EUA	Estados Unidos da América
FMI	Fundo Monetário Internacional
GPS	<i>Global Positioning System</i>
IPPC	Instituto de Pesquisa Polar da China
ISA	<i>International Seabed Authority</i>
LNG	<i>Liquified natural gas</i>
OBOR	<i>One Belt, One Road</i>
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
PAME	<i>Protection of the Arctic Marine Environment</i>
PCC	Partido Comunista Chinês
PIB	Produto Interno Bruto

RMB	<i>Renminbi</i>
RPC	República Popular da China
RSP	Rota da Seda Polar
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SDWG	<i>Sustainable Development Working Group</i>
UNCLOS	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Linha do tempo das civilizações que usaram as Rotas da Seda.....	19
Figura 2 - Visão Geral das Rotas da Seda.....	22
Figura 3 - Diferentes Definições do Ártico.....	30
Figura 4 - Menor extensão anual de gelo no Oceano Ártico.....	31
Figura 5 - Limites Marítimos estabelecidos pela CNUDM.....	38
Figura 6 - Delimitação das ZEE e Plataformas Continentais no Ártico.....	41
Figura 7 - Visão geral da BRI em junho de 2018.....	44
Figura 8 - Corredores do Cinturão Econômico da Rota da Seda.....	48
Figura 9 - Rota da Seda Marítima do Século XXI.....	50
Figura 10 - Visão geral da Rota da Seda Polar e das outras rotas da BRI.....	52
Figura 11 - Possíveis trajetos da RSP no Ártico.....	53
Figura 12 - Visão do globo terrestre com o Ártico em posição central e possíveis trajetos da RSP ligando a Ásia à Europa e à América do Norte.....	67

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Comparação entre da viagem entre Europa e China (Suez x RSP).....	56
--	----

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
1.1. MOTIVAÇÃO.....	12
1.2. ESCOPO DO TRABALHO.....	14
1.3. OBJETIVOS.....	14
1.4. ESTRUTURA DO TRABALHO.....	15
2. ROTA DA SEDA ORIGINAL.....	17
2.1. HISTÓRIA DA ROTA DA SEDA.....	17
2.2. AS DIFERENTES ROTAS.....	22
2.3. IMPACTOS PARA A HUMANIDADE.....	24
3. ENTENDENDO O ÁRTICO.....	28
3.1. O QUE É O ÁRTICO.....	28
3.2. CONSELHO DO ÁRTICO.....	34
3.3. LEGISLAÇÃO.....	37
4. BELT AND ROAD INITIATIVE.....	43
4.1. CONTEXTO DO PROJETO E SUAS PERSPECTIVAS.....	43
4.2. O CINTURÃO ECONÔMICO (NOVA ROTA DA SEDA TERRESTRE).....	47
4.3. A ROTA DA SEDA MARÍTIMA DO SÉCULO XXI.....	50
4.4. A ROTA DA SEDA POLAR.....	51
5. A POLÍTICA CHINESA PARA O ÁRTICO.....	58
5.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	58
5.2. ANÁLISE DO DOCUMENTO “CHINA'S ARCTIC POLICY”.....	61
5.3. CONSEQUÊNCIAS GEOPOLÍTICAS.....	66
6. CONCLUSÃO.....	70
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	73

1. INTRODUÇÃO

1.1. MOTIVAÇÃO

Segundo Kissinger (2011), a civilização chinesa parece não ter um início e seria melhor descrita como um fenômeno natural permanente do que como um Estado Nação convencional. Esta afirmação é facilmente compreensível, pois embora seja sabido que a civilização chinesa é milenar e que seus primeiros registros históricos datam de mais de vinte séculos antes do nascimento de Cristo, os pesquisadores ainda não conseguiram definir exatamente o momento inicial deste povo. Independente de quando tenha se iniciado sua trajetória no nosso planeta, o que se pode afirmar é que, desde a antiguidade, os chineses despertam interesse das demais civilizações por causa da sua rica cultura, com características muito peculiares.

Foi justamente esta riqueza cultural e abundância de recursos inexistentes no Ocidente, que levou os comerciantes de outras partes do mundo a buscarem na China itens que lhes permitiam altos lucros. Após estes produtos serem introduzidos no dia a dia dos habitantes das cidades, principalmente das europeias, eles se valorizavam rapidamente, tornando sua comercialização cada vez mais rentável e intensificando o fluxo de pessoas viajando até o Oriente para buscá-los.

Essa intensa busca por mercadorias entre a China e o restante do mundo levou à consolidação de uma série de rotas comerciais que ficaram conhecidas, genericamente, como Rota da Seda (*Silk Road*). Os benefícios trazidos pela renomada Rota da Seda foram muito além do estímulo para as trocas comerciais e, sem dúvidas, essas rotas contribuíram em grande parte para o estabelecimento e desenvolvimento de diversas civilizações ao longo do seu traçado e durante os quase dois mil anos em que estiveram operantes.

Após mais de cinco séculos desde que a Rota da Seda original deixou de ser o principal meio de trocas comerciais entre Ásia e Europa, a República Popular da China (RPC) vem crescendo num ritmo acelerado e, após tornar-se a segunda maior economia do planeta, já mira superar os Estados Unidos da América (EUA) no posto de potência hegemônica global. Para alcançar este objetivo o gigante asiático vem desenvolvendo uma série de iniciativas para estimular a economia, aumentar a capacidade militar e expandir sua influência política para cada vez mais países e em regiões cada vez mais afastadas de seu território.

Neste contexto, o governo chinês criou a *Belt and Road Initiative* (BRI), um projeto colossal de investimento em obras de infra-estrutura que estão sendo desenvolvidas em diversos países, visando ampliar o fluxo comercial e de dados entre Ásia, Europa e África. Um leitor mais atento pode facilmente perceber que as características da BRI são muito similares à *Silk Road* original e isto não é mera coincidência, pois, segundo o documento oficial do governo chinês, toda a iniciativa foi baseada na versão histórica da Rota da Seda e visa estabelecer novamente a China como fonte de produtos para o restante do mundo. Porém, desta vez não serão especiarias os bens fornecidos pelo Extremo Oriente, mas sim produtos com cada vez mais tecnologia embarcada. Assim, a China busca intensificar o tráfego de divisas, bens e conhecimento neste corredor entre Ásia e Europa para se estabelecer definitivamente como a maior potência do mundo.

Vale ressaltar que, assim como na Rota da Seda da antiguidade, a nova versão conta com uma porção terrestre e uma marítima. Talvez o grande diferencial resida no fato de que o componente marítimo da iniciativa não foi planejado para ser executado apenas pelo Oceano Índico e pelo Mar Mediterrâneo, como anteriormente. Desta vez, existe a previsão de que, num futuro próximo, o Ártico seja utilizado como ponto de passagem para encurtar a Rota da Seda Marítima, configurando-se na Rota da Seda Polar.

Segundo o documento oficial *China's Arctic Policy*, divulgado pelo governo chinês para explicar o interesse pela região ártica, a utilização como ponto de passagem para rotas comerciais seria apenas uma das vertentes dos interesses do país na porção menos explorada do planeta até hoje. Existem planos para intensificação da exploração de recursos minerais, além do desenvolvimento de outras atividades como pesca e turismo. Obviamente, por não se tratar de um dos oito países (Estados Unidos, Canadá, Dinamarca, Islândia, Noruega, Suécia, Finlândia e Rússia) diretamente em contato com o Oceano Ártico, o movimento de lançar uma política oficial para o Ártico enseja curiosidade a respeito das intenções da China para a região. Em virtude da prática do governo chinês de forte controle sobre publicações científicas e emissão de opiniões pelos seus habitantes, tornam-se escassas as obras chinesas que abordam o tema com liberdade. Desta forma, entende-se como salutar o levantamento de uma discussão sobre as reais intenções da China para o Ártico e suas possíveis consequências para a geopolítica mundial. Assim, espera-se que com esta pesquisa consiga-se ampliar a consciência dos demais países, principalmente no Ocidente, sobre as ações de expansão da China no extremo norte do globo e chegue-se a projeções de como o mundo poderia se

beneficiar com as mudanças que devem ocorrer no Círculo Polar Ártico até a metade deste século.

Adicionalmente, caso esta utilização do Ártico, atualmente a região menos conhecida e explorada do planeta, seja bem sucedida, teria-se algo tão revolucionário para a humanidade quanto a implementação da Rota da Seda original. Tudo isto torna interessante a análise das condições para este sucesso chinês no Ártico e quais seriam as modificações causadas, tanto para os habitantes da região quanto para os países diretamente em contato com o Oceano Ártico.

1.2. ESCOPO DO TRABALHO

A delimitação temporal para desenvolvimento do trabalho será feita com base no aumento do interesse do país na região, ou seja, será tomado como marco inicial o ano de 2007, quando começou-se a perceber um maior volume de produções acadêmicas chinesas sobre o Ártico e termos relacionados à região começaram a aparecer em pronunciamentos governamentais. A análise se estenderá até o ano de 2020, sendo feitas ainda projeções sobre como estará a conjuntura de utilização e exploração do Ártico em 2050, ano em que é estimado que a navegação passando pelo Polo Norte seja completamente viável, em virtude do completo derretimento da calota polar da região.

Logicamente, embora a pesquisa seja focada na China e no Ártico, serão abordados alguns aspectos sobre outros países que são vizinhos ao Mar Ártico para fins de compreensão das dinâmicas e geopolítica da região. Também serão abordados alguns organismos supranacionais, principalmente o Conselho do Ártico (CA), e mecanismos regulatórios vigentes na região, visando facilitar o entendimento acerca dos possíveis impedimentos e parcerias que a China poderá encontrar.

1.3. OBJETIVOS

O objetivo deste trabalho é analisar a expansão chinesa em direção ao Ártico e os possíveis efeitos dela para a região, bem como para o mundo como um todo. Este maior interesse dos chineses na região mais ao norte do globo pode suscitar inúmeras dúvidas: quais seriam as reais intenções da China e quais seriam os impactos de um maior fluxo de pessoas nas proximidades do Polo Norte para os habitantes e ecossistema da região? Como o aumento da exploração da região Ártica por diversos países influenciaria na dinâmica econômica

mundial? Obviamente, as respostas para estas questões, que serão buscadas neste trabalho, são fundamentais para se avaliar como a nova Rota da Seda Polar influenciará a dinâmica econômica e a geopolítica mundial. Para isso, será feita uma comparação entre o novo megaprojeto chinês, a BRI, e a lendária Rota da Seda para se avaliar se é possível que esta nova onda de expansão da China, particularmente a Rota da Seda Polar, transforme o mundo de forma tão significativa quanto as rotas existentes no passado.

Além disso, será feita uma análise geopolítica da região ártica para se estabelecer como aquela área será influenciada pela maior atividade humana e quais serão as consequências para os países, principalmente a China, caso o Polo Norte se torne um ponto de passagem corriqueiro e o Ártico se converta numa fonte de recursos com extração e exploração eficiente e continuada.

1.4. ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho é composto por sete capítulos, os quais são resumidos a seguir.

O Capítulo 1, no qual este item está inserido, engloba a introdução do trabalho apresentando ao leitor, a motivação que despertou o interesse pela realização do mesmo e os seus respectivos objetivos.

O Capítulo 2 apresenta a história da Rota da Seda original e como ela influenciou o mundo através da comercialização de produtos entre o Oriente e o Ocidente, o intercâmbio de valores culturais e religiosos e, em última instância, estimulando o desenvolvimento de várias civilizações.

O Capítulo 3 descreve as características do Ártico, mostrando suas especificidades causadas pelo clima extremo. Além disso, serão abordados os habitantes da região e como eles se relacionam com os recursos ali existentes. Outro aspecto importante que será mostrado é a organização política da região, bem como a legislação e os mecanismos internacionais que regulam a intervenção de qualquer país ou organização naquela porção do planeta.

O Capítulo 4 será usado para mostrar como o projeto da *BRI*, lançado em 2013, pretende atingir cerca de 70 países, algo que representaria em torno 30% do PIB mundial e 62% da população do planeta. Com números tão expressivos, fica claro que esta iniciativa é uma demonstração de força da China em sua rota de ascensão rumo à condição de potência hegemônica. Outro aspecto que será abordado é a divisão da iniciativa em seus três componentes: terrestre, marítimo e polar. Será dado um enfoque maior para o último em

virtude dele ser a grande inovação em relação à Rota da Seda Original e, logicamente, por ser um dos temas principais deste trabalho.

O Capítulo 5 será dedicado para mostrar a evolução do interesse da China sobre o Ártico e como a Política de Estado para a região poderá influenciar no futuro da porção mais ao norte do mundo. Os pontos levantados servirão também para que sejam traçadas considerações a respeito de como a exploração do Ártico de forma eficiente poderá alavancar o crescimento da China e das demais nações.

No Capítulo 6 encontra-se a conclusão deste trabalho, relacionando as considerações feitas sobre o Ártico e a Rota da Seda Polar com os impactos, do ponto de vista geopolítico, da expansão chinesa na região. Além disso, são feitas algumas sugestões para realização de trabalhos futuros.

Por fim, no Capítulo 7 são mostradas as referências bibliográficas que serviram como apoio para a realização deste trabalho.

2. ROTA DA SEDA ORIGINAL

2.1. HISTÓRIA DA ROTA DA SEDA

De acordo com Frankopan (2015), o mundo no passado era extremamente interconectado, sendo que o que acontecia em um continente poderia ter efeitos sentidos em outro: “ [...] eventos em Bagdá ressoavam na Escandinávia, descobertas nas Américas alteravam o preço dos produtos na China e causavam aumento da demanda nos mercados de cavalos no norte da Índia.”

Frankopan (2015) complementa que isso acontecia devido à existência de uma rede de rotas pelas quais viajavam peregrinos, guerreiros, nômades e mercadores. Essas rotas que se estendiam em várias direções, além de trocas comerciais, propiciavam a propagação de ideias. Em contrapartida, também foi por esta interconexão entre diferentes regiões que foram disseminadas doenças e guerras para uma parcela significativa do planeta.

No fim do Século XIX, em 1877, o renomado geólogo alemão Ferdinand von Richthofen se referiu à rede de rotas que eram vitais para as dinâmicas do mundo como *Die Seidenstraßen* (*Silk Roads* ou Rotas da Seda). Segundo Christian (2000), o termo foi usado para descrever as rotas comerciais que ligavam China, Índia e os países do Mediterrâneo através da Ásia Central. O fato do termo original ter sido cunhado no plural (Rotas), e não no singular como é mais conhecido mundialmente, se deve ao fato de que não existia um trajeto único que ligava um extremo a outro da Eurásia (região formada pelos continentes europeu, africano e asiático), mas sim “um emaranhado de caminhos, para diversos tipos de trocas, em constante transformação” (Christian, 2000). Já a razão pela qual a seda se tornou o bem utilizado para denominar as rotas foi porque ela era um dos produtos mais valorizados da época, combinando beleza, leveza e alto custo.

Obviamente, a seda era uma das principais mercadorias transportadas ao longo das rotas, mas a variedade de produtos que viajavam de Leste para Oeste do mundo ia muito além. Mark (2018) afirma que, além da seda, o Oriente fornecia: chá; tintura para tecido; pedras preciosas; cerâmicas e porcelanas chinesas; especiarias, artefatos de ouro e bronze; ervas medicinais; fragrâncias; marfim; arroz; papel; pólvora. Em contrapartida, o Ocidente enviava os seguintes materiais: cavalos; selas e rédeas; uvas; cachorros e outros animais, domésticos ou exóticos; peles e pêlos de animais; mel; frutas; utensílios de vidro; cobertores e tapetes de lã; ouro e prata; camelos; escravos; armas e armaduras.

Para compreender a importância da Rota da Seda é preciso analisar suas raízes históricas e os fenômenos que motivaram seu desenvolvimento. Embora seja consenso entre os historiadores de que as Rotas da Seda, conforme definidas por Richthofen, tenham sido efetivamente empregadas por diferentes civilizações num período compreendido entre o fim do primeiro milênio A.C. e a queda de Constantinopla em 1453 D.C., existem evidências arqueológicas de que já ocorriam trocas comerciais entre povos na região da Eurásia alguns milênios antes.

Christian (2000) afirma que, por volta de 3000 A.C., as estepes no interior da Eurásia já eram ocupadas por povos que baseavam o estilo de vida no pastoreio, fazendo com que se deslocassem por grandes distâncias. Segundo o autor, o surgimento desses povos deve ser visto como o real motivo para o desenvolvimento da rede de estradas atravessando a Eurásia, as quais posteriormente viriam a ser a Rota da Seda. Foram os deslocamentos inerentes à atividade de criação de animais de forma itinerante que aceleraram o processo de contato entre os povos nômades e as demais civilizações baseadas na agricultura, mais estáticas, favorecendo as trocas entre as diferentes civilizações:

Em 2000 A.C., e, talvez antes, idiomas, genes, tecnologias, estilos e modos de vida estavam sendo trocados através das estepes no interior da Eurásia com uma intensidade incomparável à das comunidades sedentárias das civilizações agrícolas da Eurásia. E as trocas regionais entre pastores e fazendeiros nos limites das estepes garantiram que todo o bloco continental da Eurásia fosse influenciado de alguma maneira [...] (Christian, 2000).

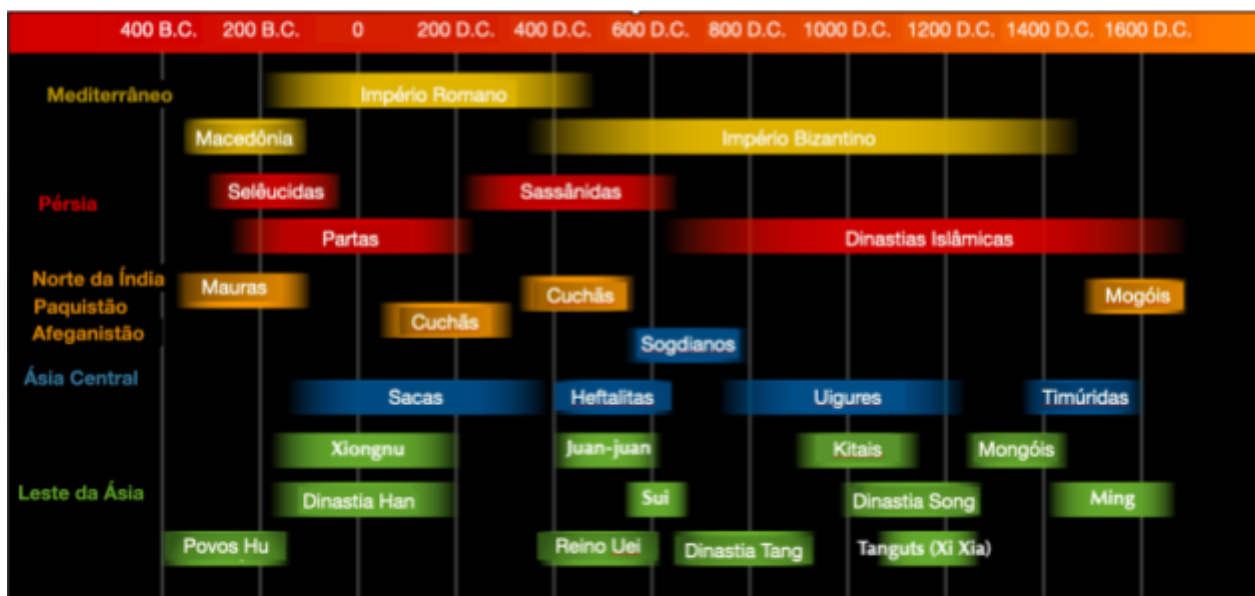
Também existem registros arqueológicos de que, por volta de 2000 A.C., já era comum o contato entre as civilizações da Mesopotâmia, Ásia Central e China, dando indícios de que havia uma rota comercial que atravessava a Eurásia. Segundo Franck e Brownstone (1987, apud Christian, 2000), “[...] não era uma estrada contínua, que fosse percorrida por uma única pessoa, mas uma cadeia de muitos entrepostos comerciais, conectando a parte oeste da Ásia e a China por mais de 5000 milhas de distância.”

Para Waugh (2010), a mais famosa e representativa das evidências de contato entre as diferentes civilizações seja a descoberta de tumbas congeladas na região de Pazyryk, no sul da Sibéria. Essas tumbas pertenciam a pastores nômades da civilização Cita, que viveram por volta de 400 A.C. e dominaram as estepes do leste europeu até a Mongólia. Com esses cadáveres foram encontrados espelhos de bronze, seda e tecidos de lã, indicando origem chinesa, além de artefatos com motivos do Império Aquemênida, oriundo da região da Pérsia. Tudo isso deixa claro que ocorriam relações comerciais e de influência entre povos de ambas as extremidades e da parte central da Eurásia.

O Império Aquemênida, que perdurou entre 500 A.C. e 330 A.C., foi responsável pela grande predecessora da Rota da Seda, a Estrada Real Persa, a qual se estendia do norte da Pérsia (atual Irã) ao Mar Mediterrâneo (atual Turquia), tendo sido expandida por vias arteriais e alcançando a Índia e o Egito. Embora sua extensão seja relevante, a estrada não era focada nas trocas comerciais, mas na comunicação das diferentes partes do império: “[...] contava com estações postais ao longo do caminho para que mensageiros trocassem de cavalo, acelerando a entrega de mensagens por todo o império.” (Mark, 2018).

Por volta de 200 A.C., os *xiongnu* (etnia formada por indivíduos nômades que ocuparam as estepes no interior da Eurásia entre o terceiro século A.C. e o primeiro século D.C.) começaram a constituir o primeiro grande império no interior da Ásia, incorporando características de um estilo de vida sedentário, como agricultura e residência fixa, aos aspectos nômades de sua cultura. Foi a interação entre *xiongnu* e chineses, marcada por relações comerciais e, por vezes, conflitos, que, segundo parcela majoritária da comunidade acadêmica, motivou o estabelecimento de forma oficial da Rota da Seda, inaugurada pelo imperador chinês Han Wu Di em 130 A.C.

Figura 1 - Linha do tempo das civilizações que usaram as Rotas da Seda



Fonte: Adptada de Waugh (2010)

Os artigos vindos da China eram, inicialmente, oriundos do pagamento de tributos aos governantes *xiongnu* que controlavam os caminhos através das estepes e, também usados como moeda de troca por cavalos e camelos. Segundo Waugh (2010), com a expansão da

Dinastia Han (a segunda dinastia imperial da China, que durou de 206 A.C. até 220 D.C.) e de seus domínios, o imperador viu a necessidade de ampliação da Grande Muralha e aprimoramento dos seus exércitos para defesa contra invasões estrangeiras, principalmente dos *xiongnu*. Para facilitar a obtenção de materiais para construção e para aprimorar o armamento e proteção dos soldados, se deu a inclusão de novos trechos à Rota da Seda, dessa vez controlados pelos chineses. Esses trechos que contavam com estradas melhoradas e maior proteção aos viajantes, somavam-se aos percursos que existiam anteriormente, os quais passavam pelos territórios dos *xiongnu* nas estepes ao norte da Ásia Central, e ampliavam as possibilidades de conexão entre os povos. Assim, os produtos chineses chegaram aos povos da Ásia Central, do Oriente Médio e, finalmente, ao Mediterrâneo e ao coração do Império Romano, onde os produtos vindos do Oriente, principalmente a seda, tornaram-se tão populares que impulsionaram cada vez mais as viagens através das diferentes Rotas da Seda.

Como se pode perceber a partir da Figura 1, a história das Rotas da Seda é marcada por períodos de intensa utilização alternados com períodos de desativação em alguns trechos, causados por conflitos e instabilidades políticas que dificultavam a manutenção dos trajetos e traziam riscos para os mercadores que atravessassem algumas regiões. Assim, é possível notar que nos períodos e regiões em que haviam civilizações dominantes, as Rotas da Seda foram altamente empregadas como ferramenta para fortalecimento da economia e, conseqüentemente, para manutenção ou ampliação do domínio sobre os demais povos. A seguir serão mostradas as civilizações mais importantes para o florescimento das rotas nas diferentes regiões da Europa e da Ásia.

Logicamente, as cidades do Império Romano eram fundamentais para o funcionamento da Rota da Seda, pois era exatamente ali, nos maiores centros comerciais do mundo, que havia a maior demanda pelos produtos vindos do Extremo Oriente. Em virtude da maior distância que os produtos tinham que percorrer até chegar à Europa e ao maior poder aquisitivo de seus habitantes, os valores pagos pelas mercadorias era superior nessas cidades, incentivando ainda mais os mercadores a assumirem os riscos de fazer os produtos chegarem até lá. A forma contínua do fornecimento de bens através da Rota da Seda ao longo da existência do Império Romano, vista na Figura 1, mostra como os produtos foram incorporados ao estilo de vida de Roma. Após a queda de Roma, em 476 D.C., o Império Romano do Oriente (Império Bizantino) se encarregou de manter as trocas comerciais em busca dos produtos produzidos no outro lado do continente. Mark (2018) ressalta que, em meados do Século V, o imperador bizantino Justiniano conseguiu roubar exemplares de

bichos da seda da China e deu início à indústria da seda em seus domínios. Apesar disso, a Rota da Seda continuou sendo utilizada para transportar outros itens pelo império até a queda de Constantinopla em 1453 D.C.

Waugh (2010) afirma que, entre o quarto e o oitavo século D.C., os sogdianos (oriundos da região do Uzbequistão e Tajiquistão) foram o primeiro povo responsável pela difusão em massa dos diversos produtos e aspectos culturais através da Rota da Seda, pois através de suas trocas comerciais eles alcançaram o Mar Negro a oeste, a Caxemira (Índia) ao sul, a China a leste e os domínios dos turcos e uígures nas estepes do norte. Os turcos, por sua vez, realizavam trocas com o Império Bizantino enquanto os uígures também mantinham relações comerciais com os chineses. Assim, os sogdianos eram o elemento central de uma cadeia de trocas comerciais que se estendia de um extremo ao outro da Eurásia, materializando a essência da Rota da Seda.

A partir de meados do Século VIII D.C., os povos de origem árabe de cultura islâmica, herdeiros do legado persa, se firmaram nas porções central e oeste da Ásia. Os registros históricos mostram que os islâmicos eram verdadeiros entusiastas dos bens trazidos da China, notadamente das cerâmicas e, logicamente, da seda. Waugh (2010) destaca que o apreço pela seda era tão grande que foram estabelecidos centros de produção do material na Ásia Central e no Irã.

Talvez o apogeu da Rota da Seda tenha sido alcançado entre os Séculos XIII e XIV, quando o Império Mongol dominou grande parte da Ásia Central. O controle mongol sobre os trajetos gerou estabilidade e a sua expansão permitiu o estabelecimento de novas rotas terrestres e marítimas ligando as diferentes regiões do gigantesco império, de forma que a capital Caracórum se tornou o principal ponto de parada da Rota da Seda. Como relata Waugh (2010), foi graças a essa conjuntura que ocorreram as primeiras viagens em que se percorreu toda a distância entre Europa e Ásia, sendo Marco Polo o mais famoso desses viajantes.

Após a queda do Império Mongol, no Século XIV, embora não houvesse mais a unidade política, cultural e econômica que permitiu o desenvolvimento da Rota da Seda a seu pleno potencial, a Dinastia Ming na China ainda experimentou certo sucesso no envio de produtos para o Oeste através do Oceano Índico, mas sem a intensidade de outrora.

O declínio das Rotas da Seda se deu por uma soma de fatores, tais como: a fragmentação do controle sobre os diferentes trechos após o desaparecimento dos grandes impérios Mongol (Leste) e Bizantino (Oeste); e a influência causada pela Peste Negra e pelo

desenvolvimento das armas de fogo no surgimento cada vez mais intenso de civilizações sedentárias em detrimento do estilo de vida nômade.

2.2. AS DIFERENTES ROTAS

Como visto anteriormente, o termo cunhado por Richthofen fazia menção a várias rotas, ou seja, *Silk Roads* ou *Silk Routes*. Assim, apesar do termo Rota da Seda ter se tornado o mais difundido no Ocidente, na verdade existiam diversas estradas ligando cidades nas estepes, planícies e desertos do Extremo Oriente, Ásia Central e Oriente Médio. Além das rotas terrestres eram utilizadas também rotas marítimas pelo Oceano Índico, Mar Vermelho e Mediterrâneo, permitindo que se chegasse a pontos mais afastados da África e, em alguns casos, de forma mais rápida aos centros comerciais europeus.

Figura 2 - Visão Geral das Rotas da Seda



Fonte: Adaptada de CHATURVEDY (2014)

O alcance das Rotas da Seda foi considerável e, mediante a observação da Figura 2, é possível se entender como suas influências foram sentidas em grande parte do bloco continental da Eurásia. Nesta figura é possível notar a complexidade da rede de trajetos

formados pela combinação de rotas terrestres principais, seja através das estepes geladas ao norte ou pelos desertos e vales na porção central da Ásia, pelas rotas marítimas e pelos caminhos auxiliares que serviam como conexão entre as principais cidades das diferentes rotas.

Em linhas gerais, as Rotas da Seda podem ser divididas numa parcela terrestre e numa parcela marítima, mas cada um desses dois componentes pode ser subdividido em outros, o que será feito a seguir para facilitar a compreensão.

A principal rota terrestre é aquela que se estendia na direção leste-oeste e ligava a China diretamente ao Mediterrâneo e às cidades da Europa. Essa rota passava pelas montanhas e desertos da China, Ásia Central e Oriente Médio, chegando por terra até o norte da África ou até a Turquia. Existiam diversas bifurcações nas principais cidades que permitiam que os viajantes chegassem aos grandes portos para completarem o trajeto pelo mar. Essa é a rota que ficou conhecida como a Rota da Seda, por ter sido o principal corredor para o transporte dos produtos chineses por toda a Eurásia.

Havia também uma rota mais ao norte que passava pelas frias estepes da Eurásia e pelo Mar Cáspio, chegando até o Mar Negro e Constantinopla. Essa rota apresentava poucas bifurcações e foi utilizada majoritariamente pelas civilizações nômades que se alternaram no controle das estepes do interior da Ásia.

As demais rotas terrestres eram rotas auxiliares e serviam como meios de interconexão entre as diferentes rotas terrestres ou entre as rotas terrestres e as rotas marítimas, além de incluírem algumas das maiores cidades da época nos itinerários das caravanas, mesmo que elas não fossem grandes entrepostos comerciais.

Já a parte marítima da Rota da Seda era utilizada como forma de acelerar o transporte de bens entre Índia / China e as cidades da Europa / África. Devido aos avanços acelerados que a navegação sofreu ao longo do tempo, esta era também uma forma mais segura e confiável de transporte dos produtos comercializados, tendo ganhado muita relevância nos períodos em que trechos das rotas terrestres ficavam fechados devido a fatores climáticos, políticos ou guerras. Um exemplo dos benefícios das rotas marítimas pode ser visto nesse trecho:

O Império Romano realizava trocas com o Irã e a Índia por mar, com lucros dez vezes maiores, e o imperador queria enviar emissários à China. Como o Irã estava tentando monopolizar o comércio da seda, impediu a abertura da Rota da Seda para tráfico terrestre, forçando China e Roma a realizarem as trocas pelo mar. Foi o monopólio do Irã que estimulou Roma a estabelecer contato com a China pela rota marítima em detrimento do percurso terrestre. (Chaturvedy, 2014)

A Rota da Seda Marítima pode ser subdividida em duas. A primeira passava pelo Mar da China Oriental e pelo Mar Amarelo para levar os bens chineses, produzidos no sudeste do país, até a Península da Coreia e ao Arquipélago do Japão. A outra parte era a que partia do Mar do Sul da China e ligava o país aos maiores portos no resto do mundo através do Oceano Índico, Golfo Persa, Mar Vermelho e Mediterrâneo. Em seu auge, essa rota contemplava trajetos para o Sudeste Asiático, parte da Oceania (Indonésia), Índia e Península Arábica, fazendo com que os bens transportados chegassem à África e à Europa.

2.3. IMPACTOS PARA A HUMANIDADE

A importância da Rota da Seda vai muito além do óbvio desenvolvimento econômico propiciado pelas trocas comerciais e através dela houve a propagação de ideais religiosos, artes, pensamentos filosóficos, diferentes idiomas, tecnologias, genes e os mais diversos conceitos arquitetônicos, ou seja, junto aos mercadores que trafegavam entre o Ocidente e o Oriente eram levados os mais diversos aspectos culturais e sociais das nações que eles percorriam. A seguir serão expostos os principais impactos, tanto positivos quanto negativos, causados pela existência e utilização das Rotas da Seda.

Um dos mais notórios traços humanos compartilhados pelas Rotas da Seda foram as religiões, as quais podiam sofrer adaptações e gerar novas religiões e modificar profundamente o estilo de vida das populações e o rumo das civilizações. O primeiro grande movimento de expansão religiosa foi do Budismo que, nos primeiros séculos da era cristã, era propagado por missionários vindos da Índia e se espalhou por toda a Eurásia, principalmente na China e na Ásia Central. Com o passar do tempo e o sincretismo religioso, foram surgindo diversas variantes da religião que estimularam cada vez mais a tradução dos textos originais para diferentes línguas e facilitaram o acesso aos ensinamentos de Buda. Com isso, foram construídos diversos templos e se desenvolveram cidades baseadas em receber os estudiosos da religião, as quais se tornavam locais de descanso e passagem obrigatória para os mercadores das Rotas da Seda, os quais acabavam por se converter e contribuir ainda mais para a expansão do Budismo.

Outra religião que sofreu uma verdadeira diáspora através das Rotas da Seda foi o Judaísmo, que iniciou sua expansão após a libertação dos escravos judeus da Babilônia ao ser conquistada pelos persas, em 539 D.C. A difusão do Judaísmo foi beneficiada pela posição central que seus adeptos possuíam em relação a Roma e à China, fazendo com que a religião

tenha alcançado indivíduos em ambos extremos da Eurásia. Vale ressaltar que o Judaísmo também sofreu adaptações a partir da influência de outras culturas, principalmente a iraniana. A região do atual Irã também foi a origem da civilização Sogdiana que, em virtude das suas características nômades, teve papel importante na disseminação do Zoroastrismo (sua religião tradicional) para os chineses e do Maniqueísmo para os uígures.

As outras duas grandes religiões que foram propagadas pela Rota da Seda foram o Cristianismo e o Islamismo, as quais também foram influenciadas pelo sincretismo, mas conseguiram atravessar as longas distâncias do bloco continental eurasiático e chegaram ao Extremo Oriente. Existiram ainda diversas outras religiões que foram disseminadas ao longo dos trajetos dos mercadores, mas, por sua representatividade ou por serem variações das mencionadas anteriormente, elas não serão abordadas.

O segundo aspecto relevante que foi difundido através das Rotas da Seda foram as manifestações artísticas, cujos padrões e técnicas se entrelaçaram e influenciaram populações muito distantes das regiões onde os determinados estilos se originaram. Cabe destacar as contribuições dos citas, gregos, iranianos, indianos e chineses na criação de obras que despertaram o interesse de diversos povos e estimularam ainda mais as trocas comerciais e o desenvolvimento de cidades ao longo das rotas percorridas pelos comerciantes. Um exemplo marcante disto, segundo Waugh (2010), é a influência marcante que os chineses tiveram nas artes do Oriente Médio, onde foram desenvolvidas novas técnicas para tentar imitar o padrão das cerâmicas chinesas. Em contrapartida, o padrão de decoração azul e branco que é visto até hoje em produtos chineses foi inspirado nos artefatos vindos do Oriente Médio.

Como consequência lógica da necessidade de comunicação para estabelecimento das relações comerciais ou para tradução de textos religiosos ou expressões artísticas, os diferentes idiomas foram sendo disseminados pelas Rotas da Seda, sofrendo modificações de pronúncias e adoção de novos termos que culminaram na formação dos padrões linguísticos observados nos dias atuais.

Christian (2000) afirma que muitas técnicas e tecnologias também foram intercambiados por todo o bloco continental da Eurásia, incluindo, inicialmente, a adoção de animais na agricultura, guerra e para fornecimento de peles e lã. Também houve a difusão de aspectos ligados ao combate, como o uso de arcos, armaduras e utensílios para cavalaria, bem como da pólvora e das táticas da guerra de cerco, permitindo as conquistas, ascensões e quedas de impérios que marcaram as Rotas da Seda por mais de dois mil anos. Ainda foram trocadas noções sobre medicina, astronomia e navegação, impressão e fabricação de papel, as

quais contribuíram para a disseminação do conhecimento e evolução de todas as civilizações de forma significativa. É fato que a Rota da Seda da antiguidade teve papel fundamental para ampliar o conhecimento dos povos acerca dos territórios e culturas distantes que são a base da sociedade moderna, embora o conhecimento e compreensão mais amplo da geografia do mundo só tenha sido obtido no final de seus tempos áureos, quando o domínio mongol permitiu a viagem pela extensão completa das rotas.

O aspecto genético não poderia ser esquecido, pois é natural que um fluxo tão grande de pessoas através de grandes distâncias e vários continentes tenha favorecido o compartilhamento de genes e a miscigenação que modificou as características das populações que habitaram de diferentes regiões ao longo do tempo. Para Diamond (1998, apud. Christian, 2000), essa miscigenação, associada ao estilo de vida que alguns povos compartilhavam permitiu o desenvolvimento de imunidades e suscetibilidades a doenças que eram compartilhadas pelas diferentes civilizações. Isso pode ser usado para explicar a disseminação de doenças por diferentes regiões da Eurásia, separadas por milhares de quilômetros. Por exemplo, existem relatos de que a Peste Negra teria chegado a Constantinopla através das Rotas da Seda, em meados do Século XIV. Esta doença bacteriana foi responsável por reduzir a população da Europa em até 60%, e totalizou quase 200 milhões de mortos em toda a Eurásia, efeito devastador que levou dois séculos para ser superado.

Outro impacto negativo das Rotas da Seda era a amplificação dos efeitos de guerras para além das consequências diretas de danos e mortes para os povos diretamente envolvidos. Uma guerra entre duas nações em um território afastado poderia afetar de forma significativa a dinâmica econômica de cidades no outro extremo do continente pela simples interdição ou destruição de um trecho vital das rotas ou fechamento de portos e cidades importantes para o escoamento dos produtos.

Finalmente, pode-se perceber que a Rota da Seda foi um grande catalisador para o relacionamento entre os povos e favorece a análise de que a Eurásia, desde muitos milênios antes de Mackinder cunhar suas definições geopolíticas atreladas ao *Heartland* e à Ilha Mundo, se configurava como um grande bloco continental no qual as civilizações estão interligadas e um evento, positivo ou negativo, em determinada região pode ter seus impactos sentidos a muitos quilômetros de distância.

Dessa forma, pode-se afirmar que a Rota da Seda foi fundamental para a evolução de diversas nações ao longo de sua existência, permitindo a troca de bens, difundindo traços culturais e desenvolvendo cidades em seu trajeto. Até mesmo com o seu fim, pode-se dizer

que a Rota da Seda mudou os rumos da humanidade, pois sem ela, os países europeus tiveram que buscar novos meios de obter os produtos advindos do Oriente para abastecer os mercados internos. Foi então que se iniciaram as Grandes Navegações responsáveis pelo "descobrimento" das Américas e posterior estabelecimento de diversas colônias ao redor do globo.

3. ENTENDENDO O ÁRTICO

3.1. O QUE É O ÁRTICO

O Ártico sempre foi visto, pelo menos pela maioria da população mundial, como uma região distante, fria, coberta por gelo e inóspita. No entanto, existe uma grande riqueza de recursos minerais, energéticos, fauna e flora na região, o que torna lógico imaginar que ela atraia interesse dos países com condições de tirar proveito dessas características. Para entender este interesse e o que está em jogo é preciso, primeiro, entender-se, a organização política da região, bem como sua composição geográfica e populacional.

O termo Ártico deriva da palavra grega *arktikos*, um adjetivo que significa “relativo a urso”. A adoção desse termo pode ser entendida como uma referência às constelações da Ursa Maior ou Ursa Menor, ambas localizadas na porção mais ao norte do firmamento.

Embora possa parecer intuitivo apontar de forma genérica onde está localizada a região ártica, até hoje não existe uma delimitação clara e definitiva da área, sendo que existem diversas variações dos limites atribuídos à região. A primeira, e mais comum, dessas definições é a que considera como integrantes do Ártico todas as áreas ao norte do Círculo Polar Ártico (Paralelo 66°33'44" N). Como todos os paralelos, o Círculo Polar é uma linha imaginária e, teoricamente, todos os territórios localizados acima dele experimentam ao menos um período de 24 horas no qual o Sol não se põe (solstício de verão), chamado de sol da meia-noite, e um outro período de 24 horas no qual o sol não nasce (solstício de inverno), conhecido como noite polar. Logicamente, esta divisão arbitrária, baseada numa linha traçada a partir de critérios matemáticos, pode fazer com que áreas adjacentes com características homogêneas sejam segregadas, o que prejudica a análise das dinâmicas da região. Assim, surgiram outros critérios, baseados nas especificidades naturais dos territórios, na tentativa de se proporcionar um estudo mais adequado da região próxima ao Polo Norte.

O primeiro desses novos critérios é aquele que estabelece como parte do Ártico todas as áreas em que a temperatura média do mês mais quente (julho) é inferior a 10 °C, chamada de isoterma de 10 °C (julho). O outro critério, também baseado em fatores naturais é a *tree line* (linha das árvores), uma linha irregular que marca o limite até onde as árvores são capazes de crescer. Além dessa linha, em direção ao norte, não existem mais árvores em virtude das condições climáticas (frio, baixa pressão atmosférica e pouca umidade), marcando claramente a mudança de ecossistema em relação aos territórios mais ao sul. Apesar das características da

região acima da *tree line* serem o que definem o clima polar do Ártico de forma clara, muitas vezes os territórios abaixo dela (componentes do clima subártico), também são inclusas nas análises da região ártica por apresentarem características mistas entre o clima mais frio e o temperado das regiões com latitudes mais baixas.

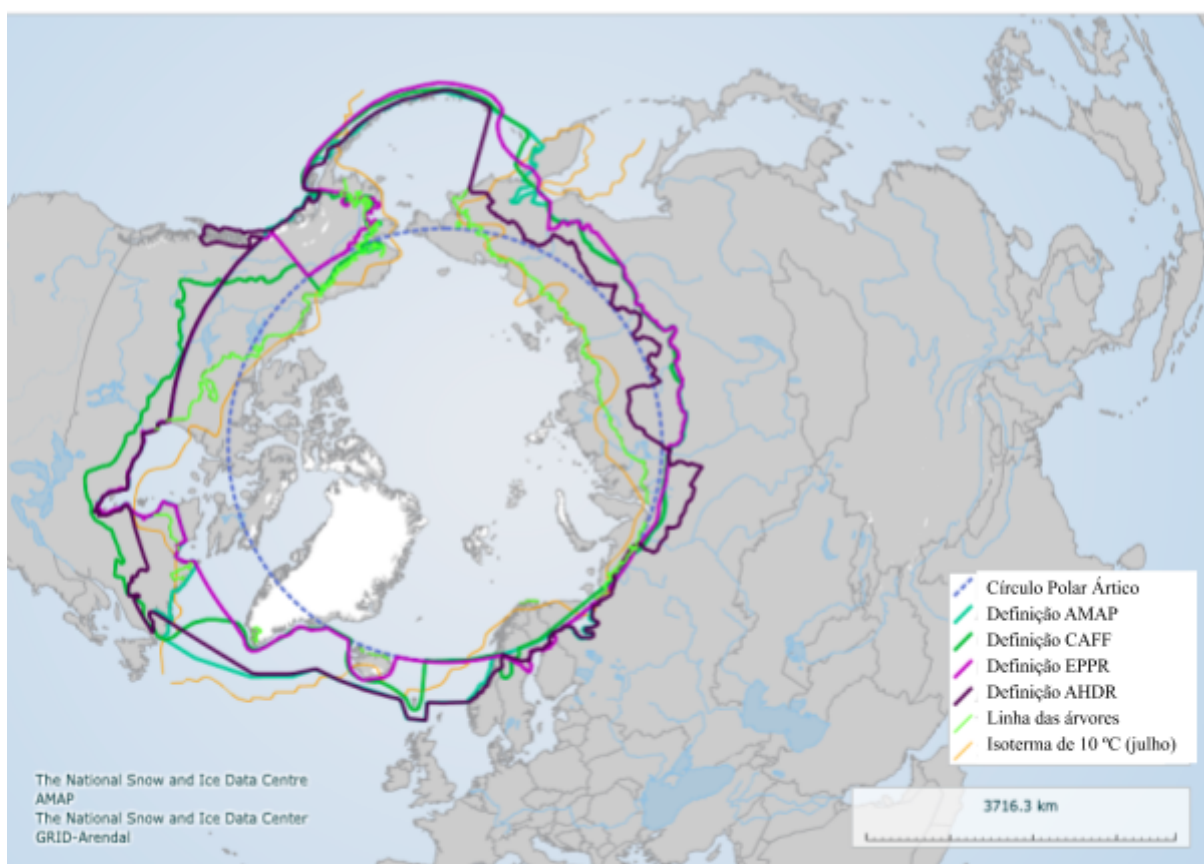
Os dois critérios, abordados anteriormente, usados para definir a região ártica, servem ao propósito de estabelecer uma porção territorial com características naturais homogêneas. Porém, com o crescente interesse que vem sendo observado a respeito do Ártico nas últimas décadas, eles tornaram-se insuficientes para análises relacionadas a aspectos sociais, políticos e econômicos da região. Por isso, foram desenvolvidas novas iniciativas para se definir a região ártica de acordo com os aspectos ligados à atividade humana. Conforme o *Arctic Portal* (2020), o primeiro desses estudos foi finalizado em 1998 pelo *Arctic Monitoring and Assessment Program* (AMAP), um dos grupos de trabalho do Conselho do Ártico (CA), definindo o Ártico a partir de uma combinação equilibrada de diversos fatores naturais e artificiais, tais como: Círculo Polar Ártico, fronteiras políticas, vegetação, limites do solo que fica sempre congelado (*permafrost*) e características marítimas. Outra delimitação que merece destaque é a exposta pelos *Arctic Human Development Reports* (AHDR), que focou em utilizar as conclusões do AMAP como base para desenvolver critérios voltados para aspectos culturais, sociais e econômicos. Existem também uma definição mais voltada para os aspectos biológicos e climáticos que foi estabelecida pelo *Conservation of Arctic Flora and Fauna* (CAFF) e outra diretamente relacionada aos estudos de resposta a emergências ambientais (incêndios, vazamentos de óleo e derretimento das geleiras), desenvolvida no âmbito do *Emergency Prevention, Preparedness and Response* (EPPR), ambos grupos de trabalho do CA.

Todos os critérios mencionados até aqui para delimitar o Ártico, mostrados na Figura 3, são válidos e podem ser aplicados para diferentes situações, devendo-se ter em mente o aspecto que será analisado para que se possa utilizar a delimitação mais adequada para o estudo da região e podem apresentar diferenças relevantes nos territórios englobados por cada um. Dessa forma, como este trabalho busca realizar uma análise geopolítica da região ártica, será utilizado o critério estabelecido pelos AHDR para definir os limites do Ártico.

Um total de 8 países tem parte de seus territórios ou áreas marítimas abrangidas por estas delimitações e, por isso, são considerados os Estados Árticos. Esses países são: Estados Unidos (Alasca), Canadá, Dinamarca (Groenlândia e Ilhas Faroé), Islândia, Noruega, Suécia, Finlândia e Rússia. Como se pode imaginar são esses países que têm maior interesse na região

e são diretamente afetados por qualquer mudança climática ou novo ator que passe a atuar no Ártico, mas em virtude de fatores geopolíticos pode-se afirmar que todos os países do mundo são afetados em algum grau pelas mudanças ocorridas no Ártico, sendo que tais impactos são mais perceptíveis quanto maior for sua proximidade. Por isso é preciso se entender as principais características da região para que seja compreendido o crescente interesse de países não pertencentes ao grupo de Estados Árticos.

Figura 3 - Diferentes definições do Ártico

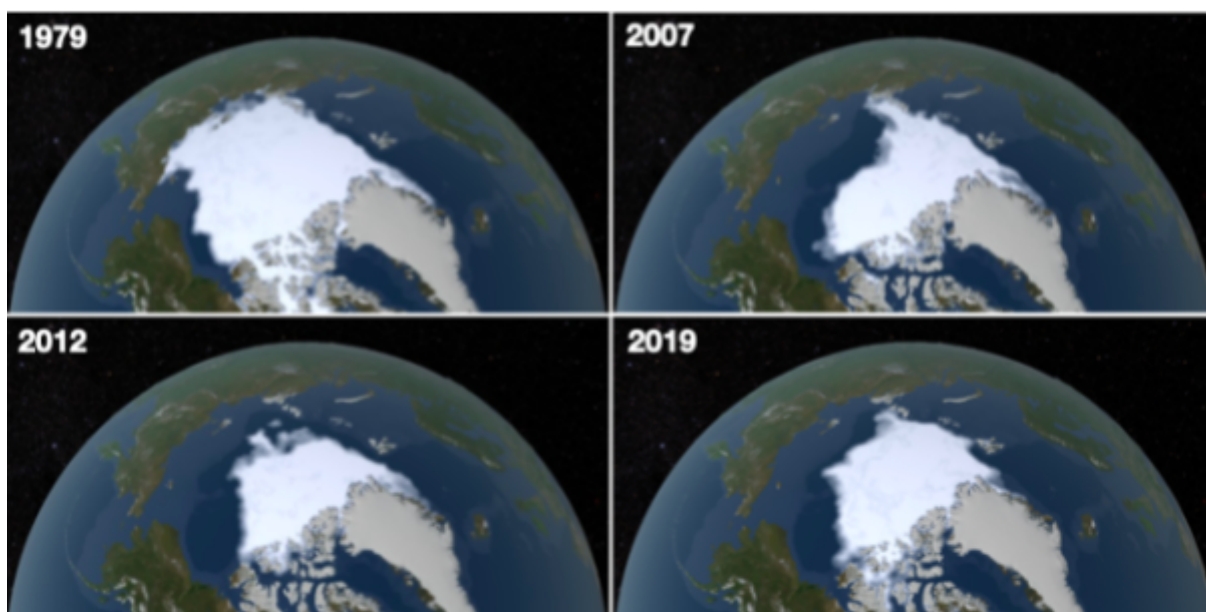


Fonte: Adaptada de Arctic Portal (2020)

O aspecto mais marcante das terras mais ao norte do planeta são as variações extremas de temperatura entre os invernos gélidos e os verões mais amenos. Durante os meses mais frios toda a região fica coberta por gelo, com temperaturas médias atingindo -40°C . Já nos períodos mais quentes a vegetação de tundra torna-se predominante em grande parte das áreas, sendo possível encontrar-se até mesmo pequenos arbustos nas partes com temperaturas mais elevadas, mesmo que continue havendo regiões de geleira e neve permanente nas terras mais altas e áreas mais no interior dos territórios.

Outra característica relevante da região é a existência de uma camada de solo que fica congelada permanentemente, o *permafrost*, e que pode chegar a mais de 600 metros de espessura, segundo Ostenso *et al.* (2019). Essa espessura diminui conforme as temperaturas aumentam no verão, fazendo com que a parte mais superficial derreta, formando lagos e áreas pantanosas.

Figura 4 - Menor extensão anual de gelo no Oceano Ártico



Fonte: Adaptada de NASA (2020)

Embora as características da porção terrestre do Ártico sejam notáveis e peculiares, também merece destaque o fato de que grande parte da região é constituída por massas aquáticas, sendo o Oceano Ártico sua porção central. Em virtude das temperaturas extremas, as águas na região apresentam-se predominantemente sob a forma de gelo flutuante, sendo que a extensão da parte congelada varia com as estações do ano. Além dessa variação cíclica anual, a comunidade científica internacional vêm registrando uma tendência contínua de redução do volume de gelo existente nos mares do Ártico quando são considerados espaços temporais mais amplos. Como pode-se perceber na Figura 4, que mostra imagens de satélites, a extensão mínima da camada de gelo nas águas do Ártico está se tornando cada vez menor com o passar dos anos.

Para Pachauri (2015), estimativas baseadas em estudos probabilísticos de 4 cenários diferentes apontam ser muito provável que a calota de gelo do Oceano Ártico esteja quase totalmente derretida por volta da metade do Século XXI. Na mesma linha, mas com resultados um pouco mais pessimistas, Overland (2013) realizou um estudo baseado em três

diferentes modelos matemáticos e chegou à conclusão de que é mais provável que a extensão da camada de gelo nas águas próximas ao Polo Norte torne-se praticamente insignificante antes da metade do século, podendo ocorrer nas próximas duas décadas, dependendo de diversos fatores. Essas previsões de que os mares próximos ao Polo Norte estejam praticamente livres dos gigantes blocos de gelo em breve é um dos principais motivos que vêm incentivando o maior interesse de diversos países na região, inclusive aqueles que não estão diretamente relacionados ao Ártico. Isso ocorre porque com a redução drástica da quantidade de gelo facilitará o acesso à região e, conseqüentemente, melhores condições para se usufruir de seus recursos.

As condições extremas de temperatura, incidência de luz solar durante todo o verão e inexistente no inverno, somadas às chuvas escassas, nevascas, ventos inclementes e solo, tornado infértil pela camada de gelo, impõem grandes dificuldades para a adaptação dos seres vivos na região, tornando a flora e fauna local pouco diversificada em termos de espécies. Porém, o fato de se tratar de uma região pouco explorada pelo homem, faz com que o Ártico apresente uma abundância ímpar na quantidade de animais e plantas que ali prosperam.

Outro ponto fundamental para se conhecer melhor a região ártica é a sua demografia peculiar. Em virtude das condições climáticas extremas os povos da região vivem dispersos, concentrando-se, majoritariamente, nas áreas próximas ao mar em pequenas vilas e povoados. As dificuldades encontradas para se viver naquelas terras é retratada pelo fato de que o Ártico equivale a aproximadamente 8% da superfície do planeta (5% da porção terrestre), mas, segundo Larsen (2014), apenas 4 milhões de pessoas habitam os territórios que fazem parte da região, o que equivale a cerca de 0,05% da população mundial atual. Aproximadamente 12% desses habitantes (500.000) são povos indígenas que embora apresentem variações culturais são genericamente chamados de esquimós. É curioso notar que, embora se tenha pouco conhecimento acerca desses povos, eles apresentam uma vasta riqueza cultural e diversas nuances de acordo com o território que ocupam. Dentre estes povos, os *Inuit* (Canadá, Alasca e Groenlândia) e os *Saami* (Noruega, Suécia, Finlândia e Rússia) destacam-se como as maiores populações, apresentando características similares que podem ser entendidas, em linhas gerais, como representativas dos povos indígenas do Ártico.

Segundo Sale (2008), a maior parte desses povos construía tendas com peles de animais para se abrigar no verão, época em que utilizavam arpões, caiaques, arco e flecha feitos de ossos ou madeira para caçar (renas, ursos polares, focas, peixes e baleias). Trenós puxados por lobos ou cães eram usados tanto para locomoção quanto para caça. Com a chegada do

inverno mais rigoroso os povos árticos se abrigavam em cavernas ou construções feitas com blocos de gelo (*igloos*). Os resultados das caças rendiam peles para confecção de vestimentas, óleos para iluminação e aquecimento das moradias e, logicamente, comida que era estocada para consumo nos momentos de escassez. Mesmo sendo nações sem Estado próprio, os povos indígenas têm buscado representatividade para defender seus interesses junto aos países que participam dos órgãos de governança da região, e vêm demonstrando coesão e apreço pelos valores culturais que compartilham em suas tribos e aldeias. A existência desses povos é um dos aspectos que merece atenção quando se trata de aumentar a exploração do Ártico, pois um fluxo maior de pessoas em seus territórios pode modificar de forma significativa o estilo de vida dessas populações.

Em virtude de sua grande extensão e da pouca exploração pela humanidade, em relação a outras áreas do globo, é de se esperar que o Ártico possua um grande potencial de recursos naturais, tanto renováveis quanto não renováveis. Uma parcela desses recursos já é explorada pelos Estados Árticos, mas a mera expectativa de um volume muito maior de recursos ainda não descobertos já é motivo suficiente para aumento do interesse na região e surgimento de iniciativa de outros países em busca de garantir acesso à essa possibilidade. Os recursos minerais existentes na região são, principalmente, petróleo e gás natural, sendo que duas das maiores áreas ativas de extração dos combustíveis fósseis encontram-se no Ártico: no nordeste da Sibéria e no Alasca. Além disso, também existem jazidas de diamantes, ouro, cobre, níquel, ferro e carvão, entre outros minerais.

Com relação aos recursos renováveis de origem animal, de acordo com Ostenso *et al.* (2019), a demanda de outrora por peles de animais exóticos e carne de baleia já não existe, fazendo com que a exploração comercial de animais do Ártico seja predominantemente voltada para a captura de peixes. Embora exista a pesca em águas doces, a pesca marítima é muito mais significativa e chega a representar em torno de 10% da produção mundial. Outro recurso renovável que é abundante na região Ártica é a água doce, sendo que vários dos maiores rios do mundo desaguam no Oceano Ártico. Existem duas possibilidades para essas águas que correm nos territórios gelados: desvio dos cursos naturais para irrigação de regiões secas ou construção de usinas hidrelétricas para geração de energia.

Ainda segundo Ostenso *et al.* (2019), algo que pode ser considerado como um tipo de recurso renovável é o turismo, cuja indústria vem crescendo consideravelmente nas últimas décadas com base na pesca e caça esportiva e nas viagens de cruzeiro pelos mares gelados do norte. Vale salientar que este crescente aumento da atividade turística no Ártico gera um

paradoxo, pois o maior atrativo da região é a sensação de ambiente inexplorado pelo homem, o que fatalmente será afetado caso as empreitadas na região obtenham êxito de forma continuada.

Todas essas riquezas naturais com imenso potencial econômico parecem ser os reais catalisadores do aumento da participação de diversos atores globais, sejam eles países ou grandes corporações privadas, nos temas relacionados ao Ártico. O que define os limites destas possíveis incursões de estranhos nas proximidades do Polo Norte é a legislação internacional e os órgãos de governança que deliberam sobre os assuntos da região. Com uma série de interesses em jogo, ressalta-se a postura dos Estados Árticos e representantes dos povos indígenas que buscam definir limites claros para a participação de outros atores na região, permitindo que consigam obter vantagens da maior abertura sem, contudo, perderem os direitos a certos aspectos por serem estreitamente ligados à região. Em contrapartida, surgem os atores de fora do Círculo Polar Ártico que buscam ter maior liberdade para explorar a região para fins econômicos e científicos, mesmo não sendo fisicamente pertencentes ao Ártico.

3.2. CONSELHO DO ÁRTICO

Em setembro de 1996, num encontro em Ottawa (Canadá), o Conselho do Ártico (CA) foi criado pelos oito países que possuem territórios na região. Segundo a própria Declaração de Ottawa que estabeleceu o CA:

O Conselho do Ártico é um fórum de alto nível que visa prover os meios para promover cooperação, coordenação e interação entre os Estados Árticos, com a participação das comunidades indígenas e demais habitantes da região, em assuntos comuns ao Ártico, particularmente o desenvolvimento sustentável e a proteção ambiental. (Arctic Council, 1996)

Antes de abordar as categorias de membros do CA, é preciso mostrar resumidamente sua organização funcional. A cada dois anos são realizados encontros entre os ministros das relações exteriores dos Estados Árticos, que configuram-se como a principal forma decisória do CA. Num nível mais prático, existem seis Grupos de Trabalho que desenvolvem a maior parte das atividades definidas pelo Conselho, sendo cada um relacionado a uma área específica: *Arctic Contaminants Action Program* (ACAP), *Arctic Monitoring and Assessment Program* (AMAP), *Conservation of Arctic Flora and Fauna* (CAFF), *Emergency Prevention, Preparedness and Response* (EPPR), *Protection of the Arctic Marine Environment* (PAME) e

Sustainable Development Working Group (SDWG). Existem ainda as Forças-Tarefa que podem ser criadas para atenderem a um propósito específico e tem duração limitada. Das Forças-Tarefa criadas até hoje, três contribuíram para a criação de acordos relevantes para a regulamentação da região ártica: Acordo de Cooperação em Busca e Resgate Aeronáutica e Marítima (2011), Acordo de Cooperação em Preparação e Resposta a Poluição Marinha por Óleo (2013) e Acordo de Cooperação Científica (2017).

O Conselho tem, como membros, os Estados Árticos e, como participantes permanentes, seis organizações representantes dos povos indígenas da região. As regras de procedimento do CA, disponíveis em Arctic Council (2015), ressaltam que os representantes dos participantes permanentes participam das reuniões nas mesmas condições que aqueles dos países membros, ou seja, podem levantar questões a qualquer momento e devem ser consultados em todas as questões e negociações conduzidas no âmbito do CA. A única diferença é que o poder de voto fica restrito aos Estados Árticos. Isso é feito para valorizar os povos indígenas e demonstrar sua importância na condução dos assuntos da região, sendo que eles estão entre os principais afetados por qualquer mudança que afete a região ártica.

Os demais participantes do Conselho, sejam eles Estados Não-Árticos, Organizações Governamentais ou Organizações Não-Governamentais, são denominados Observadores, podendo participar dos grupos de trabalho e sendo convidados para todos os encontros e reuniões do Conselho, mesmo não tendo direito a voto. Segundo Barry *et al.* (2020), o número de Observadores quase triplicou desde 1998, refletindo o destaque que o Ártico vem passando a ter para diversas nações. Nas regras de procedimentos do CA, está explícito que os Observadores devem ser convidados para todas as reuniões e atividades do CA e devem focar em acompanhar as discussões e os trabalhos desenvolvidos nos grupos de trabalho. Todavia, é permitido que os Observadores proponham projetos por intermédio de um dos Estados membros ou dos participantes permanentes, contanto que seja respeitada a restrição de que o financiamento somado de todos os Observadores envolvidos em determinado projeto não ultrapasse o montante financiado pelos Estados Árticos. Essa é uma medida para impedir que Observadores proponham e financiem significativamente um projeto que atenda aos interesses de nações afastadas do Ártico em detrimento das causas julgadas prioritárias e mais importantes pelos Estados Árticos. Para Barry *et al.* (2020), um dos grandes desafios do CA atualmente é conseguir balancear uma maior participação dos Observadores com a manutenção do controle sobre as decisões que são fundamentais para a região. A solução encontrada para esse dilema poderá impactar no aporte de recursos financeiros, acesso a

conhecimento e no tratamento que atores de fora do Conselho darão às diretrizes adotadas pelo organismo.

A aquisição da condição de Observador é um aspecto fundamental para entender-se a inflexão do poder de influência da China sobre o Ártico, pois antes de ser aceita como tal, em 2013, não havia a obrigatoriedade que seus representantes fossem convidados para os encontros do CA, fazendo com que fosse possível excluir o país das reuniões que determinam as diretrizes a serem seguidas para o Ártico.

Como a Declaração de Ottawa estabelece, as decisões do CA devem ser tomadas mediante consenso entre todos os oito Estados membros e, por isso, possíveis conflitos de interesse entre os componentes causam dificuldades na definição de assuntos controversos. Segundo Arctic Council (2015), o CA não tem autonomia para implementar ou forçar que qualquer um de seus membros ou participantes adotem as diretrizes definidas. A responsabilidade por implementar as decisões acordadas nas reuniões ou relatórios cabe, em última instância, aos governos dos países ou organizações individualmente, o que pode levar a demoras ou mesmo não cumprimento das diretrizes e discrepâncias na governança de regiões adjacentes.

Outra dificuldade enfrentada pelo CA é que, por não ter previsão orçamentária definida, todos os projetos dependem de financiamento dos Estados Árticos, Membros Permanentes, Observadores ou de outras entidades. Como o financiamento não é obrigatório nem para os países membros, o que define se um determinado Grupo de Trabalho ou iniciativa receberá recursos é o alinhamento com os interesses do país ou órgão que serviria como fonte de recursos. Isso causa uma série de problemas, tais como: distorção nas prioridades, uma vez que os atores com maior capacidade de aporte financeiro podem impulsionar os projetos que atendam aos seus interesses em detrimento dos interesses do CA e da região como um todo, atrasos e paralisações causados por falta de recursos para determinado projeto.

Por fim, para Barry *et al.* (2020), talvez o principal obstáculo enfrentado pelo CA, seja a falta de definição clara de uma estratégia abrangente a ser seguida. Isso é causado em parte pela alternância a cada dois anos na presidência do Conselho, num sistema de rodízio entre os Estados Árticos, levando à priorização de interesses nacionais que podem não estar totalmente correlacionados com os trabalhos que vinham sendo desenvolvidos pelos Grupos de Trabalho ou que podem ser genéricos demais, impedindo que sirvam como orientação clara para a continuidade das empreitadas do Conselho.

Apesar dos desafios enfrentados, o Conselho do Ártico se mostra fundamental para definição de assuntos relevantes para a região, tendo alcançado diversas iniciativas bem-sucedidas, tais como o *Arctic Ocean Review* (2013) e o *Arctic Marine Shipping Assessment* (2009) que serviram de base para o desenvolvimento do *International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)*, demonstrando como o CA pode influenciar a criação de leis internacionais para otimizar a governança do Ártico. Barry *et al.* (2020) afirmam que, talvez, uma das maiores conquistas do Conselho tenha sido o auxílio na manutenção do ambiente de paz e cooperação na região ártica, apesar das animosidades existentes entre alguns de seus membros relacionadas a outros temas e regiões do mundo. Assim, é possível se perceber que, embora ainda necessite de aprimoramentos em sua estrutura e definições claras de seu lugar na governança do Ártico, o CA representa um mecanismo essencial para mitigar os impactos da maior exploração da região e para fornecer um melhor entendimento das consequências que a presença de países mais afastados pode causar.

3.3. LEGISLAÇÃO

Como já foi abordado anteriormente, o Ártico é uma região que até poucas décadas atrás não atraía tanta atenção das nações que lá não tivessem territórios. Este fato é somado ao conjunto de aspectos peculiares que caracterizam a região: grande volume de áreas geladas, densidade populacional reduzida e predominância de mares e oceanos em sua composição. Toda essa conjuntura eleva a complexidade nas análises relacionadas à região e, embora existam organismos como o CA que otimizam a governança daquela porção do planeta, é preciso que sejam abordados os mecanismos legais vigentes para que se possa ter uma noção de como possíveis conflitos de interesse na região seriam resolvidos e os limites da atuação dos países na região, tanto aqueles com litoral no Ártico quanto os mais afastados.

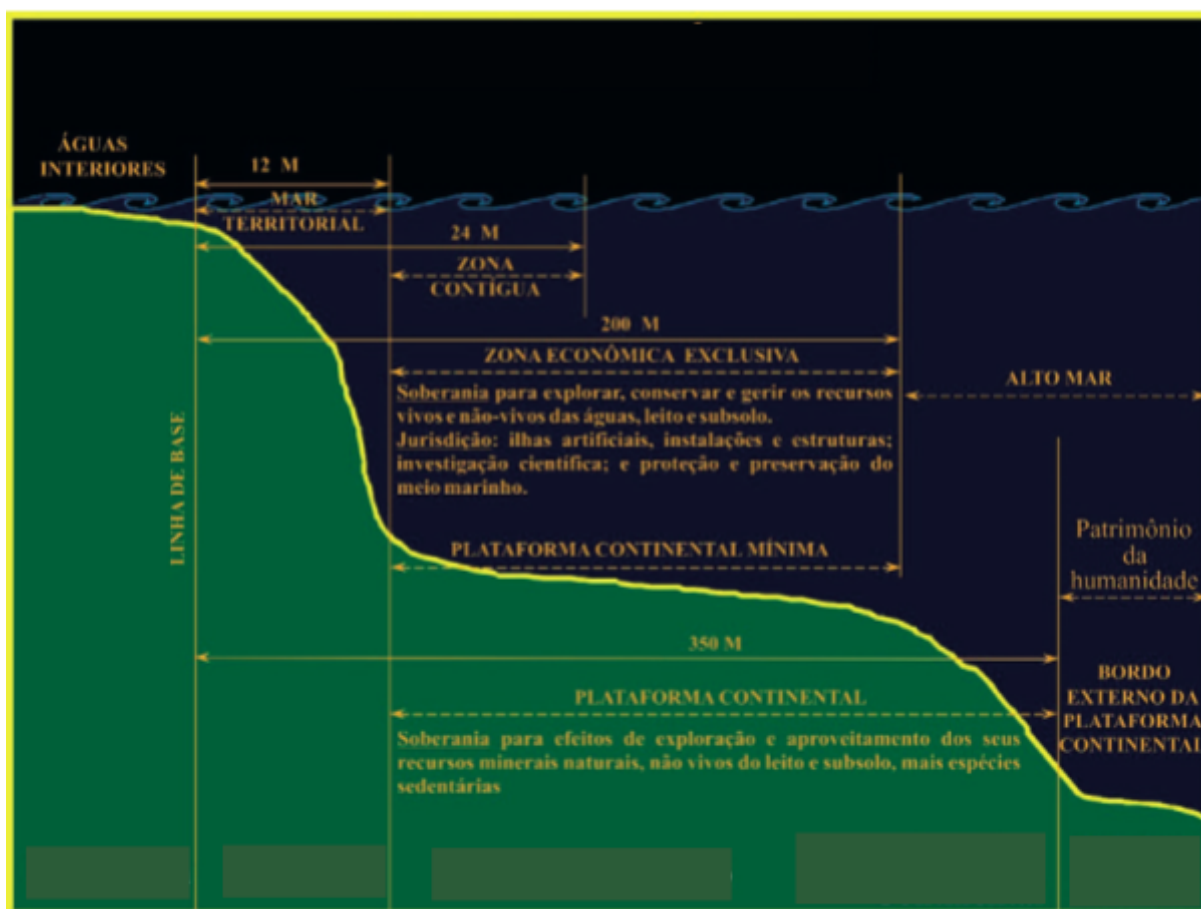
Talvez o mais importante desses mecanismos para a geopolítica da região ártica é o Tratado da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (*United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*), que foi resultado da terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direitos do Mar (UNCLOS III), iniciada em 1973 e que teve o texto finalizado em 1982, na cidade de Montego Bay (Jamaica). O Tratado passou a vigorar em 1994, um ano após sua adesão pela sexagésima nação, e, atualmente, conta com 168 signatários, incluindo o Estado Palestino e a União Europeia, o que faz com que a grande

maioria das nações do planeta estejam sujeitas a essas normas, ressaltando-se o fato de que algumas nações signatárias ainda não ratificaram o texto no âmbito interno.

Chama atenção o fato dos Estados Unidos não terem ratificado o Tratado da CNUDM, o que lança incertezas sobre a sua efetividade para regulamentar os assuntos do Ártico, uma vez que a superpotência global é o único dos Estados Árticos que não aderiu à Convenção. Ainda assim, o texto da CNUDM estabelece definições fundamentais para as interações entre as nações no Ártico e permite a compreensão de como os países “forasteiros” podem ampliar sua participação e se beneficiar das riquezas existentes na região.

Todas as definições das áreas marítimas que serão abordadas a seguir são baseadas no texto da CNUDM, disponível em Sea (2020), e são mostrados de forma resumida na Figura 5.

Figura 5 - Limites Marítimos estabelecidos pela CNUDM (M = Milhas Náuticas)



Fonte: Adaptada de Júnior (2016)

A CNUDM estabelece que no Mar Territorial, uma faixa que se estende por 12 milhas náuticas a partir do limite externo da sua costa (Linha de Base), o Estado costeiro exerce plena soberania sobre as águas, o leito do mar, o subsolo e o espaço aéreo sobrejacente, assim

como ocorre na porção terrestre do território e nas águas interiores. No Mar Territorial, embarcações de qualquer nacionalidade possuem o direito de passagem inocente, ou seja, aquela realizada de forma contínua e que não seja prejudicial à segurança do Estado costeiro. Isto quer dizer que navios de outras nações não podem realizar atividades/exercícios militares, carga e descarga de produtos, pesca e pesquisa científica.

Adjacente ao Mar Territorial, existe uma outra faixa de 12 milhas náuticas chamada de Zona Contígua, na qual, embora não tenham mais soberania plena, os Estados costeiros têm autonomia para estabelecer atividades visando prevenir infrações de suas leis e regulamentos ou punir infrações cometidas em seu território ou Mar Territorial.

A Zona Econômica Exclusiva (ZEE) segue os mesmos parâmetros de medição dos conceitos anteriores, estendendo-se das 12 às 200 milhas náuticas a partir da Linha de Base. Nela o Estado costeiro exerce a soberania apenas com relação à exploração e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, tanto do leito do mar quanto das suas águas sobrejacentes e do seu subsolo, além de outras atividades com fins econômicos. A principal diferença entre a ZEE, a qual abrange a zona contígua, e o Mar Territorial é que naquela todos os Estados gozam de liberdade de navegação, sobrevôo e instalação de cabos/oleodutos submarinos. Já dentro do Mar Territorial os navios e aeronaves de outras nacionalidades devem se sujeitar à legislação do respectivo país.

A Plataforma Continental compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas náuticas das Linhas de Base caso o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. Os direitos de soberania do Estado costeiro sobre a plataforma continental dizem respeito à exploração e aproveitamento dos recursos naturais, ou seja, dos recursos minerais e outros não-vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos que ficam fixados ao leito do mar ou subsolo no período de captura, ou ainda, que se deslocam em contato constante com este leito ou subsolo. Segundo o artigo 76 da CNUDM, caso o prolongamento submarino da margem continental supere as 200 milhas náuticas, os Estados costeiros podem requerer seu prolongamento. O limite máximo para a extensão obedece a dois critérios: 350 milhas náuticas a partir das Linhas de Base ou 100 milhas náuticas a partir da isóbata de 2500 metros, prevalecendo o que for mais afastado da costa entre eles. O pedido de extensão da Plataforma deve ser feito à Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental (CLPC) (*Commission on the Limits of the Continental Shelf*), mediante apresentação de estudos detalhados que comprovem a adequação aos

critérios previstos. Ressalta-se que, segundo a CNUDM, os direitos de exploração da Plataforma Continental são exclusivos de determinado país e, mesmo que esse Estado não aproveite os recursos ali existentes, nenhum outro país pode explorá-los sem o consentimento expresso.

Após o limite das ZEE ficam as águas denominadas Alto-Mar, nas quais todas as nações gozam de liberdade para sobrevôo, navegação, pesca, condução de pesquisas científicas, construção de ilhas artificiais e instalação de oleodutos/cabos submarinos. Assim, nenhum país pode alegar soberania nas águas de Alto-mar. Vale ressaltar que, quando ocorre a extensão da Plataforma Continental, na faixa de interseção entre esta Plataforma e o Alto-mar, continua valendo a soberania do Estado Costeiro sobre os recursos naturais ligados ao leito marinho e subsolo. Após o bordo exterior da Plataforma Continental fica a porção dos mares e oceanos chamada de “A Área” na CNUDM. Essa região é tida como patrimônio da humanidade, não podendo haver qualquer reclamação de soberania de nenhum país sobre qualquer recurso existente em qualquer parte das águas, espaço aéreo, leito ou subsolo marinho desta parte do planeta.

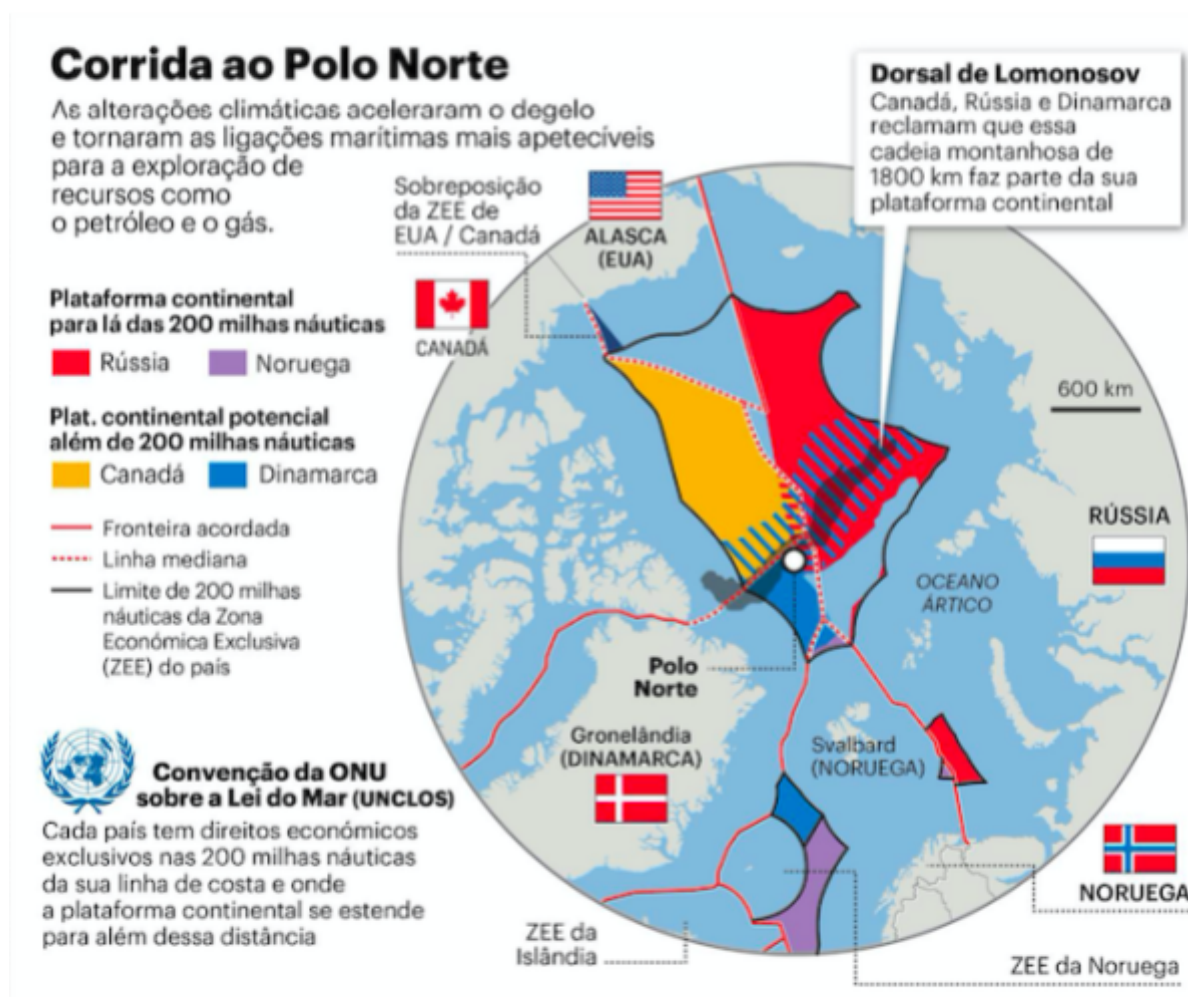
Além das definições para delimitação das áreas marítimas, o Tratado da CNUDM estabelece obrigações legais para preservação do ambiente marinho e proteção da liberdade para execução de pesquisas científicas em Alto-mar. Também foi criado um regime legal para controlar o aproveitamento de recursos minerais nas áreas de leito marinho que ficam além da jurisdição dos países, através da Autoridade Internacional do Leito do Mar (*International Seabed Authority* - ISA).

Com base nos parâmetros estabelecidos pela CNUDM, os Estados Árticos começaram a buscar a oficialização de suas respectivas plataformas continentais, como pode ser visto na Figura 6. Dentre os países do Ártico, Noruega e Islândia obtiveram o aval da CLPC para definição da Plataforma Continental em 2009 e 2016, respectivamente. Segundo IBRU (2020), o pedido da Rússia, protocolado em 2015, está sob análise, enquanto os pedidos da Dinamarca (2014) e Canadá (2019) ainda estão aguardando para serem analisados. Novamente chama atenção o caso dos EUA que, mesmo não tendo ratificado o Tratado da CNUDM, estabeleceram de forma autônoma sua ZEE e, segundo IBRU (2020), estariam recolhendo dados para subsidiar um possível pedido de extensão da Plataforma Continental à CLPC.

Como pode-se perceber na Figura 6, em virtude da forma irregular das costas dos países, ocorrem diversas sobreposições das ZEE e Plataformas Continentais, sendo que a

CNUDM sugere em seu texto que seja adotado o critério de utilização de uma linha mediana entre os países para acabar com a sobreposição. Em decorrência de tal discordância podem surgir animosidades que podem trazer impactos significativos para as relações entre os países e para o Ártico como um todo, levando à necessidade de uma solução diplomática para a delimitação das áreas em disputa. Um exemplo disso ocorreu com a Rússia e a Noruega, as quais chegaram a um consenso com relação à fronteira marítima entre os países em 2010.

Figura 6 - Delimitação das ZEE e Plataformas Continentais no Ártico



Fonte: Diário de Notícias (2020)

Talvez o ponto mais crítico dessas disputas por reconhecimento de áreas no Oceano Ártico seja o Dorsal (Cordilheira) de Lomonosov, mostrada na Figura 6, pois ela apresenta uma série de pontos onde a profundidade do oceano é inferior aos 2500 metros, dando margem para que três países (Canadá, Rússia e Dinamarca) incluam partes dela em seus pedidos de extensão da Plataforma Continental, ultrapassando até mesmo a distância de 350 milhas náuticas a partir das Linhas de Base. O efeito imediato da aprovação de tais

submissões à CLPC seria a sobreposição das Plataformas Continentais que demandaria tratativas entre os diplomatas dos países para evitar consequências mais graves. Outro efeito que dificultaria o aproveitamento sadio das possibilidades ali ofertadas pelos demais países do globo seria a inclusão da quase a totalidade da área do Ártico na Plataforma Continental de algum país, incluindo o Polo Norte. Com isso, se reduziria muito o espaço disponível para exploração e aproveitamento do leito marinho e subsolo por países que não sejam os Estados Árticos.

Todos esses fatos só reforçam a relevância da CNUDM para regulamentar as interações entre os países no Ártico e, como o foco que a região tem assumido nas relações exteriores de diversos países tende a se tornar cada vez maior, os Estados que tenham aspirações de realizar atividades econômicas ou científicas na região devem atentar para as prescrições do CA e do Tratado da CNUDM, evitando assim o surgimento de conflitos.

Como foi visto ao longo deste capítulo, o Ártico possui características peculiares e sua governança é composta por uma série de instrumentos, dentre os quais destacam-se o CA e o Tratado da CNUDM. Entretanto, existe um grande espectro de instrumentos (organizações, acordos, tratados, leis) e com diferentes alcances (bilaterais, multilaterais, regionais, globais) que servem de parâmetro para análise de assuntos específicos ligados ao Ártico, mas que não serão aprofundados nesse texto, tais como: Organização Marítima Internacional (OMI), Convenção Internacional para Prevenção de Poluição de Navios, Convenção Internacional para Segurança da Vida Marinha, o Código Polar, Acordo de Cooperação em Busca e Resgate (SAR) Aeronáutico e Marítimo.

4. *BELT AND ROAD INITIATIVE*

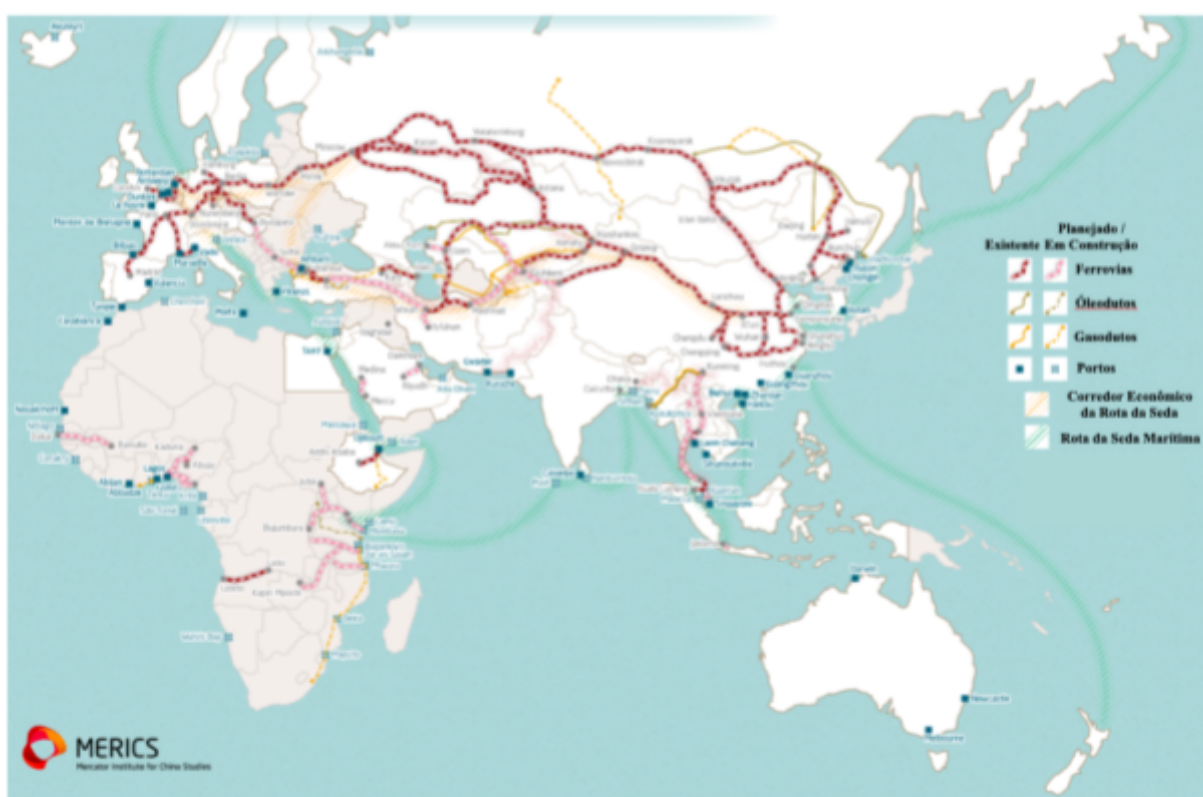
4.1. CONTEXTO DO PROJETO E SUAS PERSPECTIVAS

A história da China é marcada por uma reviravolta nos rumos políticos e econômicos ocorrida nas últimas décadas. Após a Revolução Comunista, ocorrida em 1949, o país atravessou um período de fome generalizada no fim da década de 50 e, posteriormente, uma revolução cultural que perdurou de 1966 até 1976. Essa revolução foi resultante da tentativa comunista de melhorar a imagem do Partido Comunista Chinês (PCC) junto à população após uma série de fracassos nas políticas implementadas e neutralizar a crescente oposição, principalmente dentro do próprio PCC, levando a diversos episódios de violência, desordem social e supressão de atividades produtivas. Assim, no final da década de 70, a China era um país em dificuldades que teve uma guinada ao introduzir reformas que estimularam o livre mercado e as relações comerciais com outros países. Desde então, a economia chinesa vem crescendo de forma consistente, com o Produto Interno Bruto atingindo números expressivos e fazendo com que o gigante asiático tenha alcançado o posto de segunda maior economia do planeta, atrás apenas dos EUA.

Os próprios chineses se definem como membros de uma economia socialista de mercado, ou seja, o PCC continua exercendo o controle sobre as mais diversas áreas na condução do país, mas estimula cada vez mais o fortalecimento das relações comerciais das empresas nacionais com outros países. É nesse contexto que a *Belt and Road Initiative* (BRI) foi lançada em 2013, com o intuito de estimular o surgimento de fontes de crescimento para a economia chinesa. Também conhecida como *One Belt, One Road* (OBOR), a iniciativa anunciada pelo Presidente *Xi Jinping* visa, segundo Zhai (2017), estimular a integração regional entre a China e outros países através do fortalecimento da infraestrutura e ligações institucionais. Isso pode ser traduzido como uma busca por maior fluxo de trocas comerciais e maior integração de mercados internacionais, tanto fisicamente quanto digitalmente. A iniciativa é inspirada na Rota da Seda original e busca, segundo o documento oficial do governo chinês (China, 2015), reviver o espírito de paz, cooperação, desenvolvimento e benefício mútuo através de dois eixos principais: o Cinturão Econômico da Rota da Seda (*Silk Road Economic Belt*) (“*the Belt*”) e a Rota da Seda Marítima do Século XXI (*21st- Century Maritime Silk Road*) (“*the Road*”).

A estimativa inicial era de que todos os projetos estejam concluídos por volta de 2049, ano do centenário da revolução comunista, e atingissem cerca de 31% do PIB mundial e 62% da população do planeta, tornando-se o maior catalisador para interações entre países do planeta. Porém, dados divulgados pelo governo chinês (China, 2019) mostravam que, em julho de 2019, já haviam sido concluídos 195 acordos de cooperação com 136 países e 30 organizações internacionais, alcançando Europa, Ásia, África, América Latina e Oceania, numa clara demonstração da amplitude atingida pelos projetos relacionados à BRI e seu reconhecimento por grande parte da comunidade internacional. Isto também pode ser percebido pela Figura 7, que mostra os principais projetos da BRI em Junho de 2018.

Figura 7 - Visão geral da BRI em junho de 2018



Fonte: Adaptada de MERICS (2018)

A BRI foi dividida em cinco áreas prioritárias: Coordenação Política, Conectividade de Infraestrutura, Trocas Comerciais Livres, Integração Financeira, Ligação entre as Pessoas.

Para Olinga-Shannon (2019), o Fluxo Livre de Investimentos e Trocas Comerciais é o grande foco de toda a empreitada, sendo que as outras quatro áreas de prioridade contribuem para sua realização. Este objetivo pode ser entendido como a remoção de barreiras para as relações comerciais entre os países, promovendo a integração econômica através de zonas de

livre comércio. Os projetos desenvolvidos podem ser de vários setores, principalmente energia, extração de recursos naturais, comunicações, produção industrial, agricultura e turismo, sendo que os bens produzidos podem ser escoados por mar, ar, rodovias, ferrovias, fibra ótica e satélites.

O objetivo da Coordenação Política é o desenvolvimento de políticas locais e planejamentos comuns que facilitem a implementação dos projetos ligados à BRI. Um exemplo citado por Olinga-Shannon (2019) para essa coordenação é a adoção pela China de padrões e convenções internacionais que otimizem a comercialização de produtos, tal como a Convenção para Transporte Internacional por Rodovias da ONU, a qual permite que produtos atravessem 73 países em caminhões com apenas um controle aduaneiro.

A segunda prioridade mira no aumento da conexão entre os países participantes através da construção / remodelagem de portos, rodovias, ferrovias, bem como redes de fibra ótica. O benefício de todas essas obras de infraestrutura é o maior volume de empreendimentos para as empresas do setor de construção, aumentando a circulação de capital, mão-de-obra e informação entre os diversos países. Embora as obras de infraestrutura tradicional, como estradas, portos e ferrovias sejam as mais destacadas entre os projetos da BRI, existem também realizações com mais tecnologia embutida e que são menos divulgadas, tais como a Rota da Seda Digital (*Digital Silk Road- DSR*) e o lançamento de satélites do sistema *BeiDou*.

A Rota da Seda Digital tem recebido cada vez mais investimentos e contempla projetos nas áreas de computação em nuvem, cidades e redes elétricas inteligentes (*smart grids*) e *big data*, o que vai muito além da intenção inicial divulgada de focar a parte digital da BRI em apenas ampliar a conexão de cabos de fibra ótica entre os países. O *Beidou Navigation Satellite System* consiste de um conjunto de 35 satélites, divididos em 3 fases que foram colocados em órbita pela China entre os anos de 2000 e 2020. Este sistema oferece à China uma alternativa aos sistemas dos EUA (GPS) e da Rússia (GLONASS) quando se trata de localização e medição de tempo em escala global, proporcionando maior autonomia para as instituições do país. Esses dois casos são exemplos de como a BRI tem beneficiado a China na sua inserção como um ator relevante no cenário da infraestrutura digital global e como o país vêm se tornando uma alternativa plausível em soluções digitais para empresas de outros países, o que pode reduzir a dependência que existia até então das tecnologias americanas e tende a contribuir significativamente para a ascensão chinesa na disputa pela posição de potência hegemônica global.

Voltando-se a abordar as áreas essenciais do BRI, tem-se a Integração Financeira que busca facilitar a concessão de crédito, realização de seguros para empreendimentos, financiamentos e operações cambiais internacionais, facilitando que companhias de um determinado país operem em território estrangeiro. Como consequência dessa integração, o governo chinês espera que ocorra uma internacionalização da moeda chinesa (*Renminbi* - RMB), favorecendo ainda mais o crescimento econômico do país. Outro fato importante estimulado pela BRI é o estabelecimento do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (*Asian Infrastructure Investment Bank* -AIIB), o qual instalou sua sede em Pequim no ano de 2016 e conta, atualmente, com 82 países acionistas e mais 21 países com adesão aprovada, mas ainda sem aporte realizado (inclusive o Brasil).

A quinta e última área de atuação da BRI procura construir apoio popular aos projetos, estimulando uma maior ligação entre os habitantes de um país e as instituições que desenvolvem projetos em determinadas regiões. Isto reduz a possibilidade de que, mesmo com o apoio do governo local, as companhias chinesas encontrem dificuldades para desenvolvimento dos projetos em virtude de discordância de comunidades locais ou ONGs, causando atrasos e cancelamentos. Olinga-Shannon (2019) ressalta que essa quinta área prioritária também envolve a divulgação do turismo e entretenimento da China em outros países, contando com campanhas em redes sociais para divulgação das atrações traduzidas para a língua nativa dos países em questão.

Atualmente, a BRI já conta com o apoio de organizações internacionais relevantes como a ONU, o Banco Mundial, o Fundo Monetário Internacional (FMI) e a União Europeia, o que facilita a implementação de seus projetos e a captação de novos países e empresas interessados em desenvolver empreendimentos dentro de seu escopo.

Como pode ser percebido a partir das definições dadas pelo governo chinês em seu documento oficial, a BRI busca ser inclusiva e aberta para qualquer país, companhia e organização internacional ou regional que tenha interesse de participar. Essa adequação genérica permite que praticamente qualquer projeto possa ser enquadrado no contexto da iniciativa, ampliando seu possível alcance e tornando difícil prever até onde sua influência poderá chegar e quais serão seus impactos para a China e os demais países envolvidos.

Para Olinga-Shannon (2019), embora o BRI seja baseado nos interesses capitalistas das empresas estatais chinesas, as quais estão a frente da maior parte dos projetos, não se pode negar que talvez existam consequências geopolíticas da iniciativa. Alguns países enxergam a série de projetos como uma tentativa chinesa de mascarar suas ambições de expansão de

influência para todo o globo, o que os têm levado a empreender esforços para ampliar os investimentos em países relacionados à BRI como uma forma de resposta.

Outro efeito causado pela iniciativa é o aumento da dependência econômica que alguns países asiáticos tem com a China, pois o fluxo de investimentos e trocas comerciais oriundos dos chineses é muito maior que no sentido contrário, efeito que tende a se intensificar cada vez mais e aumentar a assimetria. Em contrapartida, alguns países podem se beneficiar dessa intensificação do relacionamento com a China, pois podem usá-lo como poder de barganha para conseguir condições mais vantajosas em negociações com parceiros regionais. Alguns países governados de forma mal vista pela comunidade internacional também podem utilizar os volumosos recursos advindos do gigante asiático para compensar fontes de receitas que sejam cortadas em virtude de discordância dos financiadores em relação às práticas controversas dos governantes locais. Esses fatos refletem a visão da China para a BRI e, conseqüentemente, o paradigma estratégico adotado nas relações internacionais do país nos últimos anos, ou seja, a promoção do pluralismo no Sistema Internacional. Com isso, ao não fazer distinção entre os potenciais parceiros comerciais, os chineses permitem que os demais países movimentem suas economias independentemente de suas diretrizes e sistemas políticos. Isso torna o relacionamento com a China cada vez mais atrativo e favorece cada vez mais a expansão econômica e consolidação geopolítica como superpotência.

Finalmente, talvez a consequência mais temida por outros países seja que, embora a BRI não tenha intuito militar de forma explícita, o estreitamento de laços entre países pode favorecer o surgimento e fortalecimento de alianças militares. As Forças Armadas chinesas também podem se beneficiar das obras de infraestrutura como portos, estradas, ferrovias, oleodutos, satélites e telecomunicações na ocorrência de um possível conflito com outro país, ampliando sua flexibilidade e capacidade de atuação em áreas cada vez mais afastadas da China.

4.2. O CINTURÃO ECONÔMICO (NOVA ROTA DA SEDA TERRESTRE)

A vertente terrestre da BRI é formada por uma série de rodovias que atravessam a Ásia Central, Oriente Médio, Rússia e chegam até a Europa. Outro componente fundamental da parte terrestre é a utilização de ferrovias, as quais permitem maior agilidade e volume transportado. Além disso, serão utilizados oleodutos e gasodutos, tanto os já existentes quanto alguns trechos novos para ampliar o alcance e aumentar a integração entre o transporte marítimo e terrestre. Segundo Sorin-George (2018), os projetos relacionados ao Cinturão

Econômico podem ser agrupados na construção ou expansão de seis corredores internacionais, que podem ser visualizados na Figura 8 e serão explicados na sequência.

Figura 8 - Corredores do Cinturão Econômico da Rota da Seda



Fonte: LEHMAN BROWN (2018)

- A Nova Ponte Terrestre da Eurásia (*The New Eurasia Land Bridge*): esse corredor utilizará ferrovias internacionais para conectar as cidades de *Lianyungang* (China) e *Rotterdam* (Holanda), atravessando a Eurásia no sentido Leste-Oeste. Também estão em desenvolvimento nesse corredor linhas de transmissão, autoestradas e portos.
- O Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia (*The China-Mongolia-Russia Economic Corridor*): acordos de cooperação bilateral entre os três países para construção de rodovias e ferrovias, redução de barreiras aduaneiras e facilitação de tráfego entre os respectivos territórios.
- O Corredor Econômico China-Ásia Central- Ásia Oriental (*The China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*): basicamente segue o traçado da Rota da Seda da Antiguidade, atravessando mais de vinte países das Ásia Central e Oriental e alcançando a Costa do Mediterrâneo e a Península Arábica.
- O Corredor Econômico da Península China-Indochina(*The China-Indochina Peninsular Economic Corridor*): baseado no fortalecimento das relações da China com os membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN). Além da construção de uma série de autoestradas e ferrovias atravessando países da Península da Indochina,

como Vietnã, Cambodja, Laos, Tailândia, Myanmar, Malásia, Tailândia e Singapura, o que merece destaque nesse corredor são os acordos para inserir a China na política de tráfego aéreo existente entre os membros do bloco econômico, facilitando que aeronaves de companhias chinesas realizem conexões nos principais aeroportos do Sudeste Asiático. Além disso, Lehman Brown (2018) destaca que estão sendo desenvolvidos diversos projetos para aproveitamento dos recursos minerais (carvão, petróleo, gás) e do potencial hidrelétrico da região por empresas estatais chinesas.

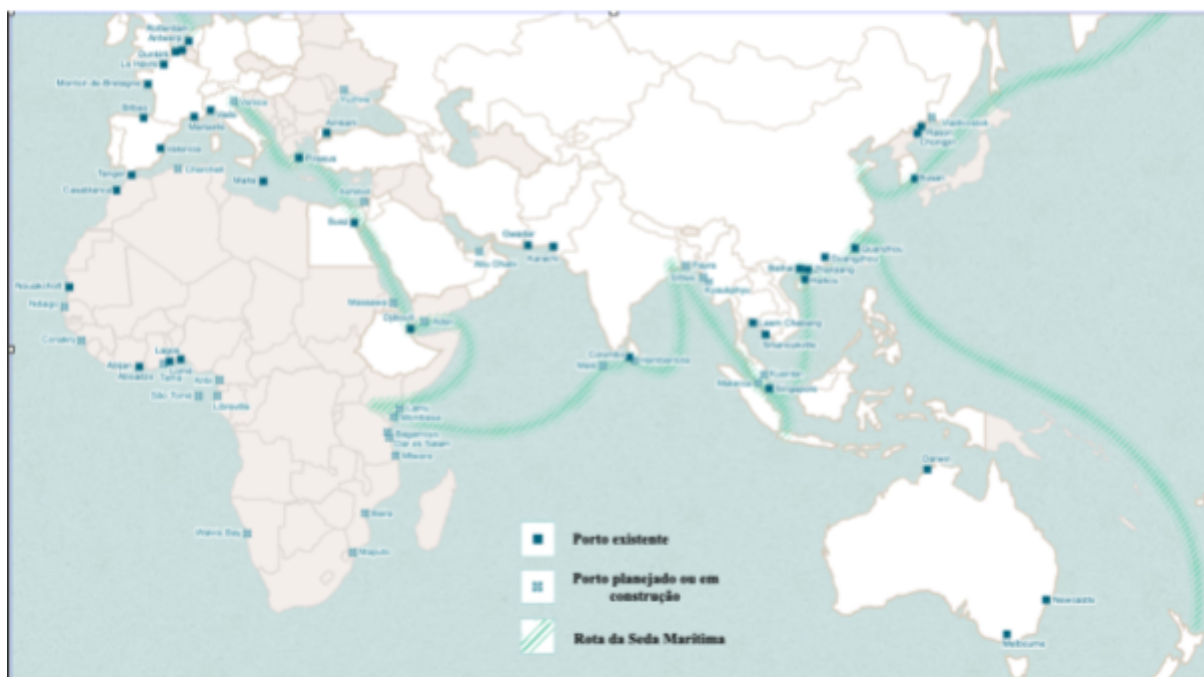
- O Corredor Econômico China-Paquistão (*The China-Pakistan Economic Corridor*): o intuito desse corredor é funcionar como um elo entre as partes terrestre e marítima da BRI. O Ponto de conexão do Cinturão Econômico com a Rota da Seda Marítima do Século XXI será a cidade portuária de Gwadar no Paquistão. Segundo Lehman Brown (2018), a ideia seria transformar Gwadar numa espécie de “nova Dubai”, ou seja, uma cidade portuária com zonas de livre para atrair companhias estrangeiras. O primeiro passo nessa direção foi o investimento chinês para adaptar o porto da cidade para navios de grande calado. Além disso, existem planos para construção de um novo aeroporto internacional e investimentos para desenvolvimento de refinarias, infraestrutura de energia e abastecimento de água. Sorin-George (2018) afirma que ao longo do corredor também serão construídas rodovias, ferrovias, linhas de transmissão, redes de fibra ótica e um oleoduto que será representará 17% da demanda de petróleo importado pela China. Por parte do Paquistão, a principal vantagem com esses empreendimentos será a ampliação da matriz energética, dobrando a capacidade instalada e diversificando as fontes utilizadas, pois, como afirma Lehman Brown (2018), estão sendo feitos investimentos em usinas termoeletricas a carvão e nucleares, bem como usinas baseadas em fontes renováveis de energia como hidrelétricas, fotovoltaicas e eólicas.

- O Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Myanmar (*The Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor*): Sorin-George (2018) afirma que o objetivo principal desse corredor é interligar os gigantes mercados da China e Índia, através de acordos de cooperação econômica entre os 4 países e do desenvolvimento do transporte aéreo, marítimo, ferroviário, rodoviário e das redes de telecomunicações que os interligam.

4.3. A ROTA DA SEDA MARÍTIMA DO SÉCULO XXI

O componente marítimo da BRI é formado por duas rotas marítimas. A primeira delas, chamada de Rota da Seda Marítima do Século XXI, sai do Mar do Sul da China e passa pelo sul do Oceano Pacífico, Oceano Índico, Mar Vermelho e Mediterrâneo, unindo portos da Ásia, Oceania, África e Europa. Essa parcela marítima da BRI, como o seu próprio nome sugere, é inteiramente baseada nos trajetos percorridos pelos navegadores do passado, sendo que ocorreram algumas modificações nas cidades utilizadas como porto para as embarcações, em virtude do desenvolvimento experimentado ao longo dos últimos séculos. A Figura 9 mostra o percurso geral da nova rota marítima, bem como os portos que já estão em operação e os que devem entrar em operação nos próximos anos.

Figura 9 - Rota da Seda Marítima do Século XXI



Fonte: Adaptada de MERICS (2018)

Muitos desses portos são pontos de ligação com os corredores econômicos da nova Rota da Seda Terrestre e propiciam um maior escoamento dos bens produzidos em regiões afastadas do litoral. Para Lehman Brown (2018), entre as cidades que apresentam os principais portos da Rota da Seda Marítima do Século XXI destacam-se : Kuantan (Malásia), Kyaukpyu (Myanmar), Jacarta e Ilha Batam (Indonésia), Colombo e Hambantota (Sri Lanka), Gwadar (Paquistão), Djibuti (Djibouti), Mombaça (Quênia) e Pireu (Grécia).

A consequência mais evidente desta nova rota marítima é o estímulo às trocas comerciais e aprimoramento das cadeias logísticas dos produtos em vários países, proporcionando o desenvolvimento das regiões alcançadas pelas embarcações que trafegam pela rota. Entretanto existem outros efeitos positivos, principalmente para a China, como afirma Dooley (2012, apud Chaturvedy, 2014), tais como o crescimento da marinha mercante, o desenvolvimento da indústria naval, aumento do poder de influência ao construir e administrar instalações portuárias em outros países e o desenvolvimento de uma marinha de “águas azuis”. Todos esses efeitos são complementares ao fortalecimento econômico trazido pelos projetos da BRI, mas trazem vantagens geopolíticas marcantes para a China e serão fundamentais nas aspirações do país em se tornar a potência hegemônica global.

4.4. A ROTA DA SEDA POLAR

A outra rota marítima, denominada Rota da Seda Polar (RSP), tem o intuito inicial de utilizar os mares do Ártico para permitir a chegada à Europa de forma mais rápida a partir dos portos chineses. Além disso, caso a passagem de navios se desenvolva de forma eficaz e ocorram evoluções na governança da região ártica que permitam tal atividade, a China vislumbra a possibilidade de exploração do turismo na área e a realização de expedições científicas, bem como exploração dos recursos naturais existentes na região.

A Figura 10 mostra o traçado genérico da Rota da Seda Polar, assim como o aspecto geral das outras rotas componentes da BRI.

A principal diferença entre as duas versões da Rota da Seda, a da antiguidade e a contemporânea, é a inclusão do Ártico como parte do plano de ampliação das interações entre as nações. O motivo para essa inclusão parece ser, obviamente, a inexistência no passado de tecnologia de navegação adequada para se enfrentar as temperaturas extremas e águas congeladas da região Ártica e, até mesmo, a falta de conhecimento acerca da existência da região e das possibilidades que ela oferece para o desenvolvimento da humanidade.

Antes de se analisar as características da RSP e compará-la com a Rota da Seda Marítima do Século XXI é preciso se entender que existem variações em termos de rotas de navegação que atravessam o Ártico, as quais são apresentadas na Figura 11. Vale ressaltar que a escolha entre essas rotas depende de uma série de fatores políticos, econômicos e climáticos, e, embora todas permitam a implementação da RSP, algumas propiciarão maior sucesso na utilização do Ártico.

Figura 10 - Visão geral da Rota da Seda Polar e das outras rotas da BRI



Fonte: Adaptada de K. PEN NET (2018)

As primeiras viagens feitas ao Ártico ocorreram na antiguidade, com os gregos, e na Idade Média, com os *Vikings*, embora existam poucos relatos dessas incursões e os conhecimentos adquiridos por essas civilizações acerca da região tenha tido que ser readquirido pela sociedade moderna nos últimos séculos. O trajeto que contorna a costa da Ásia e Europa ficou conhecido como Passagem Nordeste, numa referência ao Hemisfério Oriental. Sua exploração foi motivada pelo monopólio exercido por portugueses e espanhóis sobre as rotas comerciais com o Extremo Oriente no Século XVI, levando os holandeses e ingleses a buscarem alternativas para chegar até os mercados asiáticos. Segundo Ostenso *et al.* (2019), após diversas tentativas frustradas ou travessias parcialmente completas, uma expedição sueca conseguiu percorrer toda a Passagem Nordeste nos anos de 1878 e 1879, tendo interrompido a viagem durante o inverno devido ao congelamento das águas.

Considerando uma travessia de forma ininterrupta, a primeira a cruzar a Passagem Nordeste sem acidentes foi feita em 1934 por um navio quebra-gelo (*icebreaker*) russo.

Figura 11 - Possíveis trajetos da RSP no Ártico



Fonte: Adaptada de *Arctic Portal* (2020)

Existe uma variante da Passagem Nordeste, conhecida como Rota Marítima Norte, que passa muito mais próxima às zonas costeiras da Rússia e tem uma maior parte do seu trajeto incluso no Mar Territorial deste país, em comparação com a Passagem Nordeste. Isto é uma desvantagem para os outros países, pois eles ficariam limitados ao direito de passagem inocente e contínua pela rota, não podendo realizar paradas ao longo do caminho. Por isso, esta rota vem sendo utilizada apenas pelos próprios russos para transporte de recursos naturais entre as extremidades do país e para realização de pesquisas científicas.

Com relação ao trajeto baseado no contorno da América do Norte, chamado de Passagem Noroeste, sua exploração teve início pouco depois da descoberta do continente pelos europeus, em meados do Século XVI. Ostenso *et al.* (2019) afirma que após diversas tentativas mal sucedidas e mapeamento de alguns trechos de forma isolada, a primeira viagem completa através da Passagem Noroeste foi realizada por um explorador norueguês no

período de 1903 a 1906. Segundo Steinfeld (2020), há várias décadas esse trajeto vem sendo motivo de controvérsias, pois o Canadá alega que ele está incluso em suas águas interiores enquanto os EUA e outras nações defendem que a porção mais recortada da costa canadense, formada por várias ilhas, deve ser considerada como estreito internacional. De acordo com a CNUDM, caso a interpretação dos EUA esteja correta, o Canadá poderia regulamentar a maior parte dos assuntos relacionados à Passagem Noroeste, mas não teria a soberania plena sobre o trajeto, sendo obrigado a permitir que qualquer navio de outra nação utilize a rota para cruzar o Ártico. Além disso, caso a Passagem Noroeste seja enquadrada como estreito internacional, as demais nações teriam muito mais autonomia na condução de pesquisas científicas, atividades de pesca e paradas para carga e descarga de produtos ao longo do percurso, embora ainda necessitem de autorização do Canadá, segundo a CNUDM.

Cabe destacar que, independente do enquadramento que recebam com base no texto da CNUDM, a Rota Marítima Norte e as Passagens Nordeste e Noroeste encontram-se dentro dos limites aprovados das ZEE de Rússia ou Canadá, fazendo com que estes países tenham autonomia para definir as instalações e infraestrutura necessárias à realização da navegação por esses trajetos e possam cobrar tarifas das embarcações que eventualmente as utilizarem.

Outra alternativa para a RSP é a Passagem Transpolar, que seria, literalmente, cruzar o Oceano Ártico passando pelo Polo Norte. Como já foi abordado, o aquecimento do planeta está fazendo com que a camada de gelo que cobre o Oceano Ártico, a qual existia durante todo o ano, torne-se cada vez mais sazonal e aumentando cada vez mais o período anual em que é possível a navegação pela Passagem Transpolar. Segundo as previsões de alguns especialistas, por volta de meados do Século XXI essa rota já estará completamente aberta. Bennett (2019) ressalta que o primeiro navio que conseguiu atingir o Polo Norte foi o quebra-gelo russo *Artika*, o qual tinha propulsão nuclear, e que as mudanças climáticas possibilitarão que, provavelmente, em menos de um século, não seja preciso nem a propulsão nuclear nem mesmo que as embarcações tenham características específicas de quebra-gelo para atravessar o Oceano Ártico. Caso seja possível utilizar a Passagem Transpolar com embarcações convencionais os ganhos trazidos pela adoção da RSP seriam ainda mais significativos.

Em virtude das variações nas condições climáticas que ocorrem na região ártica, pode acontecer que mesmo com uma camada de gelo que permita a travessia através do Polo Norte, as outras rotas estejam bloqueadas por blocos de gelo flutuantes. Esse fato acarretará em pequenas variações nos tempos de percurso da RSP e no fluxo de embarcações em cada rota,

mas, independente do trajeto utilizado para se cruzar o Ártico (Passagem Nordeste, Passagem Noroeste, Rota Marítima Norte ou Passagem Transpolar) já existem estudos que mostram que a RSP seria a forma mais rápida de interligar a costa pacífica da Ásia com o extremo ocidental da Eurásia.

Melia (2016) fez um estudo baseado nas viagens entre os portos de *Rotterdam* e Yokohama e entre Nova Iorque e Yokohama. A comparação foi entre as Passagens Transpolar, Nordeste e Noroeste em relação aos trajetos mais utilizados atualmente (Canal de Suez e Canal do Panamá) para dimensionar o ganho com a adoção da RSP em cada caso. Atualmente, a viagem entre Yokohama e *Rotterdam* pela Passagem Nordeste, com uma distância de 6930 milhas náuticas, leva em torno de 18 dias, enquanto a mesma viagem através do Canal de Suez, com uma distância de 11580 milhas náuticas, dura aproximadamente 30 dias. Já no caso do deslocamento entre Nova Iorque e Yokohama, a utilização da Passagem Noroeste, com uma distância de 7480 milhas náuticas, demanda por volta de 21 dias, enquanto a rota mais convencional pelo Canal do Panamá, com uma distância de 9720 milhas náuticas, levaria 25 dias.

As estimativas feitas por Melia (2016) apontam que, na metade do século, os navios convencionais poderão cruzar a Passagem Transpolar pela primeira vez, reduzindo em até 2 dias a viagem para a Europa em comparação com a Passagem Nordeste. Se forem utilizados navios específicos para navegação em regiões polares, o estudo sustenta que será possível realizar a viagem para o porto holândes em 17 dias e para o porto norte-americano em 20 dias, durante todos os meses de setembro, os mais quentes na região ártica. Com isto, percebe-se que a tendência é de que a utilização da RSP reduza consideravelmente o tempo mínimo de viagem entre os portos da Ásia e a Europa e entre a Ásia e a costa leste dos EUA, embora nesse caso o ganho seja mais modesto. Além disso, a tendência é que a janela temporal na qual as rotas que passam pelo Ártico fiquem abertas torne-se cada vez maior, chegando a uma temporada de 8 meses por ano nas últimas décadas do Século XXI.

Na mesma linha, Humpert (2013), realiza comparações para as viagens entre os portos chineses de *Tianjin*, Xangai e *Shenzhen* e o porto de *Rotterdam* na Holanda, considerando a RSP pela Rota Marítima Norte e a travessia convencional pelo Oceano Índico através do Estreito de Malaca e do Canal de Suez. Os resultados da comparação, apresentados na Tabela 1, mostram que a redução do tempo de viagem quando realizada pela RSP é mais perceptível quando são considerados os portos mais ao norte da China, como o de Xangai que é o maior do país. Essa economia de tempo, que gira em torno de 28% para os portos mais ao norte

pode cair para aproximadamente 15 % quando consideradas as cidades mais ao sul do país. Mesmo com essa variação causada de acordo com a localização geográfica do porto de origem, pode-se concluir que a RSP deverá se configurar como a principal alternativa para escoamento dos bens produzidos nas diversas regiões incluídas na BRI.

Tabela 1 - Comparação entre a viagem entre Europa e China (Suez x RSP)

	Distância (Milhas Náuticas)		Tempo (Dias)	
	Canal de Suez	RSP	Canal de Suez	RSP
<i>Tianjin - Rotterdam</i>	11500	7800	29,9	23,4
<i>Xangai - Rotterdam</i>	10800	7600	28,1	22,9
<i>Shenzhen - Rotterdam</i>	10100	8500	26,3	25,2

Fonte: Adaptada de *Humpert (2013)*

Os resultados desse menor tempo necessário para as viagens são a redução dos custos e dos riscos de acidentes ou perdas de cargas no trajeto, além de diminuir as emissões de poluentes pelas embarcações. Esses já seriam motivos suficientes para impulsionar a adoção cada vez mais frequente da RSP, mas a possibilidade de adoção da Passagem Transpolar de forma consistente num futuro próximo traria ainda o benefício de evitar as eventuais tarifas e questões regulatórias e burocráticas que podem existir nos trajetos mais próximos às costas de Canadá (Passagem Noroeste) e Rússia (Passagem Nordeste e Rota Marítima Norte).

Embora o menor tempo que as embarcações levariam para chegar até a Europa se partissem da Ásia ou vice-versa seja a principal vantagem da RSP em relação à Rota da Seda Marítima do Século XXI, outros fatores devem ser considerados na escolha da melhor rota para transporte de mercadorias e até mesmo pessoas entre dois continentes, tais como os custos e riscos envolvidos. No cenário atual do Ártico, as características especiais necessárias para os navios, a necessidade de escolta por navios quebra-gelo para possíveis emergências e os altos custos de seguro para as cargas ainda tornam a utilização da PSR desvantajosa em relação à rota que utiliza o Oceano Índico. Além disso, segundo Bennett (2019), grande parte das viagens na atualidade é feita seguindo o modelo de pêndulo, no qual as embarcações param em portos intermediários ao longo de seus trajetos para carga e descarga de mercadorias. Obviamente, a ausência de demanda e a tímida infraestrutura portuária existente na região ártica ainda são impeditivas para a exploração completa desse modelo. Porém, com as mudanças climáticas e as perspectivas de evolução na governança, pode-se imaginar que

num futuro próximo a região possuirá um melhor suporte para as atividades de Busca e Salvamento, maior infraestrutura portuária e maior demanda por uma cadeia logística consistente, o que tornará as viagens passando pela região cada vez mais frequentes e consequentemente, tornando a RSP cada vez mais atrativa em relação às alternativas.

Toda essa conjuntura, somada ao provável aumento da exploração de recursos naturais, deve estimular o desenvolvimento de um mercado centrado do aproveitamento das oportunidades oferecidas pela região ártica que, mais do que um simples ponto de passagem, pode se tornar um destino em si para diversas atividades. E é exatamente é essa possibilidade que parece despertar o interesse da China e de outros países.

5. A POLÍTICA CHINESA PARA O ÁRTICO

5.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Para grande parte da comunidade acadêmica internacional o interesse da China no Ártico surgiu em 2007 quando exploradores russos fincaram uma bandeira do país no leito marinho do Oceano Ártico, exatamente abaixo da latitude que marca o Polo Norte. Entretanto, a estruturação de organizações estatais, o envio de representantes para expedições científicas e encontros internacionais relacionados às regiões polares mostram que o governo chinês já estava atento às dinâmicas das regiões nos extremos do planeta há mais tempo.

Como mostrado por Lackenbauer et al. (2018), as pesquisas relacionadas às regiões polares se iniciaram com a criação do Escritório do Comitê Nacional para Expedições na Antártica (ECNEA), criado em 1981. Inicialmente, as atenções eram todas voltadas para a Antártica, com a realização de várias expedições científicas a partir de 1984, até que em 1989 foi criado o Instituto de Pesquisa Polar da China (IPPC) e o ECNEA foi rebatizado para Administração Chinesa do Ártico e Antártica (ACAA). O IPPC está localizado em Xangai e conta com uma série de laboratórios dedicados à condução de pesquisas no campo da glaciologia, oceanografia, estudos atmosféricos e biologia das regiões polares. Já a ACAA está subordinada à Administração Oceânica Estatal (*State Oceanic Administration*), o departamento do governo chinês encarregado de regulamentar e definir as políticas ligadas às questões marítimas, e é responsável pelo planejamento e execução das expedições científicas tanto para a região ártica quanto para a antártica.

Jakobson (2010) afirma que o cenário de mais atenção e investimentos dedicados à Antártica em comparação com o Ártico começou a mudar em 1995, quando um grupo de cientistas e jornalistas chineses foram até o Polo Norte a pé para conduzir uma série de estudos sobre a região. A primeira expedição científica por mar foi realizada no ano de 1999 e buscou a ampliação de conhecimentos acerca da influência das mudanças no clima do Ártico sobre o território chinês, o impacto da circulação de água entre o Oceano Ártico e o Pacífico Norte, bem como as possibilidades oferecidas pela região ártica para o desenvolvimento da pesca. A segunda expedição foi realizada em 2003 e foi focada em ampliar as conclusões trazidas pela anterior. Segundo Lackenbauer et al. (2018), essas primeiras expedições foram fundamentais para que os chineses obtivessem a experiência necessária para a inauguração de sua primeira estação de pesquisa no Ártico, chamada de *Huanghe* (Rio Amarelo) e localizada

no Arquipélago de Svalbard (Noruega), em 2004, contribuindo para a imagem do país como um ator relevante nas pesquisas polares.

Outro grande impulso na crescente participação da China em atividades científicas no Ártico se deu no contexto do Ano Polar Internacional (2007 a 2009), período em que os asiáticos planejaram mais duas expedições no Ártico que ocorreram em 2008 e 2010 e tiveram como diferencial a participação de cientistas de outros países (Canadá, Finlândia, França, Noruega e EUA). A quinta expedição científica no Ártico foi realizada em 2012 e foi marcada pela inédita viagem do navio quebra-gelo *Xue Long* (Dragão da Neve) percorrendo a Passagem Nordeste até a Islândia. No retorno, os pesquisadores a bordo do navio chinês se aproveitaram da pouca espessura de gelo observada naquele verão e tentaram atravessar o Oceano Ártico através do Polo Norte. Embora a embarcação não tenha conseguido alcançar a latitude de 90°, esta viagem despertou a atenção da comunidade internacional para a possibilidade de utilização da Passagem Transpolar no futuro.

As três expedições seguintes, realizadas em 2014, 2016 e 2018 também foram realizadas a bordo do navio *Xue Long* e mantiveram o enfoque nos estudos da retração da camada de gelo no Ártico, das dinâmicas dos mares e seres vivos da região, utilizando as rotas de navegação tanto da costa da Rússia (Passagem Nordeste) quanto no litoral da porção norte do Canadá (Passagem Noroeste). Por fim, como registrado por China (2019), a mais recente expedição foi realizada no verão de 2019, totalizando 10 expedições científicas, as quais contaram com um número cada vez maior de pesquisadores voltados para as mais variadas análises e estudos das dinâmicas da região próxima ao Círculo Polar Ártico.

Jakobson (2010) destaca ainda que além das expedições próprias, a China também colabora com parceiros internacionais para condução de pesquisas nas proximidades do Polo Norte, destacando que em 1996 o país ingressou no Comitê Internacional de Ciência do Ártico (CICA), uma ONG que busca facilitar a realização de pesquisas sobre o Ártico e seus impactos no resto do planeta. Como mostram Lackenbauer et al. (2018), a participação de pesquisadores chineses em times de pesquisa formados por várias nacionalidades e a busca da China por parcerias internacionais e fortalecimento de acordos bilaterais para colaboração científica com os países Árticos é fundamental, pois, além de acelerar a produção de conhecimento acerca da região, torna o país cada vez mais relevante nas discussões da comunidade científica internacional e reforça a ideia de que os chineses não podem ser ignorados quando se trata do Ártico.

O já mencionado navio quebra-gelo *Xue Long* serve para ilustrar como os chineses vêm aumentado seus investimentos para viabilizar cada vez mais as incursões e estudos realizados sobre as regiões polares. Lackenbauer et al. (2018) ressaltam que o navio de fabricação russa foi comprado da Ucrânia em 1993 e conta, entre outras funcionalidades, com um centro de processamento de dados, sete laboratórios e um helicóptero, sendo capaz de quebrar camadas de gelo de até 1,2 metros de espessura. Apesar de todas essas capacidades, o governo chinês concluiu em 2009 que a embarcação sozinha era suficiente para atender as demandas das cada vez mais volumosas pesquisas chinesas sobre as regiões polares. Então, em 2009, sob coordenação da ACAA, começou-se a construção do primeiro navio quebra-gelo fabricado na China, o *Xue Long 2*, que foi orçado em 300 milhões de dólares e conta com tecnologia de ponta específica para realização de pesquisas científicas nas regiões polares. O novo navio foi comissionado em 2019 e demonstra como a evolução do interesse chinês pelos extremos do planeta vem sendo acompanhada de massivos e crescentes investimentos.

Um fator que tende a contribuir para o crescimento da presença chinesa no Ártico é a participação em acordos e tratados internacionais que, como abordado anteriormente, são os mecanismos que atualmente regem a governança da região e regulam o acesso de países que não sejam diretamente ligados a ela. O primeiro movimento do país nesse sentido foi a adesão ao Tratado de *Spitsbergen*, em 1925, que assegura a todos os países participantes o direito de realizarem pesquisas científicas e explorarem os recursos naturais no Arquipélago de *Svalbard* e até os limites de seu mar territorial, embora a Noruega conserve a soberania e prerrogativa de regulamentação das atividades. Um aspecto a se ressaltar sobre esse tratado é que ele veda completamente a militarização do território englobado, ou seja, nenhum país signatário, nem mesmo a Noruega, pode posicionar tropas ou equipamentos com fins militares em qualquer parte do arquipélago. Embora a China não tenha aproveitado as prerrogativas garantidas pelo Tratado de Svalbard até as últimas décadas do Século XX, a construção da já mencionada Estação Científica Rio Amarelo só foi possível em virtude do tratado e se tornou uma peça importante para o desenvolvimento de conhecimentos relacionados ao Ártico.

Além do incentivo para que acadêmicos participem em pesquisas científicas no Ártico, bem como a promoção da cooperação com estudiosos que tratam do tema em outros países, e da formulação de acordos bilaterais e adesão a tratados internacionais que permitam maior proximidade com a região, talvez o melhor mecanismo que o governo chinês vislumbra para ser incluído de forma definitiva nas decisões fundamentais para o futuro Ártico é a participação do Conselho do Ártico. A caminhada chinesa para ter voz ativa nos assuntos do

extremo norte do planeta, através da participação no fórum intergovernamental, começou em 2007 com o comparecimento do país ao encontro ministerial do CA como observador *ad hoc*. No encontro ministerial de 2009, a China foi novamente convidada como observador *ad hoc* e, a partir daí seus governantes começaram a declarar publicamente a intenção de que o país se tornasse um observador permanente do Fórum.

Como já visto e mostrado em Arctic Council (2015), a candidatura chinesa à condição de observador permanente foi aprovada pelo Conselho em 2013, juntamente com as candidaturas da Itália, Japão, Índia, Coreia do Sul e Singapura. Com isso, o país passa a ser sempre convidado formalmente para todas as atividades do Conselho, algo que não era obrigatório anteriormente. Logicamente, embora essa condição ainda não garanta ao país asiático o direito a voto nas decisões do CA, ela já é uma garantia que a China não seja completamente excluída das discussões e atividades conduzidas no âmbito do Conselho e tenha a capacidade de propor temas para debates e pesquisas a serem conduzidas, visando maior adequação aos interesses do PCC. Com isso, a China busca ter legitimidade para reclamar direitos de exploração e aproveitamento das áreas que não forem atribuídas como parte das ZEE e plataformas continentais dos Estados Árticos, enquanto também torna-se cada vez mais presente nos debates que tendem a deliberar sobre os rumos da governança da região ártica, o que pode ser fundamental para suas pretensões econômicas na região em virtude das diversas lacunas que ainda precisam ser preenchidas para que se possa definir de forma clara os limites de atuação de cada nação na região.

5.2. ANÁLISE DO DOCUMENTO “CHINA'S ARCTIC POLICY”

O *white paper* com a política oficial da China para o Ártico foi divulgado em 26 de janeiro de 2018. O documento mostra a visão que o país asiático tem da região e as diretrizes que serão seguidas pelo governo chinês para ampliar a participação no Ártico.

O texto é dividido em 4 partes, sendo que a primeira é denominada: “A Situação do Ártico e Mudanças Recentes” (China, 2018). Essa seção inicial é dedicada para a contextualização geral da região ártica, as mudanças climáticas que a mesma vem atravessando e da atual conjuntura de governança e mecanismos legais existentes nos assuntos ligados a ela, de forma similar ao que foi exposto no capítulo 3 desta obra. Nessa parte é enfatizado o fato de que os Estados Árticos, embora tenham soberania territorial, compartilham com todas as outras nações os direitos de pesquisa científica, navegação, sobrevôo, pesca, lançamento de cabos submarinos e dutos, dependendo das subdivisões das

áreas marítimas. A defesa desses direitos é feita com base nos mecanismos da legislação internacional abordados anteriormente, notadamente a CNUDM e o Tratado de *Spitsbergen*. Outro aspecto destacado é que as rápidas transformações que o extremo norte do planeta vem enfrentando possibilitarão oportunidades que, se bem exploradas, causarão impactos relevantes na navegação global, comércio internacional e fornecimento de energia.

A segunda parte do *white paper* é intitulada “China e o Ártico” e, talvez, seja contenha o trecho mais curioso de todo o documento, no qual é afirmado que do ponto de vista a China é um Estado próximo ao Ártico (*Near-Arctic State*), pois é um dos países continentais mais próximos ao Círculo Polar Ártico. Com base nessa proximidade, seria justificável o interesse da China na região Ártica, uma vez que as mudanças no Ártico teriam impacto direto nas condições climáticas, ambientais e, conseqüentemente, na economia do país do Extremo Oriente, atingindo setores como agricultura, pesca e indústria marítima. Em seguida, é mencionado que a utilização das rotas marítimas e exploração dos recursos naturais da região ártica podem ter um impacto significativo no desenvolvimento econômico e na estratégia energética da China, um país cujo crescimento recente tem se caracterizado pelas trocas comerciais em escala global e por ser um grande importador de energia. No fim dessa segunda parte é ressaltado que a participação chinesa no Ártico tem sido muito mais abrangente do que a exploração de rotas marítimas e pesquisas científicas, contribuindo para a construção do sistema de governança em conjunto com outros países. Além disso, é destacada a importância da RSP, e da BRI como um todo, no desenvolvimento das iniciativas na região.

A terceira seção é denominada “Objetivos Políticos e Princípios Básicos da China para o Ártico” e traz a seguinte diretriz para a política chinesa para o Ártico:

Os objetivos políticos da China para o Ártico são: entender, proteger, desenvolver e participar na governança do Ártico, visando resguardar os interesses comuns de todos os países e da comunidade internacional, e promover o desenvolvimento sustentável do Ártico. (China, 2018)

É salientado que o desenvolvimento do Ártico buscado pela China será baseado no uso de tecnologia aplicada e inovações tecnológicas, proteção ambiental, utilização de recursos e desenvolvimento das rotas de navegação, contribuindo para o progresso econômico e social da região e melhoria das condições de vida da população local. Outro ponto importante presente na terceira parte é o destaque que é dado para o fato de que a China buscará seus interesses no Ártico através da cooperação com outros países e respeitando os direitos das outras nações e práticas preconizadas pela comunidade internacional. Para isso, seriam

seguidos quatro princípios básicos: respeito, cooperação, resultados de ganhos mútuos e sustentabilidade. Novamente ganha destaque a defesa do respeito que deveria existir por parte dos Estados não pertencentes ao Ártico à legislação internacional e à soberania, jurisdição dos Estados Árticos e cultura dos povos indígenas. Em contrapartida, é ressaltado que os oito Estados Árticos deveriam respeitar os direitos e liberdade dos demais países de realizarem atividades na região, contanto que sejam respeitadas as práticas estabelecidas pela comunidade internacional.

Na quarta parte, “ Políticas e Posições da China na Participação de Assuntos ligados ao Ártico” , são especificadas cinco grandes áreas para nortear as ações dos indivíduos e empresas, estatais ou privadas, chineses no Ártico. A primeira dessas áreas é baseada na pesquisa científica e busca ampliar os conhecimentos acerca da região Ártica e as mudanças que a mesma vem atravessando. É destacada a importância de realização das expedições científicas em consonância com as delimitações das áreas jurisdicionais dos Estados Árticos ou em cooperação com estes, investindo no aperfeiçoamento da tecnologia existente para construção de embarcações tradicionais e navios quebra-gelo para otimizar os trajetos pelas águas congeladas do Ártico. Um ponto que se destaca nesse trecho é a afirmação de que a China buscará a evolução das técnicas e equipamentos voltados para a exploração do Ártico de forma não prejudicial ao meio ambiente, atuando em áreas como exploração e prospecção de águas profundas e zonas congeladas, observação atmosférica, desenvolvimento de energias renováveis e perfuração de jazidas de petróleo e gás natural. Essas atividades, caso bem-sucedidas, resultarão em resultados positivos para as empresas chinesas e, conseqüentemente, fomentarão cada vez mais o desenvolvimento econômico do país.

A segunda política é a defesa do meio ambiente e a preocupação com as mudanças climáticas do Ártico. Isso soa de forma paradoxal, uma vez que é difícil se imaginar que será possível intensificar todas as atividades econômicas previstas para a região, principalmente a extração de recursos naturais, sem que ocorra a degradação das condições de preservação da fauna e flora do Ártico e a intensificação das mudanças climáticas que a região ártica vem enfrentando.

A terceira grande política da China para o Ártico é a utilização dos recursos naturais de maneira racional e segundo a legislação internacional. Ela é subdividida em quatro aspectos principais: desenvolvimento das rotas marítimas; extração e aproveitamento dos recursos naturais não-vivos; desenvolvimento da pesca e demais atividades de exploração e conservação dos recursos naturais vivos; e desenvolvimento de atividades turísticas.

O primeiro ponto levantado pela China para aproveitamento dos recursos existentes no Ártico é o desenvolvimento das rotas marítimas existentes na região (Passagem Nordeste, Passagem Noroeste e Passagem Transpolar), as quais já foram explicadas anteriormente. Novamente é reforçado que a utilização dessas rotas será feita respeitando a jurisdição e soberania dos países árticos, como estabelecido pela CNUDM e demais mecanismos legais do direito internacional. Entretanto, o governo chinês reforça que deve ser preservado o direito de liberdade de navegação para todos os países, conforme previsto na legislação mencionada. Ao afirmar a concordância com os instrumentos de governança existentes atualmente no Ártico, o governo chinês passa a impressão de que pretende se manter alheio às disputas para definição dos limites das áreas marítimas que estão ocorrendo entre os países árticos e de que mantém seu foco no incentivo para que as empresas nacionais se insiram cada vez mais nos projetos de infraestrutura nas rotas marítimas e realização de viagens comerciais experimentais através da Rota da Seda Polar, como uma forma de estimular cada vez mais a utilização desta rota como conexão entre a Europa e a Ásia.

O segundo aspecto da política chinesa para o Ártico é a participação na exploração dos recursos minerais e outros recursos não-vivos existentes na região. Aqui chama atenção a utilização do termo participação, uma vez que a maior parte das jazidas de recursos minerais encontra-se dentro dos territórios pertencentes aos Estados Árticos e, para viabilizar sua exploração, as empresas chinesas dependem de parcerias com contrapartes dos outros países ou de acordos de cooperação bilateral entre a China e as outras nações. O maior exemplo disso, como mostram Tillman *et al.* (2018), já existem projetos nessa área, como a extração de gás natural liquefeito (*liquified natural gas* -LNG) no campo de *Yamal*, na Rússia. Essa região responde por 80% da produção de gás natural da Rússia, o equivalente a 15% da produção mundial, sendo que o projeto inicial realizado no contexto da BRI (LNG-1) foi inaugurado no fim de 2017 e já estão em andamento as ações para inauguração de um novo campo de extração (LNG-2) que dobra a capacidade produzida e teria capacidade de atender a crescente demanda energética chinesa, além de ter o excedente transportado por navio para a Ásia Oriental ou por oleodutos para os mercados da Europa. Outra abordagem possível para os recursos naturais do Ártico é o aproveitamento das diversas formas de energia renovável oferecidas pelo extremo norte do planeta, tal como geotérmica e eólica, o que seria fundamental para reduzir o impacto da mais intensa atividade na região, reduzindo as emissões de gás carbônico e, conseqüentemente, amenizando os impactos ambientais.

O terceiro ponto focal da política chinesa para o Ártico é a exploração da pesca e demais recursos vivos. Segundo o *white paper* (China, 2018), as mudanças climáticas farão com que cardumes de peixes migrem cada vez mais para o norte, permitindo que o Oceano Ártico se torne um expoente para a pesca comercial num futuro próximo. Novamente, para conseguir explorar todo o potencial desta atividade no Ártico, os chineses dependem de arranjos internacionais e acordos comerciais com outros países, pois, se respeitar o que está explícito no próprio documento oficial, a exploração comercial de tal atividade seria possível apenas em alto-mar, visto que a CNUDM reserva aos países costeiros os direitos de pesca até o limite exterior de suas ZEE.

O último recurso do Ártico que a política chinesa busca explorar são as atividades relacionadas ao turismo. Os grandes desafios para tornar os passeios turísticos no Ártico plausíveis são, atualmente, as questões de segurança, os altos custos de seguro e a infraestrutura de resgate, a qual, embora tenha evoluído nos últimos anos, ainda carece de maiores investimentos e aperfeiçoamentos na questão regulatória. O incentivo ao turismo, assim como a exploração dos recursos naturais, expõe um certo grau de contradição no discurso do governo chinês, pois o aumento do fluxo de pessoas na região dificilmente não acelerará as mudanças que o Ártico vem passando, por menores que sejam as emissões de carbono e interferência dos visitantes com a fauna e flora da porção menos explorada do mundo. Por outro lado, os habitantes do Ártico, notadamente os povos indígenas, embora também possam perceber alterações em seu estilo de vida com a chegada em massa de forasteiros, possivelmente poderão se beneficiar do aquecimento da indústria turística na região, podendo divulgar seus valores culturais para outros povos enquanto obtêm ganhos financeiros através de fornecimento de serviços e produtos para os visitantes.

A quarta grande política chinesa para o Ártico é a participação de forma ativa na governança da região. Como já foi abordado anteriormente, talvez esse seja o maior empecilho para que a China tenha êxito na tentativa de aumentar sua influência e capacidade de exploração das oportunidades existentes no Ártico. O documento reafirma que o governo chinês pautará sua atuação nas decisões tomadas no âmbito do Conselho do Ártico e demais mecanismos regulatórios para a região, algo que é condizente com os esforços feitos e compromissos assumidos para que o país fosse aceito como Observador Permanente do CA. Além disso, os chineses tem como trunfo para ter voz ativa nas discussões relacionadas ao Ártico a cadeira membro permanente no Conselho de Segurança da ONU, justificando a postura de defender que os temas que fujam à competência decisória do CA e demais

regulamentos existentes sejam discutidos na ONU. Na sequência, o *white paper* reforça a noção de que todos os planos dos chineses para a região ártica convergem para a construção de uma passagem econômica “azul”, a Rota da Seda Polar, ligando a Europa e a Ásia através de uma rede de infraestrutura e conectividade desenvolvida através dos projetos inseridos na *Belt and Road Initiative*. O texto do documento também defende que sejam regulamentados os limites de atuação dos países não pertencentes ao grupo dos 8 Estados Árticos nas águas do Oceano Ártico, visando garantir que todas as nações tenham acesso àquela área para conduzir pesquisas científicas, pesca e utilização de rotas de navegação. Como argumento usado para sugerir que os Estados Árticos devem garantir a liberdade dos demais países à região, é usado o fato de que os países desenvolvidos tem obrigação de aderir aos protocolos e acordos internacionais de proteção ao meio-ambiente, tal como Kyoto e Paris, e deveriam se juntar à China em suas ações para garantir que a exploração do Ártico ocorra com o menor impacto possível à natureza e de acordo com os padrões estabelecidos pela comunidade internacional. Enquanto não houver um consenso na comunidade internacional sobre qual o órgão competente para deliberar e definir o futuro das questões inerentes ao Ártico, sendo que o CA é o que mais se aproxima disso atualmente, a China reitera que seguirá com a estratégia de buscar parcerias bilaterais com outros países, principalmente os Estados Árticos, de acordo com a atividade fim, como já foram exemplificados diversos casos neste texto.

O quinto e último pilar da política chinesa é a promoção da paz e estabilidade no Ártico que, segundo o texto oficial, será buscada pela China em todas as suas atividades e interações com os demais países da região. É destacada a importância das iniciativas para melhorar a capacidade de busca e salvamento (SAR) aérea e marítima, sistemas de difusão de informações entre os países e resposta emergencial, visando ampliar a prevenção e proteção a acidentes náuticos, poluição ambiental e crimes marítimos no Oceano Ártico. Esse trecho parece ter o intuito claro de amenizar as suspeitas que surgem nos governos das outras nações de que o objetivo maior do Partido Comunista Chinês seria aumentar o conhecimento e poder de influência no Ártico para utilizar a região com fins militares contra possíveis opositores em sua rota de ascensão ao posto de maior potência global.

5.3. CONSEQUÊNCIAS GEOPOLÍTICAS

A primeira grande mudança trazida pelo sucesso na implementação da RSP é a significativa diminuição das distâncias envolvidas nas viagens entre o Leste da Ásia e os países do Ocidente, principalmente na Europa e América do Norte. Considerando o

crescimento econômico chinês nas últimas décadas e a tendência de que o país ultrapasse os EUA no posto de maior potência econômica global num futuro próximo, essa chegada mais rápida aos grandes centros urbanos em outros continentes seria fundamental para otimizar as trocas comerciais e facilitar o escoamento de bens e serviços em ambos os sentidos da RSP. Para se ter uma melhor noção das possibilidades oferecidas pelo Ártico na redução das distâncias globais é possível observar-se a Figura 12, a qual apresenta o mapa *mundi* com a região Ártica em posição central.

Figura 12 - Visão do globo terrestre com o Ártico em posição central e possíveis trajetos da RSP ligando a Ásia à Europa e à América do Norte



Fonte: Pelaudeix (2019)

Com base na figura pode-se perceber que o Ártico tem uma posição estratégica, estando localizado muito próximo aos principais polos de poder político e econômico da atualidade, o que por si só já justifica o crescente interesse que vários países vêm demonstrando nas questões relacionadas à região. No caso específico da China, como já mencionado, essa posição estratégica se reveste de ainda mais importância em virtude das aspirações de se tornar a nova potência hegemônica global.

Um aspecto geopolítico a ser destacado no projeto da RSP, bem como da BRI como um todo, é a característica anfíbia que ela proporciona à China. Em termos geopolíticos o gigante

asiático teve que desenvolver inicialmente o seu poder continental para se defender das invasões japonesas ocorridas no passado. Com o passar do tempo, e com o significativo desenvolvimento que a República Popular da China vem demonstrando desde as últimas décadas do Século XX, o Partido Comunista Chinês vislumbrou a necessidade de desenvolver a maritimidade do país, aproveitando a grande extensão costeira e como forma de impulsionar as trocas comerciais com outros países também marcados pela característica marítima. Não existe manifestação mais clara dessa expansão híbrida continental e marítima do que a BRI, em que a China usa seu poder econômico e grande dimensão territorial para impulsionar as relações com cada vez mais países, espalhados pelos diversos continentes do planeta. Nesse contexto, a China se junta aos poucos países com característica anfíbia, sendo os EUA o maior exemplo deles, e reforça a posição favorável para acelerar cada vez mais o seu desenvolvimento. Além disso, embora os documentos oficiais e declarações dos políticos chineses sobre a BRI e a RSP reforcem que os projetos relacionados tem intuito apenas científico e econômico, é inegável que com o fortalecimento das relações com vários países por toda Eurásia, África e Américas a China vê seu poder de influência aumentar e abre possibilidades de possíveis alianças em conflitos militares futuros. Um registro importante é que existem registros de que a China vem intensificando treinamentos de seus militares, principalmente Fuzileiros Navais em diferentes terrenos, inclusive na neve, o que pode ser um indício de planos para possível utilização no Ártico.

Considerando-se as teorias geopolíticas de Spykman e Mackinder é possível ser feita uma correlação entre as áreas alcançadas pelos projetos da BRI com os conceitos de *Rimland* e o *Heartland* cunhados, respectivamente, pelos autores. Por essa ótica, a China teria poder de influenciar as zonas críticas do mundo e teria condições não só de equiparar aos EUA como uma das duas maiores potências mundiais, como teria condições de transformar-se na potência hegemônica global, modificando a estrutura atual do sistema internacional e pondo em risco a soberania das demais nações. Tal análise ajuda na compreensão de porque algumas das maiores potências da atualidade vêm com restrições o desenvolvimento recente apresentado pelo país asiático. Nesse contexto, a expansão o Ártico representaria a última fronteira na qual a China ainda não tem condições de influenciar de forma significativa, pois não é um dos Estados Árticos e não existe uma regulamentação clara acerca da governança da região.

É justamente por esse receio que o crescimento chinês causa nos demais países, que o PCC deixou de usar o termo ascensão para se referir ao processo de expansão que o país

experimentou nas últimas décadas. Com isso, todos os documentos e declarações oficiais passaram a adotar a expressão Desenvolvimento Harmônico, como pode ser visto no *white paper* da política oficial chinesa para o Ártico. Com essa estratégia, o governo chinês espera amenizar a resistência dos demais países e encontrar mais facilidade na formação de alianças, acordos bilaterais e na implementação dos projetos ligados à BRI. Isto pode ter um impacto significativo na aceitação da presença chinesa no Ártico pelos demais países, fazendo com que seja mais provável a implantação da com sucesso da RSP.

Em última análise, a BRI e a RSP podem ser vistas como a coroação da *Look West Strategy*, na qual a China busca fortalecer as relações com os países de Ásia Central e Europa, num movimento de ampliação da capacidade de dissuasão além dos limites do Extremo Oriente, algo que é fundamental para as ambições do país. Um exemplo disto é o fato de que o Mar do Sul da China já superou o Atlântico Norte no fluxo de navios, sendo que esta tendência tende a se intensificar cada vez mais conforme a utilização da RSP torne-se mais comum.

6. CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho foi visto que, após a Revolução Comunista de 1949, que alterou a estrutura governamental, e de um período de dificuldades para a gigantesca população do país, a China iniciou um processo de acelerado desenvolvimento econômico a partir das últimas décadas do Século XX. No contexto dessa rápida expansão econômica foi lançada a *Belt and Road Initiative* (BRI), formada por uma série de projetos de infraestrutura que visa estabelecer corredores econômicos na Europa, Ásia, África, Oceania, América Central e do Sul. A previsão é que todos os projetos estejam concluídos até 2049 e alcancem dezenas de países, correspondendo a cerca de 31% do PIB mundial e 62% da população do planeta. Em linhas gerais, os objetivos da BRI são aumentar a coordenação política, aprimorar e ampliar a rede de infraestrutura existente e facilitar a circulação de bens e serviços entre os países envolvidos.

A BRI pode ser dividida em três componentes principais: a Nova Rota da Seda Terrestre, a Rota da Seda Marítima do Século XXI e a Rota da Seda Polar. A inspiração para tal divisão é declarada pelos líderes chineses como sendo a histórica Rota da Seda que perdurou entre o Século V A.C. e o Século XV e ligava os maiores centros comerciais da Europa às cidades do Extremo Oriente. Na verdade a Rota da Seda era composta por diversas rotas (trajetos) e foi responsável pelo desenvolvimento de diversas cidades ao longo de seus percursos, pela difusão de aspectos culturais através dos mercadores que as percorriam e, obviamente, pelo transporte dos mais variados tipos de mercadorias entre as civilizações que conectava. A Rota da Seda da Antiguidade era marcada por ter uma vertente marítima e outra terrestre, permitindo maior flexibilidade para se alcançar cidades mais afastadas ou, em alguns casos, maior rapidez no transporte dos bens até seus locais de destino. Os novos corredores econômicos planejados no contexto da BRI, e com projetos já em desenvolvimento, seguem a mesma premissa de conectar os diversos países alcançados por terra e mar.

A grande diferença nessa nova empreitada é a inclusão de uma rota marítima ligando os portos na costa oeste da China às cidades europeias do Atlântico Norte, utilizando como ponto de passagem as águas congeladas do Oceano Ártico. Essa rota foi batizada de Rota da Seda Polar e, como exposto anteriormente, possibilitaria a redução no tempo de viagem dos navios cargueiros entre o Leste Asiático e a Europa em até 30%, dependendo do grau de evolução do derretimento das calotas no Polo Norte, o qual está em curso e tem previsão de atingir o nível ótimo para utilização da RSP já na metade do atual século. Além disso, em

comparação com as rotas comerciais marítimas tradicionais que passam pelo Oceano Índico, Estreito de Malaca e Canal de Suez, a RSP evitaria as atividades de piratas que tem se tornado cada vez mais frequentes, bem como as instabilidades políticas no Oriente Médio, que podem trazer riscos e aumentar as incertezas e custos de tais viagens.

A partir dessas possibilidades, a China lançou oficialmente a sua política para o Ártico em 2018 e, mesmo não sendo um dos oito Estados com territórios inclusos nos limites da região mais ao norte do planeta, tem buscado cada vez mais ampliar sua participação naquela área através de incentivo à realização de projetos de infraestrutura por suas empresas, realização de pesquisas científicas por seus acadêmicos e desenvolvimento de acordos bilaterais com os Estados Árticos. Além disso, a RPC já conseguiu ser incluída no Conselho do Ártico como observador permanente e busca ter participação cada vez mais relevante na governança da região para que seus interesses sejam considerados nas discussões que preencherão as lacunas que ainda estão abertas sobre a parte menos explorada do planeta.

Com base em tudo que foi exposto ao longo deste trabalho, pode-se concluir que ainda existem muitas incertezas sobre o futuro do Ártico e indefinições acerca das questões regulatórias que nortearam a exploração e aproveitamento das possibilidades oferecidas, tanto por parte dos Estados Árticos quanto pelos demais países. Entretanto, já é possível afirmar que os esforços envidados pela China permitirão o estabelecimento, ao menos de novas rotas comerciais pelo Oceano Ártico que reduzirão os custos e riscos do transporte de mercadorias até a Europa e se tornarão cada vez mais frequentes, conforme o volume do gelo naquela região diminuir. Além disso, mediante algumas definições sobre questões regulatórias da região ártica, será possível que a China explore também outras atividades econômicas, tais como pescaria em alto-mar, viagens turísticas e exploração de recursos naturais, o que ajudará a suprir a demanda do país causada pelo seu acelerado crescimento recente.

Com relação aos habitantes do Ártico e ao ecossistema da região é evidente que o aumento da circulação de pessoas e equipamentos na região alterará o *status quo*. Contudo, ao menos em relação aos indivíduos que residem na região, é possível que a maior exploração por diversos países traga melhorias, tais como o aumento da infraestrutura existente e desenvolvimento de novas atividades econômicas. Já em relação ao ecossistema, não se pode precisar as consequências da maior atividade na região em virtude das tecnologias que serão utilizadas ainda estarem sendo desenvolvidas e em constante evolução, bem como pelo fato das mudanças climáticas já estarem ocorrendo em virtude de fatores alheios ao Ártico e antes mesmo dos diversos países intensificarem as ações naquela região.

Outro aspecto relevante é que o modelo adotado para realização da maioria dos projetos da BRI através de acordos bilaterais com outros países tende a gerar o efeito de dependência econômica destes em relação à China, aumentando o poder de influência do gigante asiático para uma parte significativa do continente asiático.

Por fim, é notório que a Rota da Seda Polar e os demais projetos realizados no âmbito da BRI proporcionarão a melhoria da infraestrutura ao longo de todo bloco continental da Eurásia e fomentarão a aceleração do desenvolvimento econômico nos diversos países alcançados, gerando um efeito similar ao trazido pela Rota da Seda da Antiguidade.

Como sugestão de trabalhos futuros sobre o tema, seria interessante a análise dos possíveis interesses militares da China no Ártico e quais seriam as consequências disto para o Sistema Internacional, o que não foi aprofundado no presente trabalho.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARCTIC COUNCIL. “**Declaration on the Establishment of the Arctic Council**”. 1996. Disponível em: https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/85/EDOCS-1752-v2-ACMMCA00_Ottawa_1996_Founding_Declaration.PDF?sequence=5&isAllowed=y. Acesso em: 13/06/2020.

ARCTIC COUNCIL. “**The Arctic Council: About**”. 2015. Disponível em: <https://arctic-council.org/en/about/>. Acesso em: 10/08/2020.

ARCTIC PORTAL: The Arctic Gateway. “**The Arctic Portlet**”. 2020. Disponível em: <https://arcticportal.org/>. Acesso em: 13/06/2020.

BARRY, T.; DAVIÐSDÓTTIR, B.; EINARSSON, N.; YOUNG, O. R.. The Arctic Council: an agent of change? **Global Environmental Change**, v. 63, jul. 2020.

BENNETT, M. Cryopolitics. “**The Arctic shipping route no one’s talking about**”. 2019. Disponível em: <https://www.cryopolitics.com/2019/04/23/transpolar-passage/>. Acesso em: 30/08/2020.

CHATURVEDY, R. R. New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses. **ISAS Working Paper**, n. 197, p. 1-20, out. 2014.

CHINA: National Arctic and Antarctic Data Center. “**China's research ship departs for 10th Arctic expedition**” . 2019. Disponível em: <https://www.chinare.org.cn/en/news/detail?id=6c05e021-66a5-47cf-9aab-200cfa6a3a25>. Acesso em: 29/08/2020.

CHINA: The State Council Information Office. “ **China's Arctic Policy**” . 2018. Disponível em: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm . Acesso em: 09/06/2020.

CHINA: The State Council Information Office. “ **Action plan on the Belt and Road Initiative**” . 2015. Disponível em:

http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm.

Acesso em: 15/06/2020.

CHINA: Belt and Road Portal. “**Six Years of “ Belt and Road”!**”. 2019. Disponível em:

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/105854.htm>. Acesso em: 18/08/2020.

CHRISTIAN, D. Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History. **Journal of World History**, v. 11, n. 1, p. 1-26, mar. 2000.

DIAMOND, J. **Guns, Germs and Steel**. 1st. ed. London: Vintage, 1998.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. “**À procura das riquezas do Ártico, Putin virou a Rússia para norte**”. 2020. Disponível em: <https://www.dn.pt/edicao-do-dia/28-mar-2020/a-procura-das-riquezas-do-artico-putin-virou-a-russia-para-norte-11996610.html>. Acesso em: 15/08/2020.

FRANCK, I. M.; BROWNSTONE, D. M. **The Silk Road: A History**. 1st. ed. New York: Facts on File Inc., 1987.

FRANKOPAN, P. **The Silk Roads: A New History of the World**. 1st. ed. Oxford: Bloomsbury, 2015.

HUMPERT, M. The Arctic Institute: Center for Circumpolar Security Studies. **The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China?**, nov. 2013.

HSIUNG, C. W. China and Arctic energy: drivers and limitations. **The Polar Journal**, London, v. 6, n. 2, p. 243-258, out. 2016.

IBRU: International Borders Research Unit. Durham university. “**Arctic Maps**”. 2020. Disponível em: <https://www.dur.ac.uk/ibru/resources/arctic/>. Acesso em: 15 ago. 2020.

JAKOBSON, L. China prepares for an ice-free Arctic. **SIPRI Insights on Peace and Security**, Stockholm, n. 2, mar. 2010.

JAKOBSON, L.; PENG, J. China's Arctic Aspirations. **SIPRI Policy Paper**, Stockholm, n. 34, nov. 2012.

JÚNIOR, E. S.; ROSA, K. K.; SIMÕES, J. C. Novas Dinâmicas Territoriais no Ártico: Cooperação ou Nova Guerra Fria? **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, v. 43, n. 1, ago. 2016.

K. PEN NET. “ **China Wants to be a Polar power**”. 2018. Disponível em: <https://kabulpen.net/en/2018/04/12/china-wants-to-be-a-polar-power.html>. Acesso em: 23/08/2020.

KISSINGER, H. **Sobre a China**. 1. ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

KOBSEVA, M. China's Arctic Policy: present and future. **The Polar Journal**, v. 9, n. 1, p. 94-112, jun. 2019.

KOSSA, M.; PENG, J. China's Arctic Engagement: domestic actors and foreign policy. **Global Change, Peace and Security**, v. 32, p. 19-38, jul. 2019.

LACKENBAUER, P. W.; LAJEUNESSE, A.; MANICOM, J.; LASSERRE, F. **China's Arctic Ambitions and What They Mean for Canada**. Calgary: University of Calgary Press, 2018.

LARSEN, J. N.; FONDAHL, M. (Eds.). Arctic Human Development Report: Regional Processes and Global Linkages. *In*: NORDIC COUNCIL OF MINISTERS, Copenhagen., 2014.

LEHMAN BROWN. “**The Belt and Road Initiative**”. 2017. Disponível em: <https://www.lehmanbrown.com/insights-newsletter/belt-road-initiative/>. Acesso em: 20 ago. 2020.

MARK, J. J. “**Silk Road**”. Ancient History Encyclopedia. 2018. Disponível em: https://www.ancient.eu/Silk_Road/. Acesso em: 16/06/2020.

MELIA, N.; HAINES, K.; HAWKINS, E. Sea ice decline and 21st century trans-Arctic shipping routes. **American Geophysical Union: Geophysical Research Letters**, v. 43, n. 18, p. 9720-9728, set. 2016.

MERICS: Mercator Institute for China Studies. “**Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand**”. 2018. Disponível em: <https://merics.org/en/analysis/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>. Acesso em: 15/08/2020.

NASA: Global Climate Change - Vital Signs of the Planet. “**Arctic Sea Ice Minimum**”. 2020. Disponível em: <https://climate.nasa.gov/vital-signs/arctic-sea-ice/>. Acesso em: 10/08/2020.

OLINGA-SHANNON, S.; BARBESGAARD, M.; VERVEST, P. The Belt and Road Initiative (BRI): An AEPF Framing Paper. **AEPF: Asia Europe People’s Forum**, nov. 2019.

OSTENSO, N. A.; BARR, W.; BIRD, J. B.; DUNBAR, M.; DUNBAR, M. J.; DUMOND, D. E.; ARMSTRONG, T. E.; INGOLD, T. Arctic. In: **Encyclopædia Britannica**. Chicago: Encyclopædia Britannica, 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Arctic>. Acesso em: 09/08/2020.

OVERLAND, J. E.; WANG, M. When will the summer Arctic be nearly sea ice free? **Geophysical Research Letters**, v. 40, n. 10, p. 2097-2101, fev. 2013.

PACHAURI, R. K.; MEYER, L. A. (Eds.). In: IPCC, 2014: CLIMATE CHANGE 2014: SYNTHESIS REPORT, 2014, Geneva. IPCC 2014. Geneva, 2015.

PELAUDEIX, C. Along the Road China in the Arctic. **Connectivity and Security Brief. Institute for Security Studies**, v. 13, jan. 2019

SALE, R. **The Arctic: The Complete Story**. 1st. ed. London: Frances Lincoln, 2008.

SEA, United Nations’ Division for Ocean Affairs and the Law of the. “**United Nations Convention on the Law of the Sea**”. 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 13/06/2020.

SORIN-GEORGE, T.; CĂTĂLIN, G. Chinese Economic Pragmatism: The Belt and Road Initiative. **Ovidius University Annals, Economic Sciences Series**, v. 18, n. 2, p. 70-74, dez. 2018.

STANGE, R. “**The Spitsbergen Treaty**”. 2020. Disponível em: <https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/history/the-spitsbergentreaty.html>. Acesso em: 15/09/2020.

STEINFELD, D. Brown Political Review. “**The U.S. – Canada Northwest Passage Dispute**”. 2020. Disponível em: <https://brownpoliticalreview.org/2020/04/the-u-s-canada-northwest-passage-dispute/>. Acesso em: 29/08/2020.

TILLMAN, H.; JIAN, Y.; NIELSSON, E. T. The polar Silk Road: China’s New Frontier of International Cooperation. **China Quarterly of International Strategic Studies**, v. 4, n. 3, p. 345-362, dez. 2018.

WAUGH, D. C. The Silk Roads in History. **Expedition Magazine**, v. 52, n. 3, p. 9-22, nov. 2010.

WOON, C. Y. Framing the “Polar Silk Road” (冰上丝绸之路): Critical geopolitics, Chinese scholars and the (Re)Positionings of China’s Arctic interests. **Political Geography**, v. 78, abr. 2020.

ZHAI, F. China’s belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment. **Journal of Asian Economics**, v. 55, p. 84-92, abr. 2018.