

A ROTA DO NORTE E A GEOPOLÍTICA ATUAL

Por François Morizur*



Imagem meramente ilustrativa, gerada por inteligência artificial.

O aquecimento global torna o Ártico um foco geopolítico; a cobiça de Trump pela Groenlândia e a busca por rotas e recursos intensificam a rivalidade estratégica entre EUA, Rússia e China pelo controle da região.

OS EFEITOS DO AQUECIMENTO GLOBAL

“Por razões de segurança nacional e liberdade internacional, os Estados Unidos da América acreditam que a posse e o controle da Groenlândia são uma necessidade absoluta.”

Com esta mensagem publicada em sua rede social, *Truth Social*, o então recém-reeleito Donald Trump lançou uma bomba em dezembro passado. Após o choque, parte do mundo recorreu ao mapa-múndi para realocar este quase continente povoados por... 56.000 habitantes. O que havia incomodado o Tio Sam? Por que um dos primeiros anúncios do novo governo foi a ameaça de tomar unilateralmente este vasto, gelado e praticamente desabitado território do Reino da Dinamarca?

Uma das fontes dessa ambição obscura pode ser rastreada até o aquecimento global. Em 30 anos, o gelo marinho do Ártico no verão encolheu 50% em área e 75% em volume. Para ilustrar esse desenvolvimento, vale lembrar que o primeiro navio a completar a travessia pelo Oceano Ártico Norte o fez em 1906 (GJOA), e que apenas 120 navios o seguiram nos 100 anos seguintes. Somente em 2024, 91 navios utilizaram essa rota.

Essa mudança climática oferece novas oportunidades comerciais: a conexão Ásia-Europa pela Rota do Ártico Norte reduz os tempos de travessia em 40% em comparação com a travessia pelo Canal de Suez.

No entanto, a Rota do Norte não é acessível a todos: enquanto a Passagem Nordeste, ao longo da Rússia, é aberta durante a maior parte do ano, a Passagem Noroeste está quase constantemente congelada e, ao contrário da seção Nordeste, carece de portos de águas profundas. Somente quebra-gelos suficientemente potentes podem operar nessas águas para manter a passagem contínua de navios mercantes classificados como “Classe Gelo” de acordo com os padrões do Código Polar IMO¹.

TERRITÓRIOS ESQUECIDOS

A abrupta reivindicação territorial de Donald Trump é ainda mais impressionante por se tratar de territórios esquecidos: A Groenlândia é um território autônomo do Reino da Dinamarca. Soberania parcial e aspirações por independência têm sido temas recorrentes há vários anos. Esse desejo de independência reaparece regularmente, como em junho de 2020 em NUUK, a capital, quando a estátua de Hans Egede, o “descobridor” desta terra, foi vandalizada no Dia Nacional sob a alegação de uma abordagem descolonial.

O *status* desta imensa área, de 2.600.000 quilômetros quadrados, permanece altamente incerto; um simples referendo poderia gerar independência imediata. Isso facilita a compreensão da acusação do presidente Trump, dado este contexto tão frágil.

O Alasca, por si só, também constitui um território de “segunda categoria”: um clima extremo, escassamente povoado e distante do coração do mundo. O czar Alexandre II o vendeu aos Estados Unidos, recém-saído da Guerra Civil, em 1867, pela modesta quantia de US\$ 7,2 milhões, o equivalente a pouco mais de US\$ 170 milhões hoje. Essa modesta transação visava tanto reabastecer os cofres do Estado quanto proteger contra uma conquista militar britânica quase prenunciada.

Embora as fronteiras terrestres russo-americanas tenham desaparecido durante essa transferência, os dois futuros gigantes planetários permaneceram “vizinhos”, com as ilhas do Estreito de Bering, Grande Diomedes (Rússia) e Pequena Diomedes (EUA), separadas por apenas dois quilômetros, e o Estreito de Bering tendo apenas 85 quilômetros de largura.

Essa área então retornou ao seu torpor glacial até o fim da Segunda Guerra Mundial e o início da Guerra Fria. Esse novo equilíbrio bipolar se manifestou como uma cortina de gelo nessas regiões remotas. A queda do Muro de Berlim e a subsequente dissolução da URSS distanciaram ainda mais essa região dos interesses americanos.

¹ O Código Polar IMO é o Código Internacional para Navios que Operam em Águas Polares, adotado pela Organização Marítima Internacional (IMO, International Maritime Organization) para regulamentar a navegação nas regiões do Ártico e da Antártida. Este código obrigatório abrange aspectos de projeto, construção, equipamentos, operações, treinamento e proteção ambiental dos navios, a fim de garantir a segurança dos navios, tripulações e passageiros, e proteger os frágeis ambientes polares. O Código Polar entrou em vigor em 1º de janeiro de 2017.

UMA TRANSIÇÃO ADMINISTRATIVA

Uma vez que essa cortina foi fechada, essa zona marítima foi abrangida por vários tratados e convenções, incluindo a UNCLOS, embora os Estados Unidos não fossem signatários. O Conselho do Ártico, fundado em 1996 como um fórum que trata de questões regionais, veio para se sobrepor a essas convenções gerais ao promover o desenvolvimento sustentável entre os sete países do Ártico.

Observando pouco interesse imediato nessas regiões, os EUA, sob os mandatos de Bush e, posteriormente, de Obama, tentaram congelar a situação criando um “santuário ártico” aprovado pelos países costeiros, com a notável exceção da Rússia. Esta última continuou a deixar sua marca nesse espaço abandonado, solicitando à Comissão Internacional sobre os Limites da Plataforma Continental da ONU (CLCS) a extensão de seus direitos soberanos sobre a plataforma continental estendida em 2001. Solicitações adicionais foram feitas em 2015 e, posteriormente, em 2021. Em 6 de fevereiro de 2023, a CLCS emitiu parecer favorável a quase todos os pedidos russos, validando a alocação de 1,7 milhão de quilômetros quadrados da plataforma continental estendida. Esses mares (Kara, Barents, Laptev, Chuktchi) também têm a notável particularidade de serem “ratos”, com menos de 100 metros de profundidade. Essa expansão inclui áreas submarinas estratégicas, como a Cordilheira de Lomonosov, e, claro, potenciais depósitos de petróleo, gás, mineração e pesca.

O OCEANO ÁRTICO RETORNA AO CENTRO DAS ATENÇÕES

A guerra na Ucrânia, a eleição do presidente Trump, a busca por novos depósitos de matéria-prima e a crise Houthi, como efeito secundário, trouxeram repentinamente esta área de volta à vanguarda do mundo ocidental, tornando-a novamente aberta à navegação e à exploração. Após seu estrondoso “*Drill, Baby Drill!*” (“Perfure, Baby Perfure!”) na noite de sua posse, o presidente Trump esclareceu suas intenções ao reviver a possibilidade de explorar e, posteriormente, explorar os recursos naturais subaquáticos nessas regiões, minando o acordo entre os países do Conselho do Ártico sobre a preservação dessas áreas.

A China, um ator distante, mas interessado devido à necessidade de manter os fluxos marítimos necessários para a exportação de sua produção comercial, e um consumidor voraz de matérias-primas, rapidamente se aproximou da Rússia ao assinar uma “Convenção Polar” unindo essas duas grandes potências nessa questão. Como de costume, a China apoiou sua abordagem com iniciativas econômicas (investimentos para as regiões do norte) e industriais. A China se autoproclamou uma “Grande Potência Polar” nessa ocasião.

O GRANDE JOGO DO ÁRTICO

A recente agitação em torno dessas questões demonstra claramente os interesses de blocos que podem, surpreendentemente, se distanciar e, em seguida, convergir de maneira, às vezes, aparentemente anárquica.

A Rússia desfruta de um privilégio geográfico: suas costas setentrionais se estendem entre o meridiano 169 Oeste e o meridiano 31 Leste. A extensão de sua extensa

plataforma continental oferece-lhe vastas áreas inexploradas, rasas e supostamente muito ricas.

A Rússia desfruta de um privilégio histórico: sempre operou nessas águas, desenvolvendo instalações portuárias de águas profundas e equipando-se com uma frota de quebra-gelos grande e eficiente. Assim, detém a “chave” para um novo corredor marítimo, ainda mais essencial considerando que outros estreitos importantes permanecem altamente vulneráveis a crises. Também detém um promontório oriental praticamente desocupado, voltado para o Oceano Pacífico e para a costa oeste americana. No entanto, a Rússia apresenta fragilidades internas: seu isolamento exacerbado desde a crise ucraniana e sucessivas rodadas de sanções econômicas, e suas necessidades de financiamento igualmente necessárias após a transição do país para uma economia de guerra a partir de 2022.

Os Estados Unidos, fixados em sua abordagem de preservação dos espaços marítimos polares e focados em outros teatros de operações, parecem estar acordando tarde. A crise ucraniana reviveu antigos mecanismos da Guerra Fria; a escalada da retórica sobre o possível uso de armas nucleares lançou uma luz dura sobre as deficiências americanas nas áreas de detecção e potencial neutralização de armas balísticas russas. O atraso é significativo: a OTANização da Noruega e da Finlândia é uma medida paliativa; os EUA precisam de um “posto avançado” que encontre seu lugar... na Groenlândia.

A preempção verbal quase autoritária do presidente Trump, em linha com sua estratégia de “arte da negociação”, provavelmente levará a um acordo “EUA-OTAN” para a instalação de bases militares americanas neste território dinamarquês.

As sanções econômicas dos EUA contra a Rússia estão em conflito brutal com a realidade econômica e a corrida frenética por recursos naturais e livre circulação marítima.

Os Estados Unidos sofrem de deficiências tecnológicas significativas: enquanto a Rússia possui 60 quebra-gelos de alto nível e espera-se que opere quase 80 até 2030, os Estados Unidos possuem seis quebra-gelos, o mais recente dos quais foi construído em 1970.

Ciente dessa lacuna crítica de capacidade, o governo Trump lançou um programa emergencial “Polar Security Cutter” para construir três quebra-gelos de 140 metros e 22.000 toneladas, sendo que o primeiro deve ser entregue, no mínimo, em 2028. Acelerar esse programa é irrealista, visto que os estaleiros americanos não têm mais a capacidade de construção adequada. Para preencher parcialmente essa lacuna, um quebra-gelo usado foi adquirido da Edison Chouest Offshore e cedido à Guarda Costeira dos EUA. Ao mesmo tempo, os Estados Unidos parecem determinados a aliviar as sanções contra a Rússia para “desbloquear” as restrições.

Assim, simultaneamente à cúpula no Alasca em 15 de agosto de 2025, os EUA sinalizaram sua disposição de “arrendar” quebra-gelos russos para promover o desenvolvimento de projetos de gás e GNL na costa do... Alasca. Simultaneamente, um decreto russo abriu caminho para o retorno da petrolífera americana Exxon-Mobil ao projeto de petróleo e gás Sakhalin-1, enquanto novos parceiros (Índia e China) solicitam a retomada dessa participação, que foi abandonada em 2022. É provável que essas questões estejam na mesa de negociações tripartites sobre o futuro do conflito

na Ucrânia, com os presidentes Putin e Trump tendo mencionado o Ártico durante a coletiva de imprensa dedicada à Ucrânia na base de Elmendorf-Richardson, no Alasca.

Resta apenas o terceiro ator-chave chinês: a Rota do Norte constitui uma das novas Rotas da Seda, a Rota do Ártico. A China deve, portanto, garantir o trânsito de suas exportações por essa nova rota. O Reino do Meio também implementou seu tradicional processo econômico-estratégico: parceria por meio de um centro de pesquisa e engenharia polar sino-russo em 2016, participação no financiamento dos megaprojetos YAMAL LNG e ARTIC LNG2, saídas comerciais paliativas para exportações de petróleo e gás russos desde meados de 2022, suporte técnico para esses projetos complexos, financiamento da expansão dos portos russos de águas profundas.

A frota chinesa, de forma bastante abrupta, está se estabelecendo no cenário local: o quebra-gelo chinês de pesquisa científica *Zhong Shan Da Xue Ji Di* cruzou o Estreito de Bering pela primeira vez em 5 de agosto de 2025, seguido por três e, em seguida, cinco outros quebra-gelos chineses registrados no noroeste do Alasca em 7 de agosto de 2025. Finalmente, em 17 de agosto de 2025, o navio porta-contêineres chinês *New Polar Bear* foi o primeiro navio porta-contêineres chinês a descarregar quase 500 contêineres no porto russo de Arkhangelsk, abrindo uma linha regular entre a China e este porto, que deverá permitir que outros 20 navios chineses descarreguem mercadorias neste porto antes do final do ano. Espera-se que os chineses, como cooperação comercial, invistam 2,5 bilhões de dólares na expansão deste porto no Mar de Barents. Como as águas russas são conhecidas por serem muito ricas em peixes, é provável que frotas pesqueiras chinesas cheguem lá muito em breve.

Teremos que adquirir o hábito de olhar além do Círculo Polar Ártico novamente nos próximos anos.

Publicado no [Le Diplomate Media](https://www.diplomate.media/).

***François Morizur** ingressou na Marinha francesa em agosto de 1974 e concluiu um curso como suboficial no Comando de Fuzileiros Navais. Ingressou no corpo de oficiais da Marinha em 1984. Comandou o Penfentenyo Commando entre 1995 e 1995, fez parte da tripulação de armas do porta-aviões Charles de Gaulle e comandou a base naval de Dakar, no Senegal, entre 2001 e 2003, antes de comandar o quartel-general tático da força marítima dos Fuzileiros Navais e Comandos e, em seguida, assumir a direção da divisão de materiais, equipamentos e estudos dessa mesma força. Participou de inúmeras operações de forças especiais na Europa, África, Caribe, Oceano Índico e Ásia. Deixou a Marinha em 2007 e ingressou no Grupo Bourbon na zona Nigéria-Camarões. Morizur atuou como especialista na área de segurança marítima para os programas europeus CRIMGO/GOGIN/SWAIMS e ENMAR entre 2012 e 2024. Em 2021 e 2023, foi coautor de estudos sobre pirataria marítima no Golfo da Guiné para a ONU. Um deles foi usado na elaboração de uma resolução da ONU sobre pirataria marítima no Golfo da Guiné. É autor de dois romances dedicados a questões de segurança marítima no Golfo da Guiné e no Oceano Índico. É Cavaleiro da Legião de Honra, Cavaleiro da Ordem Nacional do Mérito, Cavaleiro do Mérito Marítimo e Oficial da Ordem do Leão Senegalês.
