



Cadernos do IUM



A GEOPOLÍTICA DOS CHOKEPOINTS E DOS SHATTERBELTS (VOLUME II)

Coordenação de:
Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz



Outubro 2020

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

A GEOPOLÍTICA DOS *CHOKEPOINTS* E DOS *SHATTERBELTS*
(Volume II)

Coordenadores

Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz

IUM – Centro de Investigação e Desenvolvimento (CIDIUM)
Outubro de 2020

Os **Cadernos do IUM** têm como principal objetivo divulgar os resultados da investigação desenvolvida no/sob a égide do IUM, autonomamente ou em parcerias, que não tenha dimensão para ser publicada em livro. A sua publicação não deverá ter uma periodicidade definida. Contudo, deverão ser publicados, pelo menos, seis números anualmente. Os temas devem estar em consonância com as linhas de investigação prioritárias do CIDIUM. Devem ser publicados em papel e eletronicamente no sítio do IUM. Consideram-se como objeto de publicação pelos Cadernos do IUM:

- Trabalhos de investigação dos investigadores do CIDIUM ou de outros investigadores nacionais ou estrangeiros;
- Trabalhos de investigação individual ou de grupo de reconhecida qualidade, efetuados pelos discentes, em particular pelos do CEMC e pelos auditores do CPOG que tenham sido indicados para publicação e que se enquadrem no âmbito das Ciências Militares, da Segurança e Defesa Nacional e Internacional;
- *Papers*, ensaios e artigos de reflexão produzidos pelos docentes;
- Comunicações de investigadores do IUM efetuadas em eventos científicos (e.g., seminários, conferências, *workshops*, painéis, mesas redondas), de âmbito nacional ou internacional, em Portugal ou no estrangeiro.

N.ºs Publicados:

1 – Subsídio para um Referencial de Competências destinado ao Exercício da Liderança no Contexto das Forças Armadas Portuguesas: Utilização de um “Projeto STAFS” para a configuração do constructo

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

2 – Entre a República e a Grande Guerra: Breves abordagens às instituições militares portuguesas

Coordenador: Major de Infantaria Carlos Afonso

3 – A Abertura da Rota do Ártico (*Northern Passage*). Implicações políticas, diplomáticas e comerciais

Coronel Tirocinado Eduardo Manuel Braga da Cruz Mendes Ferrão

4 – O Conflito da Síria: as Dinâmicas de Globalização, Diplomacia e Segurança (Comunicações no Âmbito da Conferência Final do I Curso de Pós-Graduação em Globalização Diplomacia e Segurança)

Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Rui Vieira

Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues

5 – Os Novos Desafios de Segurança do Norte de África

Coronel Tirocinado Francisco Xavier Ferreira de Sousa

- 6 – Liderança Estratégica e Pensamento Estratégico
Capitão-de-mar-e-guerra Valentim José Pires Antunes Rodrigues
- 7 – Análise Geopolítica e Geoestratégica da Ucrânia
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel Mendes Martins
Tenente-coronel Navegador António Luís Beja Eugénio
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Tenente-coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 9 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações de Angola. Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Coronel Tirocinado José Luís de Sousa Dias Gonçalves
Tenente-coronel de Infantaria José Manuel Figueiredo Moreira
- 10 – O Fenómeno dos “*Green-on-Blue Attacks*”. “*Insider Threats*” – Das Causas à Contenção
Major de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 11 – Os Pensadores Militares
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Carlos Filipe Lobão Dias Afonso
- 12 – *English for Specific Purposes* no Instituto Universitário Militar
Capitão-tenente ST Eling Estela do Carmo Fortunato Magalhães Parreira
- 13 – I Guerra Mundial: das trincheiras ao regresso
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Fernando César de Oliveira Ribeiro
- 14 – Identificação e caracterização de infraestruturas críticas – uma metodologia
Major de Infantaria Hugo José Duarte Ferreira
- 15 – O DAESH. Dimensão globalização, diplomacia e segurança. Atas do seminário 24 de maio de 2016
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Adalberto José Centenico
Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
- 16 – Cultura, Comportamento Organizacional e *Sensemaking*
Coordenadores: Coronel Piloto Aviador João Paulo Nunes Vicente
Tenente-coronel Engenheira Aeronáutica Ana Rita Duarte Gomes S. Baltazar

- 17 – Gestão de Infraestruturas Aeronáuticas
Major Engenheira de Aeródromos Adelaide Catarina Gonçalves
- 18 – A Memória da Grande Guerra nas Forças Armadas
Major de Cavalaria Marco António Frontoura Cordeiro
- 19 – Classificação e Análise de Fatores Humanos em Acidentes e Incidentes na Força Aérea
Alferes Piloto-Aviador Ricardo Augusto Baptista Martins
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
Capitão Engenheiro Aeronáutico Bruno António Serrasqueiro Serrano
- 20 – A Aviação Militar Portuguesa nos Céus da Grande Guerra: Realidade e Consequências
Coordenador: Coronel Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo
Rui Alberto Gomes Bento Roque
- 21 – Saúde em Contexto Militar (Aeronáutico)
Coordenadoras: Tenente-coronel Médica Sofia de Jesus de Vidigal e Almada
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
- 22 – *Storm Watching. A New Look at World War One*
Coronel de Infantaria Nuno Correia Neves
- 23 – Justiça Militar: A Rutura de 2004. Atas do Seminário de 03 de março de 2017
Coordenador: Tenente-coronel de Infantaria Pedro António Marques da Costa
- 24 – Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate - Moçambique 1964-1975
Coordenadores: Coronel Tirocinado de Infantaria Jorge Manuel Barreiro Saramago
Tenente-coronel de Infantaria Vítor Manuel Lourenço Ortigão Borges
- 25 – A República Popular da China no Mundo Global do Século XXI. Atas do Seminário de
09 de maio de 2017
Coordenadores: Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
Tenente-coronel de Infantaria Paraquedista Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 26 – O Processo de Planeamento de Operações na NATO: Dilemas e Desafios
Coordenador: Tenente-coronel de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 27 – Órgãos de Apoio Logístico de Marinhas da OTAN
Coordenador: Capitão-tenente de Administração Naval Duarte M. Henriques da Costa
- 28 – Gestão do Conhecimento em Contexto Militar: O Caso das Forças Armadas Portuguesas
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

- 29 – A Esquadra de Superfície da Marinha em 2038. Combate de alta Intensidade ou Operações de Segurança Marítima?
Capitão-de-mar-e-guerra Nuno José de Melo Canelas Sobral Domingues
- 30 – Centro de Treino Conjunto e de Simulação das Forças Armadas
Coronel Tirocinado de Transmissões Carlos Jorge de Oliveira Ribeiro
- 31 – Avaliação da Eficácia da Formação em Contexto Militar: Modelos, Processos e Procedimentos
Coordenadores: Tenente-coronel Nuno Alberto Rodrigues Santos Loureiro
Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 32 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações da Guiné-Bissau (1963-1974).
Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Brigadeiro-general Jorge Manuel Barreiro Saramago
Tenente-coronel de Administração Domingos Manuel Lameira Lopes
- 33 – O Direito Português do Mar: Perspetivas para o Séc. XXI
Coordenadora: Professora Doutora Marta Chantal Ribeiro
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação (2.^a edição, revista e atualizada)
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 34 – Coreia no Século XXI: Uma península global
Coordenadores: Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
Tenente-coronel Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 35 – O “Grande Médio Oriente” Alargado (Volume I)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Ricardo Dias Costa
- 36 – O “Grande Médio Oriente” Alargado (Volume II)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Ricardo Dias Costa
- 37 – As Forças Armadas no Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais
Coordenador: Tenente-coronel Rui Jorge Roma Pais dos Santos

- 38 – A Participação do Exército em Forças Nacionais Destacas: Casos do Kosovo, Afeganistão e República Centro-Africana. Vertente Operacional e Logística
Coordenadores: Brigadeiro-general Jorge Manuel Barreiro Saramago
Major de Transmissões Luís Alves Batista
Major de Material Tiago José Moura da Costa
- 39 – Pensar a Segurança e a Defesa Europeia. Atas do Seminário de 09 de maio de 2019
Coordenador: Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz
- 40 – Os Desafios do Recrutamento nas Forças Armadas Portuguesas. O Caso dos Militares Contratados
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 41 – Inovação na Gestão de Recursos Humanos nas Forças Armadas Portuguesas: Os Militares em Regime de Contrato. Atas das Comunicações do *Workshop* de 28 de janeiro de 2019
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 42 – Sistemas de Controlo de Gestão: Modelos, Processos e Procedimentos
Coordenador: Tenente-coronel Nuno Alberto Rodrigues Santos Loureiro
- 43 – Desafios Estratégicos para Portugal no Pós-Covid-19
Auditores Nacionais do Curso de Promoção a Oficial General 2019/2020
- 44 – Gestão Estratégica: Contributos para o Paradigma Estrutural da Marinha Portuguesa
Capitão-de-mar-e-guerra Nuno Sardinha Monteiro
- 45 – A Geopolítica dos *Chokepoints* e das *Shatterbelts* (Volume I)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz

Como citar esta publicação:

Guedes, A.M., & Cruz, M.A.F. (Coords.) (2020). *A Geopolítica dos chokepoints e dos shatterbelts* (Vol. II). Cadernos do IUM, 46. Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Diretor

Tenente-general Manuel Fernando Rafael Martins

Editor-chefe

Comodoro João Paulo Ramalho Marreiros

Coordenador Editorial

Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada

Capa – Composição Gráfica

Capitão-de-fragata Luís Paulo dos Santos Fernandes
Primeiro-tenente Tiago José Mendes Lança

Secretariado

Primeiro-marinheiro Manobra e Serviços Jorge Luis Pereira Alvoeiro

Propriedade e Edição

Instituto Universitário Militar
Rua de Pedrouços, 1449-027 Lisboa
Tel.: (+351) 213 002 100
Fax: (+351) 213 002 162
E-mail: cidium@ium.pt
<https://cidium.ium.pt/site/index.php/pt/publicacoes/as-colecoes>

Paginação, Pré-Impressão e Acabamento

What Colour Is This?
Rua Roy Campbell Lt 5 -4º B
1300-504 Lisboa
Tel.: (+351) 219 267 950
www.wcit.pt

ISBN: 978-989-54668-9-4

ISSN: 2183-2129

Depósito Legal: 475118/20

Tiragem: 100 exemplares

© Instituto Universitário Militar, outubro 2020.

Nota do Editor:

Os textos/conteúdos do presente volume são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

ÍNDICE GERAL

VOLUME I

NOTA EDITORIAL

Tenente-general Manuel Fernando Rafael Martins xiii

NOTA INTRODUTÓRIA

Armando Marques Guedes
Marco António Ferreira da Cruz xv

CAVE HIC DRAGONES. UM ENQUADRAMENTO TEÓRICO GERAL E INTRODUTÓRIO SOBRE CHOKEPOINTS E SHATTERBELTS E A SUA (POTENCIAL) CONFLUÊNCIA GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA

Armando Marques Guedes
Marco António Ferreira da Cruz 1

O ESTREITO DE GIBRALTAR

Tiago Ramos da Graça Silva Nunes Páscoa
Luís Manuel Coelho Fernandes
David Carpio Sánchez 29

O ESTREITO DE BERING E OS DOIS TRAJETOS ÁRTICOS (NSR E NWP)

Orlando Filipe Abelha de Garcia Pereira Libório
Tiago Filipe Abreu Moura Guedes 63

ESTREITOS DA TARTÁRIA E DE LA PÉROUSE

Bruno Vicente de Barros Cardoso Ribeiro
Luís Filipe Marques dos Santos Conceição 101

VOLUME II

O CANAL DO SUEZ E A SUMED PIPELINE, E O ESTREITO DE BAB EL MANDEB

Lídia de Jesus Janeiro Magalhães
Ana Patrícia Cardoso Lopes 1

O CANAL DO PANAMÁ E AS ALTERNATIVAS REGIONAIS CHINESAS (“CANAIS” DA NICARÁGUA E COSTA RICA).

Paulo Roberto Pires Silveiro

José Manuel Costa da Silva Barradas

41

O ESTREITO DE MAGALHÃES, A PASSAGEM DE DRAKE – DO CONE SUL À PENÍNSULA DA ANTÁRTIDA

António Pedro Batista Marcelino da Silva

António Xavier Mendes Rocha Pereira Coutinho

77

O ESTREITO ORMUZ

Sílvia Esmeralda Joanaz D’Assunção Dias

José Alberto da Silva Fernandes

123

VOLUME III

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

Pedro da Silva Monteiro

Luis Miguel Rodrigues Gomes

Mafalda de Jesus Gomes de Almeida

1

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

Carlos Eduardo Patronilho Rodrigues de Queiróz

Luís Miguel Zorreta Padilha Rosado

65

O ESTREITO DA DINAMARCA

Rodrigo Eloy dos Santos

João Daniel Gaioso Fernandes

Pedro Miguel Dias Ramos

99

O CANAL DA MANCHA (STRAIT OF DOVER)

Nelson Miguel Gonçalves Ferreira

Hélio Gonçalves da Silva

127

CANAL DO SUEZ E A SUMED PIPELINE, E O ESTREITO DE BAB-EL-MANDEB

Lídia de Jesus Janeiro Magalhães

Major da GNR

Ana Patrícia Cardoso Lopes

Major da GNR

RESUMO

O Canal Suez, a *Sumed Pipeline* e o Estreito de *Bab-el-Mandeb*, devido ao seu valor geopolítico e geoestratégico, são designados no presente trabalho como *chokepoints* primários, pois, por eles passa, diariamente, uma significativa parte do transporte comercial, ao que acresce estarem localizados numa das regiões mais ricas do mundo em recursos naturais - o Médio Oriente, considerado ainda uma *shatterbelt*. Conjunto de motivos suficientes para atrair a atenção de diversos atores globais e regionais. Neste pressuposto, o objetivo deste trabalho é analisar as dinâmicas dos fatores geopolíticos e geoestratégicos do Canal do Suez, a *Sumed Pipeline*, e o Estreito de *Bab-El-Mandeb* numa perspetiva política, económica e militar, e ainda, as relações de conflito e acomodação entre os diversos atores. Posto isto, as conclusões demonstram que, de uma forma geral, existe um alinhamento de interesses entre os Estados Unidos da América, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e Egito em oposição aos interesses da Rússia, Irão e Turquia. Por sua vez, verifica-se que a China é um ator que conflitua diretamente com os interesses dos Estados Unidos, mas que consegue criar relações de acomodação com todos os outros.

Palavras-chave: Canal do Suez, *Sumed Pipeline*, Estreito de *Bab El Mandeb*, *chokepoints*.

ABSTRACT

The Suez Canal, the Sumed Pipeline and the Bab-el-Mandeb Strait, due to its geopolitical and strategic value are referred along the present essay as primary chokepoints, because through them flows daily a significant part of commercial transport, in one of the richest regions of the world in natural resources - the Middle East, still considered a shatterbelt. These are a set of enough reasons to attract the attention of several global and regional actors. As such, the objective of this work is to analyze the dynamics of the geopolitical and strategic factors of the Suez Canal, the Sumed Pipeline, and the Bab-El-Mandeb Strait, focusing on the economic, political and military perspectives, and also to analyze the relations of conflict and accommodation between the various actors. The conclusions show that, in general, there is an alignment of

interests between the United States of America, Saudi Arabia, the United Arab Emirates and Egypt against the interests of Russia, Iran and Turkey. China is the actor who conflicts directly with the interests of the United States but manages to create relationships of accommodation with everyone else.

Keywords: *Suez Canal, Sumed Pipeline, Bab El Mandeb Strait, chokepoints.*

1. INTRODUÇÃO

O Canal Suez, a *Sumed Pipeline* e o Estreito de *Bab-el-Mandeb*, são *Chokepoints* que possuem um elevado valor estratégico por corresponderem à ligação marítima mais curta entre o ocidente e o oriente, e porque, por eles, passa diariamente uma significativa parte do transporte comercial mundial, tornando-se assim pontos essenciais à segurança e estabilidade económica mundial.

Ao longo do tempo, com o intuito de acomodar transportadores de petróleo de maior porte e diminuir o tempo de travessia do Canal do Suez, este sofreu significativas melhorias, nomeadamente no que diz respeito ao alargamento. Não obstante, os diversos encerramentos do Canal motivaram a concretização do projeto de construção da *Sumed Pipeline*, um oleoduto alternativo ao transporte de petróleo da região do Golfo Pérsico para o Mediterrâneo.

Integrado na rota do Suez, surge ainda o Estreito de *Bab-el-Mandeb* que faz a ligação entre o mar vermelho ao Golfo de Áden, separando o continente asiático (Península Arábica) do continente africano.

Esta região releva-se de elevada importância para os diversos atores com interesses económicos, militares e políticos nestes *Chokepoints*, que se materializam pela notória presença militar naquela região, bem como nos exercícios militares que ali se realizam. Negar o acesso na Rota do Suez afetaria todo o comércio mundial, pelo que importa analisar os interesses dos atores globais e regionais mais influentes, bem como as relações de acomodação e de conflito que têm estabelecido entre si, ao longo dos últimos anos.

Além da introdução, o trabalho foi dividido em três partes: numa primeira pretende-se fazer o enquadramento histórico-geográfico dos *Chokepoints* em estudo, identificando o seu posicionamento no atual sistema político internacional; na segunda parte identificar-se-ão os atores globais e regionais, analisando os fatores geopolíticos e geoestratégicos, com referência aos fatores económicos, políticos e militares e na terceira parte analisar-se-ão as relações de conflito e acomodação entre os atores identificados. Por último, tecer-se-ão algumas conclusões.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO

2.1. CANAL DO SUEZ

O Canal do Suez é o nome dado à ligação artificial com quase 200 quilómetros de extensão que liga o Mar Mediterrâneo, em *Port Said*, à cidade de Suez, no Mar Vermelho. A sua inauguração teve lugar a 17 de novembro de 1869 e foi promovida por *Ismail Pasha*, o governador otomano do Egito (Pinto, 2017).

A ideia de ligar o mar Mediterrâneo ao mar vermelho por um canal remonta a 40 séculos, como foi apontado ao longo da história, começando pela era dos faraós, passando pela era islâmica, até atingir sua condição atual. Os primeiros esforços para construir um canal moderno vieram da expedição ao Egito de Napoleão Bonaparte, que esperava que o projeto criasse um problema comercial devastador para os ingleses. Embora esse projeto tenha sido iniciado em 1799 por *Charles Le Pere*, um erro de cálculo estimou que os níveis entre o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho eram muito grandes¹, pelo que os trabalhos foram rapidamente suspensos (Suez Canal Authority, 2019).

Em 1854, o diplomata e engenheiro francês *Vicomte de Lesseps* (vice-cônsul francês em Alexandria) conseguiu atrair o interesse do vice-rei egípcio *Said Pasha* no projeto e em 1858, foi formada a *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* (Companhia Universal do Canal Marítimo de Suez) para dar execução ao canal e para operá-lo por 99 anos, após os quais a propriedade retornaria ao governo egípcio. A empresa era originalmente uma empresa privada egípcia, com ações pertencentes principalmente a interesses franceses e egípcios (Joseph A. Obieta, 1960).

Após 3 anos do início das escavações do canal (25 de abril de 1859) foi concluída a primeira parte do projeto. Entretanto, a companhia enfrentou problemas financeiros, devido a erros nos valores inicialmente previstos, o que levou o vice-rei *Pasha Said* a comprar 44% da empresa, mantendo-a em operação até 17 de novembro de 1869, quando terminaram os trabalhos e foi realizada uma cerimónia de inauguração, com a presença de vários chefes de estado (Suez Canal Authority, 2019).

Em 1875, por causa das dívidas externas, as autoridades egípcias foram forçadas a vender a sua quota ao Império Britânico, que sempre considerou que a abertura do canal era contrária aos seus interesses comerciais e coloniais e sempre

¹ Estimando que o Mar Vermelho era cerca de dez metros mais alto que o do Mar Mediterrâneo (Suez Canal Authority, 2019). Posteriormente, um grupo de intelectuais franceses conhecidos como os *Saint-Simoniens*, criaram uma associação na cidade de Paris em 1846, para mais uma vez estudar a possibilidade do Canal de Suez. No ano seguinte, *Linant de Bellefonds* elaborou um relatório técnico onde confirma que não havia diferença real nos níveis entre o Mediterrâneo e o Mar Vermelho (Joseph A. Obieta, 1960).

se opôs à sua construção. No entanto, esta era uma obra com enorme potencialidade, que teve profundos efeitos sobre o desenvolvimento do comércio internacional e sobre o processo da revolução industrial (Suez Canal Authority, 2019).

Em 1888, a Convenção de Constantinopla² declarou que o Canal estaria aberto à navegação de todas as nações, sem qualquer exceção ou discriminação, em tempo de paz ou de guerra e que a responsabilidade de assegurar a sua execução era do Egito. Também, ficou claro, que eram sobretudo os interesses franceses e ingleses que mais pesavam na gestão do empreendimento, permanecendo sob o seu controle até ter sido nacionalizado pelo Governo de Nasser em 1956 (Pinto, 2017).

Apesar de ter sido assinada a convenção, no período contemporâneo, o canal do Suez foi encerrado duas vezes à navegação. A primeira vez foi em 1956, após a invasão tripartida britânico-francês-israelita ao Egito motivada pela nacionalização da hidrovia. Nesta altura, houve uma rápida intervenção da Nações Unidas exigindo o cessar-fogo e a Rússia, veio pressionar a Grã-Bretanha, a França e Israel para retirarem as suas tropas. O Canal, acabou por ser reaberto em 1957. A segunda vez foi em 1967, após a guerra com Israel, e que durou até 1975, afetando consideravelmente o fluxo de petróleo entre oriente e o Ocidente (Suez Canal Authority, 2019).

Entretanto, foram promovidas significativas melhorias, nomeadamente no que diz respeito ao alargamento do Canal (Figura 1), para poder acomodar transportadores de petróleo muito grandes e diminuir o tempo de travessia do mesmo. Após sua inauguração, um barco levava cerca de 3 dias para travessar todo o canal, hoje a mesma viagem leva entre 11 e 16 horas, permitindo que aproximadamente 20 mil navios atravessem o canal anualmente o que corresponde a cerca de 14% do transporte mundial de mercadorias (Suez Canal Authority, 2019).

² A Convenção de Constantinopla é um tratado internacional assinado em 29 de outubro de 1888 pela Grã-Bretanha, França, Alemanha, Rússia, Turquia, Áustria-Hungria, Espanha, Holanda e Itália, na cidade de Constantinopla em que foi estabelecido o uso livre da passagem do Canal de Suez, tanto em tempo de paz e como de guerra e a todos os tipos de navios, foi proibido o bloqueio do canal ou da área ao redor.

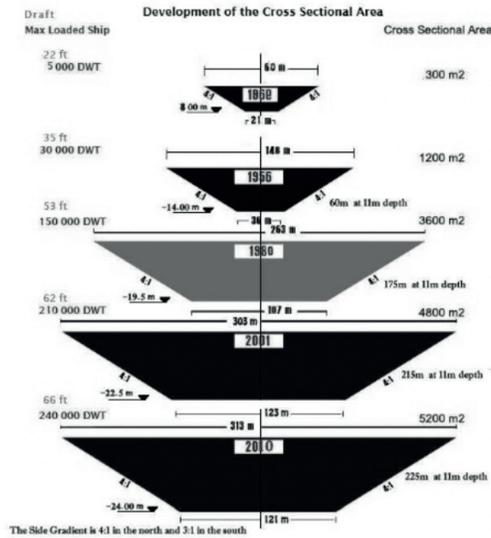


Figura 1 – Alargamento do Canal

Fonte: Suez Canal Authority (2019).

2.2. A SUMED PIPELINE

O *Sumed Pipeline* é um oleoduto estratégico no Egito, com 320 Km de comprimento, que vai do terminal *Ain Sukhna*, no Golfo do Suez, até a costa de *Sidi Kerir*, na Alexandria junto ao mar Mediterrâneo (Figura 2). A meio da extensão do oleoduto, existe uma estação de propulsão intermédia, o terminal *Dahshour Boosting*, que contém um sistema de controlo que permite monitorizar o sistema de tabulação no centro de controlo de emergência do oleoduto (SUMED, 2019).

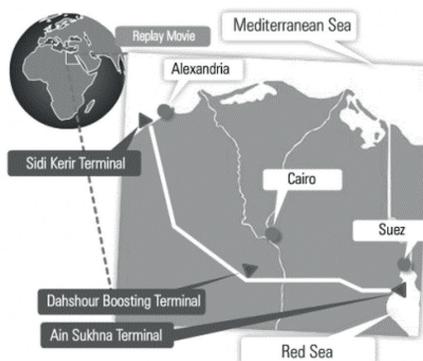


Figura 2 – Terminais da Sumed Pipeline

Fonte: Cbaguette (2012).

O projeto para construir um oleoduto, que fosse uma alternativa ao Canal de Suez para o transporte de petróleo da região do Golfo Pérsico para o Mediterrâneo, surge após o prolongado encerramento do Canal de Suez em junho de 1967 (Shwadran, 1973).

Em 1973, foi feito um acordo entre 5 governos árabes, onde estabeleceram uma empresa para a construção e operacionalização do oleoduto (Times, 1973). O *Sumed Pipeline*, propriedade da *Arab Petroleum Pipeline Company* (SUMED), composta pela *Egyptian General Petroleum Corporation* (50%, Egito), *Saudi Aramco* (15%, AS), *International Petroleum Investment Company* (15%, Emiratos Arabes Unidos), três empresas do Kuwait (5% cada, ou seja 15% no total) e *Qatar General Petroleum Corporation* (5%, Catar), nos termos da Lei n.º 7 de 1974, foi aberto em 1977 (SUMED, 2019).

2.3. ESTREITO *BAB-EL-MANDEB*

Com uma elevada importância estratégica e econômica, este estreito localiza-se entre o Iémen, o Djibouti e a Eritreia e faz a ligação entre o Mar Vermelho ao Golfo de Áden, separa o continente Asiático (Península Arábica) do Continente Africano e acaba por fazer de elo de ligação entre Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo através do Mar Vermelho e do Canal de Suez (Petroleum World, 2011) (Figura 3).



Figura 3 – Mapa do estrito de Bab El-Mandeb
Fonte: EIA (2019).

O estreito tem dois canais que são divididos pela ilha de Perim, que foi capturada pelos Britânicos e onde contruíram um farol em 1861, para exercerem a sua influência nas rotas comercias ao longo do estreito. O canal oriental chama-se Estreito de Alexandre e tem 3 Km de largura, o canal ocidental chama-se Canal *Dact-el-Mayun* e tem 26 Km de largura.

O Estreito de *Bab-El-Mandeb*³, é um estreito com elevada importância estratégica e económica, que liga o Mar Vermelho ao Golfo de *Áden* a Nordeste e por sua vez ao Oceano Índico a sudeste. O estreito também separa a Arábia (a nordeste) do continente africano (a sudoeste).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES E DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E ESTRATÉGICOS

O Canal Suez, o *Sumed Pipeline* e o estreito de *Bab-el-Mandeb* estão inseridos na mesma hidrovia, assim, farse-à a sua identificação, em conjunto, por Rota do Suez, evocando-os quando necessário de forma individual.

3.1. FATORES GEOPOLÍTICOS E ESTRATÉGICOS DA ROTA DO SUEZ

A expressão “os factos da Geografia são permanentes” declarada por *Waler Lippmann*, no decorrer da 2ª Guerra Mundial, evidência o quanto a geografia domina a sociedade, pelo que a competição constante entre as potências terrestres e marítimas pelo acesso e controlo ao eurasiático, enunciado por *Spykman*, (cit. por Santos, 2009) persiste na atual política mundial. Neste pressuposto, o Médio Oriente (MO), integrado no *Rimland*, conforme *Spykman* aludiu na sua teoria, pode ser comparado a uma girândola centrada no Crescente Fértil, que se ramifica em cinco direções⁴ as quais compõem o MO (Santos, 2009).

Logo à partida, a sua importância geoestratégica advém indubitavelmente da própria geografia, uma vez que está centralizado entre três continentes⁵, curiosamente constitui-se ainda a região mais rica do mundo em reservas petrolíferas. Sendo para a Europa a rota direta para a Ásia Meridional, para a Rússia o almejado acesso a mar aberto, para os países da Ásia Meridional a rota comercial mais propícia ao mundo exterior e para os EUA é ainda a pátria eterna do povo judeu (Santos, 2009).

Hoje, o Canal *Suez*⁶ e o estreito de *Bab-el-Mandeb* são considerados *choke-points* primários que permitiram reduzir custos nas longas viagens relativamente à travessia pelo cabo da boa esperança (Rodrigue, 2020). A sua localização geográfica permitiu criar a ligação mais curta entre o este e o oeste (ver figura 6), sendo um

³ Pelo Estreito *Bab-el-Mandeb* passaram, por dia, 5,5 milhões de barris de petróleo bruto e produtos petrolíferos (US Energy Information Administration, 2019).

⁴ Egito, Anatólia, Sul do Cáucaso, Pérsia (Irão) e Arábia

⁵ Os quais constituem 57% da superfície terrestre e 81% da sua população (África, Europa e Ásia)

⁶ O Canal de Suez é considerado um ponto de estrangulamento crítico por causa dos grandes volumes de mercadorias e de energia que ali passam diariamente.

importante canal de ligação entre o mar mediterrâneo e o mar vermelho e, o facto de o transporte via marítimo ser mais rentável economicamente, atingindo 80% do volume global de transporte de mercadorias, torna-se claro a importância da Rota do Suez para o comércio mundial (Suez Canal Authority, 2019).

Em 2018, passaram por dia, cerca de 5 milhões de barris de petróleo bruto e produtos petrolíferos, no Canal de Suez e no *Sumed Pipeline*. A maioria destes produtos têm origem, pela banda norte, da Arábia Saudita, Iraque, Irão e Emirados Árabes e, pela banda sul, da Rússia, Países Baixos e Líbia (US Energy Information Administration, 2019), como tal, é por estes locais que passam as rotas estratégicas para remessas de petróleo bruto, produtos petrolíferos e Gás Natural Liquefeito (GNL) do Golfo Pérsico principalmente para a Europa e para a América do Norte.

O *Sumed Pipeline*, ao longo dos seus 320 Km de comprimento e com duas linhas paralelas de 42 polegadas de diâmetro, tem capacidade para transportar mais de 2,5 milhões de barris por dia, constituindo-se como uma rota estratégica para o transporte produtos petrolíferos e GNL, permitindo que os países do Golfo forneçam os mercados europeus, como um sistema de entrega alternativo essencial ao Canal do Suez e completa o uso de navios-tanque. Os fluxos de petróleo, através do *Sumed Pipeline*, diminuíram desde 2016 como resultado das mudanças nos padrões do comércio de petróleo e da ampliação do Canal de Suez (Gráfico 1) (Dunn & Kempkey, 2019).

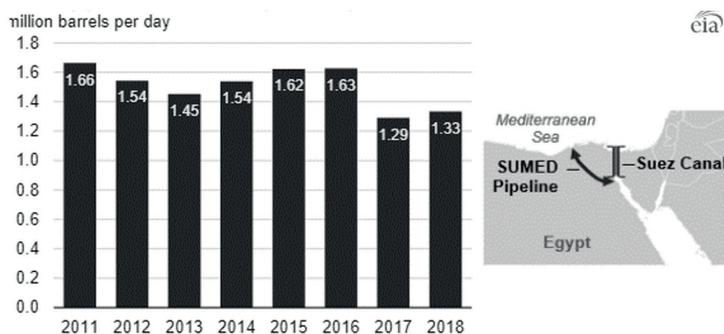


Gráfico 1 – Fluxo de Petróleo Bruto no Sumed Pipeline

Fonte: (EIA,2019)

A maioria das exportações do Golfo Pérsico, que transitam pelo Canal de Suez e pelo *Sumed Pipeline*, também passam por *Bab-el-Mandeb*. Estima-se que 4,8 milhões de Bpd de petróleo bruto e produtos de petróleo refinado fluíram por essa hidrovía em direção à Europa, EUA e Ásia (EIA, 2017).

3.2. ATORES DE PRIMEIRA ORDEM

3.2.1. EUA

Um dos marcos históricos para a política externa dos EUA foi espoletado no seguimento dos atos de terrorismo de 11 de setembro de 2001 que trouxeram forçosamente uma nova relação deste país com a ordem global (Amorim & Silva, 2019). Neste sentido, a presença dos EUA no MO revelou-se essencial para “garantir o seu *status quo* enquanto superpotência hegemônica, bem como impedir a aproximação e acesso da superpotência continental adversária – Federação Russa – e da potência emergente – República Democrática da China – ambas com aspirações hegemônicas” (Amorim & Silva, 2019, p. 65). Relativamente aos atores regionais a política dos EUA age essencialmente no sentido de neutralizar as atividades do Irão (EUA, 2017).

Dada a importância da Rota do *Suez*, os EUA possuem várias bases militares naquela região (Figura 4), onde se observam missões de treino militar (Egito e AS) e operações militares (Somália e Iémen).

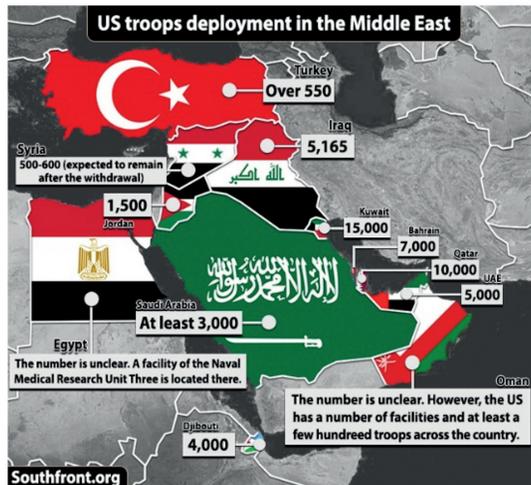


Figura 4 – Distribuição de efetivos militares dos EUA no MO

Fonte: Southfront (2019).

O interesse militar materializa-se ainda com a presença de uma base militar junto ao estreito *Bab-El-Mandeb* (Vertin, 2019), o designado *Camp Lemonnier*⁷, si-

⁷ O propósito desta base militar, a par de outras localizadas no Índico, é de proteger os interesses dos EUA no Médio Oriente em geral e no Mar Vermelho em particular, nomeadamente através do suporte a operações militares em tempo de paz ou de guerra, apoiando ainda a livre navegação e o tráfego de produtos petrolíferos para os seus aliados na Europa (Al-Nazani, 2001).

tuado junto ao Aeroporto Internacional do *Djibouti*, que se constitui como principal base de operações dos EUA para o Corno de África, albergando cerca de 4000 militares e civis.

Claramente que para os EUA, a sua estratégia na região revela-se também em termos económicos de forma substancial, atendendo às transações comerciais ao nível dos produtos petrolíferos, que recorrem à necessária utilização do Canal do Suez e do estreito de *Bab-El-Mandeb*, tanto em direção a norte como em direção a sul.

3.2.2. Rússia

É comum verificar a presença da Rússia em diversos palcos, todavia, desde a ascensão política de Vladimir Putin, a federação tem como “objetivo primordial consolidar o status de Grande Poder para “regressar” à gloriosa era soviética” (Garcia, 2018), sendo marco da sua política externa a preferência por uma ordem mundial multipolar assente na soberania e na não interferência nos assuntos internos dos países.

No seguimento da sua estratégia de política externa, releva-se o acordo bilateral com o Egito na criação da Zona Industrial Russa (ZIR) (Figura 5), primeira a ser construída fora do território russo, o que muito indica a importância atribuída a este espaço situado na zona do Canal do Suez. Este projeto, envolve interesses económicos e militares e vai permitir: aumentar as exportações dos produtos industriais russos, construir a central nuclear *El Dabaa* no oeste do Cairo e estreitar a cooperação técnico militar baseada na construção de bases militares (Urcosta, 2019).

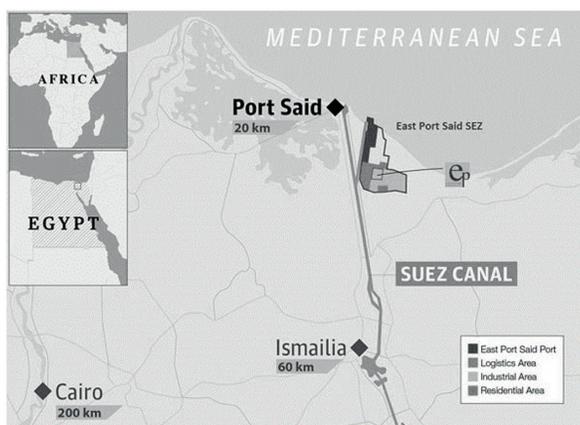


Figura 5 – Localização da Zona Industrial Russa (ZIR) no Egito

Fonte: Shira (2018).

A Rússia é a 6ª maior economia mundial centrada fundamentalmente na indústria energética, nuclear e de armamento (Daehnhardt & Freire, 2014). Em 2017, foi o 14 maior exportador do mundo, essencialmente através do setor energético, do qual 28% corresponde ao petróleo bruto, (17%) petróleo refinado e (5,8%) GNL, sendo a UE o principal importador, seguida da China⁸ e dos EUA (Observatory of Economic Complexity, 2017).

A Rússia tem demonstrado elevado interesse na diversificação comercial em relação ao ocidente, situação agravada pelas sanções económicas interpostas pelas potências ocidentais após a anexação da Crimeia, apostando nos mercados do MO⁹ e asiáticos, cada vez mais interessados no consumo de combustíveis menos poluentes e com menores custos de transporte, o que poderá ser também uma alternativa importante para a economia e geopolítica russa fortemente sustentada no setor energético. No entanto, não sendo atualmente a rota do Norte uma alternativa totalmente eficaz, a dependência da *Rota do Suez* é inevitável (Bianco, 2018), sendo que, em 2018, foi o país que mais exportou, petróleo e produtos, através da direção sul deste canal (Suez Canal Authority, 2018). Esta rota permitiu-lhe a ligação do oceano atlântico ao oceano Índico, através do mar mediterrâneo, de forma mais rápida, o que o tornou numa importante artéria comercial e militar¹⁰ (Korybko, 2018).

A base militar na Síria e a constante presença militar no mediterrâneo demonstram a sua importância para a Rússia¹¹ (Brooks, 2019). Simultaneamente, exercer influência na África oriental e no oceano Índico, através de uma crescente e contínua presença naval é estratégico desde há alguns anos. Relativamente ao continente africano importa referir que atualmente a Rússia mantém acordos de cooperação técnica militar com mais de 30 países africanos, o que evidencia também a importância da Rota do Suez para este ator (Toit, 2019).

⁸ Pela primeira vez, em julho de 2018, a *Novatek*, maior companhia não estatal de hidrocarbonetos russa, entregou GNL na China utilizando a rota do mar do Norte, pela costa do Ártico, no entanto, esta rota apenas pode ser usada durante o verão, sendo a melhor alternativa russa a rota tradicional do Suez (Bianco, 2018).

⁹ Em face aos acontecimentos da última década, a relação com o ocidente alterou-se de forma significativa, pelo que, conforme aludido por Garcia (2018), as políticas duras de Moscovo e o desafio a Washington, tornaram a Rússia mais credibilizada no MO.

¹⁰ Atendendo à estratégia naval que vem desenvolvendo no oceano Índico, exercendo um esforço notável para manter boas relações com os vários estados, de forma a proteger os seus investimentos energéticos nesta região (Korybko, 2018).

¹¹ A estratégia para o MO passa pela afirmação de grande potência, respeitando a soberania dos estados não intervindo nas suas políticas, propondo negócios sem requerer qualquer tipo de reforma política interna, como acontece com os EUA e a UE (James, Wasser, Connable, & Grand-Clement, 2017).

3.2.3. China

A *Belt and Road Initiative* (BRI)¹², estabelece vários corredores comerciais flexíveis (por mar e por terra), promovendo uma rede de cooperação entre vários países (Figura 6), que representam dois terços da população mundial, destacando-se o fato do corredor marítimo, passar pela rota do Suez (Cheng, Song, & Huang, 2018).



Figura 6 - Belt and Road Initiative

Fonte: Sitilides (2019).

Com a BRI, *Xi Jinping* pretende desenvolver as seguintes áreas de cooperação: Coordenação Política; Construção de infraestruturas; Reduzir barreiras ao investimento e comércio; Promoção de intercâmbio e diálogo entre diferentes culturas; Aprofundar a cooperação financeira multilateral e bilateral (Shan, 2018).

Importa ainda referir, que o transporte marítimo representa mais de 95% do comércio de mercadorias entre a China e a Europa. A rota marítima da seda, é assim, uma forma de acesso estratégico a recursos naturais e novos mercados e que complementa a formulação de uma estratégia holística de segurança energética (Duarte, 2017).

A china e o Egito, tem vindo a assinar diversos acordos entre os quais constam empréstimo ao setor bancário e criação de várias infraestruturas, nomeadamente a primeira fase de uma nova capital administrativa no Egito e a zona de

¹² Trata-se de um grande projeto impulsionado pelo presidente Xi Jinping, lançado em 2013 e que tem como principal objetivo unir a Ásia, a África e Europa por terra e mar, conferindo uma nova dimensão à economia global (Duarte, 2017).

“Cooperação Económica e Comercial de Suez China-Egito”. Além do Egito, a China tem conduzido vários investimentos nas principais infraestruturas do *Djibuti* e através de empresas chinesas, Como é o caso da *China Merchants Group* (CMG), que controla o *Multi-Purpose Port* (MPP) em *Doraleh* (Styan, 2018).

Para a China, o *Djibuti* é fundamental devido às telecomunicações, pois é onde vários cabos de fibra ótica submarinos transcontinentais importantes se encontram e por se encontrar lá a primeira base naval permanente no exterior da China desde 2017, ao lado do MPP e a apenas 12 km da base do AFRICOM dos EUA em *Camp Lemonnier* (Styan, 2018).

Existem, ainda, empresas chinesas que têm participações significativas em campos de petróleo e gás da Etiópia. na região de *Ogaden*. Neste sentido, tem havido negociações para construção de um oleoduto de 650 km para *Djibuti* e de uma refinaria de GNL em *Damerjog* (Figura 7) (Styan, 2018).

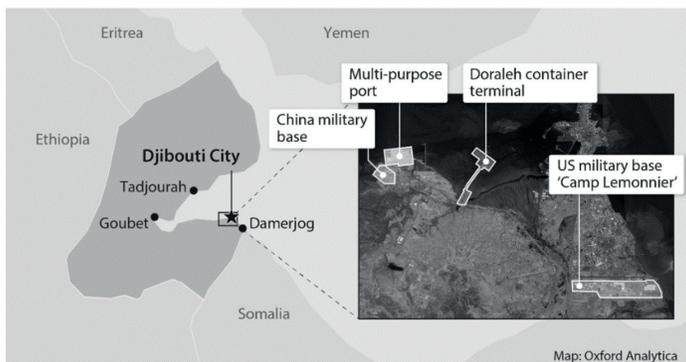


Figura 7 - Portos Comerciais e base militar chinesa no Djibuti

Fonte: Styan (2018).

3.3. ATORES DE SEGUNDA ORDEM

3.3.1. Egito

Após a queda da presidência de *Morsi*, antigo líder da Irmandade Muçulmana (IM), e ascensão ao poder de *Sisi*, o Egito revelou uma continuidade na sua política externa marcada pela procura diversificada de parcerias externas. Todavia, se ao nível regional essa intenção pareça mais evidente, no intuito de não criar receios nos seus parceiros tradicionais, ao nível global muda efetivamente, particularmente pela aproximação ao agrupamento de países BRICS¹³ e afastamento dos EUA. No que concerne à estratégia da política interna, torna-se evidente que a segurança ocupa

¹³ Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul.

um lugar de destaque, especialmente pela preocupação do agravamento de ações insurgentes no norte da Província do Sinai. Assim, os principais temas da política de *Sisi* para o Egito são a segurança interna e a situação económica (Gonçalves, 2017).

Relativamente à economia do Egito esta assenta fundamentalmente na indústria do turismo, exportação de combustíveis e óleos minerais, sendo os principais destinos os EAU Árabes, AS e a Itália. O setor energético tem vindo a revelar uma transformação profunda que ambiciona tornar o Egito num importante polo energético no mediterrâneo. Contudo, os principais fatores que condicionam a concretização de relações comerciais com este país são a instabilidade política, a inflação e corrupção (iDP, 2018).

Paralelamente, o Egito é o maior importador de trigo e o maior mercado exportador deste cereal é a Rússia (Sharp, 2019). Uma das grandes fontes de receita para a economia do Egito é o novo Canal Suez, sobre o qual se estima que passe dos atuais 5,3 bilhões de dólares para 13,226 bilhões em 2023, um aumento de 259% (Suez Canal Authority, 2019).

Em termos militares o Egito possui uma posição privilegiada, uma vez que as suas Forças Armadas são as mais fortes do mundo árabe (DW, 2019a). Neste domínio o presidente *Sisi* tem apostado fortemente na modernização das suas capacidades militares. Conforme se pode observar na figura seguinte, estão a ser construídas três bases navais estrategicamente localizadas, nomeadamente: a Base naval de gárgula (situada na costa noroeste do Egito tem o objetivo de garantir as fronteiras marítimas com a Líbia; zona rica em petróleo e politicamente instável), a Base naval de Ras Banas (situada no sudeste do mar vermelho, no intento de proteger o mar vermelho e o estreito de Bab-el-Mandeb, fundamentais para apoiar a coligação no Iémen) e a Base naval oriental de Port Said (com o objetivo de assegurar o canal do Suez, em concreto pela ameaça insurgente da península do Sinai, e os recursos energéticos descobertos no mediterrâneo oriental) (Figura 8) (The Arab Weekly, 2019).



Figura 8 - Bases navais do Egito

Fonte: Gamal (2019).

No seguimento desta estratégia marítima, em setembro de 2019, a marinha do Egito participou, juntamente com a Jordânia, Djibuti, Sudão e Iémen, no exercício “Red Wave II” organizado pela Arábia Saudita, o qual se traduzia num conjunto de manobras ofensivas e defensivas (operações contra ataques assimétricos, atividades aéreas hostis, emprego das forças especiais com apoio aéreo, interdição, inspeção e escolta naval) (The Arab Weekly, 2019).

Em novembro de 2019, o Egito, juntamente com a Rússia, Jordânia e Paquistão, realizaram o exercício “Aqaba 5” no âmbito do contraterrorismo (Egypt Today, 2019). (Egypt Today, 2019).

3.3.2. Arábia Saudita

Em termos políticos, a ascensão do Príncipe Mohamed transformou a política externa saudita através de uma participação muito mais interveniente naquilo que são os conflitos regionais, tendo como orientação a definição do Irão como principal inimigo (Ribeiro, 2019).

A importância estratégica da AS decorre fundamentalmente da sua geografia¹⁴ e das reservas petrolíferas que detém. Atualmente é um dos atores de maior peso político e económico¹⁵ no MO. País eminentemente sunita, no qual predomina

¹⁴ Situada no MO e fazendo fronteira com o mar vermelho, golfo pérsico, Iraque, Kuwait, Omã, Emirados Árabes Unidos, Iémen e Jordânia

¹⁵ O grande impulsionador para a aquisição deste status foi a descoberta de petróleo na década de trinta, situação que transformou o país e lhe proporcionou a relevância estratégica suficiente para ser considerada uma potência hegemónica na península arábica.

o islão (wahabita), detém as segundas maiores reservas de petróleo, sendo este produto responsável por cerca de 80% das suas exportações e sextas maiores reservas de GNL do mundo, o que a qualifica como uma potência energética (Câmara do Comércio, 2019) sustentada numa forte economia, contudo muito dependente da produção e exportação de petróleo. Os maiores parceiros comerciais são a China, os Emirados Árabes Unidos e os Estados Unidos da América.

De acordo com a Figura 9, constata-se que a AS exporta o seu petróleo para o ocidente através da rota do Suez.

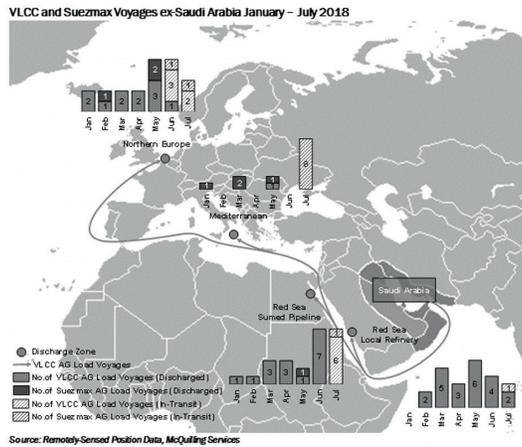


Figura 9 - Rota de exportação de petróleo da AS para a Europa
 Fonte: McQuilling (2018).

A infraestrutura terrestre que liga os dois portos da AS pode funcionar como solução de transporte para o mercado ocidental, caso ocorram bloqueios ou ameaças eminentes no estreito *Bab-El-Mandeb*, ou estreito de *Hormuz* (Figura 10).



Figura 10 - Rota alternativa da AS ao Estreito Bab-El-Mandeb
 Fonte: Institute for Policy and Strategy (2019).

Em relação aos países que exportam através da direção norte do Canal, a AS, em 2018, assumiu a posição de maior exportador de petróleo por esta via (Suez Canal Authority, 2018)

No que respeita ao domínio militar, o acesso ao canal do *suez*, mar vermelho e estreito *Bab-el-Mandeb* revelam-se de enorme importância para a AS e exemplo disso foi a intervenção militar no país vizinho – o Iémen. Neste pressuposto, motivado pela sequência da degradação da situação no Iémen e de uma maior presença de milícias xiitas *Houthis*, em 2015, a AS liderou, através de uma ofensiva militar “Tempestade Decisiva”, uma coligação¹⁶, que inclui vários países árabes como os EAU, o Egito e o Sudão (Tomé L. , Estado Islâmico: percurso e alcance um ano depois da auto-proclamação do "califado", 2015). A coligação pretendia expulsar os rebeldes da longa costa oeste do Iémen¹⁷, garantir o estreito **Bab-el-Mandeb**, a cidade de *Mokha*, no mar vermelho e o controlo da ilha de Perim. Neste seguimento, foi importante estabelecer uma base militar no *Djibuti*, de forma a apoiar a linhas marítimas comerciais e efetuar a sua projeção militar no estreito *Bab-el-Mandeb*, garantindo a liberdade de navegação (Ardemagni, 2018).

3.3.3. Arábia Saudita

Se a AS é um ator influente no MO, obrigatoriamente, deve ser também abordada a influência e interesses dos EAU, uma vez que estes países vêm intervindo conjuntamente em diversos teatros, como exemplo a coligação no Iémen.

Em termos militares observa-se uma presença muito forte dos EAU na região (Figura 11), sendo que um dos motivos mais evidentes é a necessidade de controlar a entrada no mar vermelho, através do Canal Suez, e o estreito de *Bab-el-Mandeb* de forma a possibilitar a liberdade de navegação das suas frotas navais e embarcações comerciais que atravessam riscos eminentes desencadeados por ataques de *Houthis* do Iémen e de pirataria que ressurgiu em 2017. Para garantir a segurança e aumentar a sua posição estratégica naval os EAU têm estabelecido portos avançados na Eritreia, na Somalilândia e, após intervenção da coligação no Iémen, passaram a controlar a ilha de Périm, estrategicamente situada no estreito *Bab-el-Mandeb* (Ardemagni, 2018).

¹⁶ Em apoio do presidente do Iémen e contra os rebeldes, xiitas *houthis* e outras forças leais ao antigo governante, apoiados pelo Irão, ao que acresce a presença dos Jihadistas da Al-Qaeda na Península Arábica e do Estado Islâmico, em que ambos atacam todos os outros. Esta intervenção tinha como objetivo proteger a população e o governo legítimo no Iémen, assim como salvaguardar a legalidade internacional (Tomé, 2015)

¹⁷ O envolvimento militar da coligação no Iémen, a oposição entre o Catar a Arábia Saudita, os Emirados Árabes Unidos e o Egito redefiniram a importância da geopolítica do Mar Vermelho (Omar, 2019).

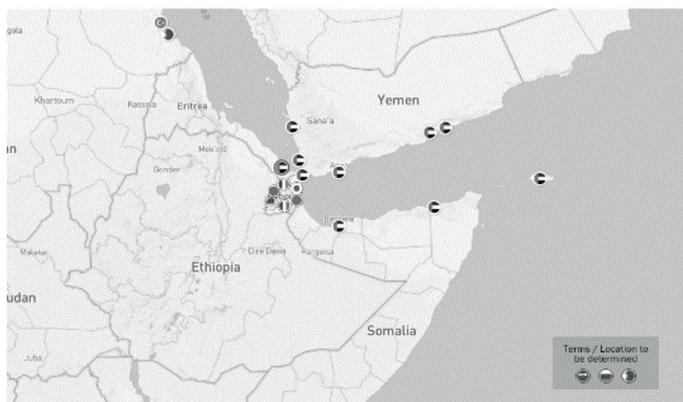


Figura 11 - Presença militar dos EAU

Fonte: Vertin (2019)

A sua economia assenta essencialmente na exportação de petróleo bruto (28%), petróleo refinado (15%) e ouro (14%), tendo como principal destino a Índia (16%), o Japão (13%) e a China (8%) (Observatory for Economic Complexity, 2019).

Em relação à utilização do Canal Suez, em 2018, os EAU foram o quinto país que mais exportou petróleo e produtos petrolíferos para o ocidente (Suez Canal Authority, 2018).

De acordo com a Figura 12, é possível verificar algumas alterações nas rotas do petróleo¹⁸, embora a Rota do Suez continue a ser central nesta matéria (Bunker Ports News Worldwide, 2016).



Figura 12 - Novas rotas de petróleo

Fonte: Bunker Ports News worldwide (2016).

¹⁸ Em 2015, a Arábia Saudita começou a exportar petróleo para a Polónia, iniciando uma disputa com a Rússia pela partilha do mercado europeu. Os Emirados Árabes Unidos começaram a exportar para Roménia e os Estados Unidos da América exportaram pela primeira vez petróleo para Omã (Bunker Ports News Worldwide, 2016).

3.3.4. Turquia

A Turquia é membro da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), possui as maiores forças armadas desta aliança, no que respeita a número de militares e, desde 2005, tenta entrar na UE. A sua posição geográfica atribui-lhe relevância estratégica na medida em que se encontra localizada entre a Europa e a Ásia, sendo uma porta natural de entrada no mar negro, Ásia Central e grande MO, o que facilita a projeção de poder do ocidente na região. Ademais, o seu referencial islâmico tem potenciado que o MO seja o seu palco preferencial no que concerne à política externa. Desde que *Erdogan* assumiu o cargo de Presidente da República, em 2014, que a Turquia tem vivido uma estabilidade significativa através de políticas e reformas suscetíveis de permitir uma entrada na UE (Marçal, Fernandes, & Rodriguez, 2019). Contudo, as suas demonstrações de intenção expansionista tem colocado em causa a sua narrativa democrática, que passou de “*all azimuths*” para “*more than five*”¹⁹ prevendo-se com isto uma alteração do paradigma da política externa da Turquia em relação ao ocidente (Guedes (2019). As questões internas da Turquia envolvem conflitos entre turcos e curdos (cerca de 20% da população) extensivos ao país vizinho – a Síria²⁰.

Em termos militares, a Turquia tem expandido a sua influência através de bases militares externas, a primeira foi inaugurada no Catar e a segunda na Somália²¹ (Ardemagni, 2018). Adicionalmente, planeia construir instalações logísticas e de turismo na ilha Suakin²², através de uma concessão do Sudão (Geopolitical Intelligence Services, 2018).

A sua economia tem uma forte base industrial, agrícola e de turismo, exportando na sua maioria carros (7,9%) e ouro (4,2%), sendo a Alemanha, o Reino Unido e os Emirados Árabes Unidos os primeiros destinos. As importações são em maior percentagem de ouro e petróleo refinado, sendo as principais origens da China, Alemanha e Rússia (Observatory of Economic Complexity, 2017). Merece ainda realçar a forte dependência da Turquia no setor energético, petróleo e gás, todavia tem procurado alterar esta situação diversificando os parceiros internacionais (Marçal, Fernandes, & Rodriguez, 2019).

¹⁹ Declarações nas Nações Unidas ao afirmar que o mundo é maior do que cinco, referindo-se ao P5 (EUA, Rússia, China, Reino Unido e França).

²⁰ A Turquia mantém uma presença militar na Síria, desde 2016, com o objetivo de obter uma zona segura e evitar a criação de um corredor terrorista (BBC, 2019).

²¹ A base naval na Somália tem como objetivo treinar soldados do Exército Nacional contra a ameaça de Al-Shaabab (Ardemagni, 2018).

²² Esta ilha está estrategicamente situada entre o canal suéz e o estreito *Bab-el-Mandeb* e muitos acreditam que as intenções turcas passam por construir uma base militar nesta ilha (Geopolitical Intelligence Services, 2018).

Em relação à utilização do Canal do Suez, importa dizer que a Turquia foi o principal utilizador da direção sul do canal no que respeita à exportação de metais fabricados (Suez Canal Authority, 2019).

3.3.5. Irão

A localização geográfica do Irão²³ proporciona-lhe uma excelente valia, ao que acresce ter na sua posse as segundas maiores reservas de GNL convencional do mundo e uma elevada capacidade tecnológica sem comparação com a existente no mundo árabe, essencialmente baseada na indústria da defesa (Ribeiro, 2019).

Politicamente, os objetivos do Irão passam por: consolidar e criar infraestruturas de forma a obter um espaço tipo “império xiita”, o qual abrangerá a Síria, Líbano e Iraque, e, desta forma, ganhar acesso ao mar mediterrânico; contribuir para o isolamento e enfraquecimento geopolítico da AS através da conquista de aliados no Conselho de Cooperação do Golfo; manter a sua capacidade nuclear e contornar as sanções impostas pelos EUA (Ribeiro, 2019).

Em relação ao domínio económico, o petróleo bruto e o GNL correspondem a 82% das suas exportações, sendo no total dos produtos exportados, a China (21%) o Japão (9,2%) e a Turquia (9%) os principais destinos (Trading Economics, 2019). Todavia, verifica-se um decréscimo na produção de petróleo (Gráfico 2).

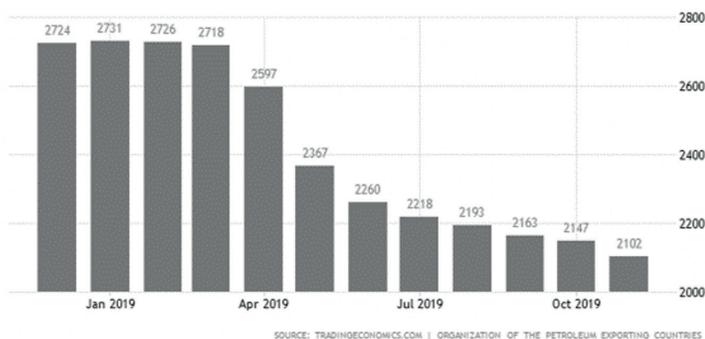


Gráfico 2 - Exportações de Petróleo do Irão
 Fonte: Trading Economics (2019).

Ainda assim, durante o ano de 2018, o Irão foi o terceiro país que mais exportou petróleo e produtos petrolíferos, através da direção norte do Canal *Suez* (Suez Canal Authority, 2018).

²³ Nomeadamente a fronteira com o mar Cáspio, o golfo Pérsico e o Oceano Índico.

Em termos militares a sua política externa enfatiza um conjunto de técnicas de guerra híbrida e cooperação com atores estatais e não-estatais. Ainda que seja considerado um teatro secundário, desde 2011²⁴, o Irão envia de forma regular forças navais para o mar vermelho e Golfo de Áden o que denuncia uma intenção em projetar o seu poder naval para além do golfo pérsico. Concomitantemente, o Irão tem desenvolvido exercício navais no mar arábico, com unidades destacadas desde o Golfo de Adén até ao estreito de *Bab-el-Mandeb*²⁵. Também em 2013, enviou um patrulheiro para o Golfo de Adén e mar vermelho para proteger os seus navios de ataques de pirataria. Tudo isto demonstra o esforço iraniano em expandir a sua influência regional através da capacidade naval. Não obstante, segundo um relatório da Stratfor (2012), o Irão tem colocado forças navais nas proximidades do Estreito *Bab-el-Mandeb*, como um possível meio de interromper o comércio global como meio de garantir uma negociação no caso de ser atacado (Fargher, 2017).

Para além da utilização da Rota do Suez como linha de comunicação com o ocidente, um dos interesses na utilização militar desta rota prende-se com a intenção de abastecer movimentos armados na Síria e em Gaza (Ryle, Wilis, Blado, & Jok, 2011).

3.4. ATORES NÃO ESTATAIS (IRMANDADE MUÇULMANA, AL QAEDA, REBELDES HOUTHIS E AL SHABAAB)

Fundada, em 1928, no Egito, a IM é uma organização islâmica radical cujo objetivo é estabelecer a “*sharia*”, ou seja, a lei islâmica como base legal para regular uma nação e libertar a pátria do controlo dos estrangeiros, os quais considera infiéis, de forma a criar um estado islâmico unificado. Devido ao conjunto de cisões que ocorreram no seio da IM, esta acabou por dividir-se dando origem a vários grupos extremistas, dos quais se evidencia o Hamas, a *Al-Qaeda* e o Estado Islâmico.

No seguimento da destituição de Morsi, então líder da IM, Sisi considerou que os a IM tinha como objetivo destruir a unidade nacional através do sectarismo, desencadeando por isso uma sangrenta repressão contra esta organização (DW, 2019b).

O Egito que há anos atravessa uma crise política interna que envolve o atual governo contra a IM, situação que tem originado grandes conflitos na península do Sinai, o que levou a que, em dezembro de 2013, o governo egípcio designasse formalmente esta irmandade como uma organização terrorista (Globo, 2013).

²⁴ Dois navios de guerra navegaram, pela primeira vez, desde 1979, pelo Canal Suez, com destino à Síria ao abrigo da Convenção Constantinopla.

²⁵ Com a intenção de demonstrar a capacidade e defesa militar em águas internacionais, testar novos equipamentos militares e transmitir uma mensagem de paz aos países da região

Tem sido comum verificar vários grupos terroristas a atuar na península do Sinai, todavia, as Brigadas Furqan ficaram conhecidas quando, em 2013, realizaram dois ataques a navios que atravessavam o Canal Suez. Estas brigadas apoiam a ideologia da Al-Qaeda e prometeram mais ataques no canal por o considerarem a artéria do comércio das nações de descrença e tirania, sendo ainda o caminho para atacar o povo muçulmano. Já em 2009, as autoridades egípcias confirmaram a detenção de 25 pessoas, com suspeitas de ligação à Al-Qaeda, por estarem a planejar um ataque contra navios no Suez através de explosivos. Também na fronteira com a Faixa de Gaza, as áreas do norte da Península do Sinai acolhem vários grupos, essencialmente contrabandistas palestinos, mas também milícias que tentam transportar armas para a Faixa de Gaza. A fronteira com Israel igualmente tem sido palco de ataques jihadistas. Na própria cidade do Suez ocorreram vários distúrbios entre grupos pró e antimuçulmanos da irmandade (Starr, 2014).

Adicionalmente, a crise no Iémen originada pelo fracasso da transição política impôs a saída do poder de Saleh, possibilitando a ascensão de Hadi que teve de lidar com vários reveses: desde as hostilidades da *Al Qaeda*, resistências internas e o movimento *Houthis*²⁶ de ideologia xiita. Estes últimos, tentaram controlar o país o que levou a que Hadi fugisse para a AS, situação que facilitou a disseminação dos *Houthis* pela região, conquistando várias cidades e pontos estratégicos do Iémen que confluíam diretamente com a navegação através do estreito *Bab-el-Mandeb*. Estes rebeldes foram responsáveis pelos principais ataques a navios neste estreito. O conflito entre governo iemenita e grupos rebeldes facilitaram ainda a propagação da Al-Qaeda a sul do Iémen, que vem confiscando territórios e atacando mortalmente os seus opositores (BBC, 2017).

É inequívoco que esta instabilidade ameaça a segurança da navegação na Rota do Suez, situação agravada pela pirataria proveniente da Somália que tem preocupado a comunidade internacional, do qual se destacam as milícias Al-Shabaab, ligadas à Al-Qaeda, que por diversas vezes tem atacado navios comerciais na região (DN, 2017).

²⁶ São movimentos rebeldes políticos e religiosos que tentam controlar o poder.

4. RELAÇÕES DE CONFLITO E DE ACOMODAÇÃO ENTRE ATORES REGIONAIS, GLOBAIS E NÃO ESTATAIS

Neste capítulo proceder-se-á à análise das relações de conflito e de acomodação entre os diversos atores, apresentados nos pontos anteriores, procurando-se estratificar tal relação em dois domínios, o político-económico e o militar.

4.1. RELAÇÕES POLÍTICO-ECONÓMICAS

O Egito assume um papel primordial no contexto dos *chokepoints* ora analisados, sendo um dos principais interlocutores das relações de acomodação e conflito que giram em torno dos mesmos, em especial no que respeita ao Canal do Suez e no que às questões securitárias concerne, nomeadamente as decorrentes das ações terroristas que têm marcado a forma como os estados se relacionam, no sentido de as combater, criando alianças entre si, no intuito de protegerem os seus interesses.

Na última década, as ameaças à navegação na Rota do Suez, negando o acesso ou ameaçando-o, foram concretizadas pela IM, brigadas *Furqan* da península do Sinai, pelos rebeldes Houthis do Iémen e condicionadas pelos ataques de pirataria orquestrados pelo movimento *Al-Shabaab* e *Al-Qaeda*, numa clara intenção de criar instabilidade na região, de forma a alcançarem os seus objetivos políticos, económicos e religiosos, numa evidente oposição entre xiitas e sunitas.

Neste contexto o Egito beneficia do apoio dos EUA, os quais consideram este país um dos seus mais importantes aliados no MO, que, sendo o maior dos países árabes, é geograficamente crítico para os norte-americanos, em especial no que concerne ao campo militar (Kuehner, 2019).

Como salienta Mabrouk (2019), existe uma faceta geopolítica premente na relação dos EUA com o Egito, essencialmente suportada no aumento da influência das grandes rivais Rússia e China na região. De acordo com o mesmo autor, a diplomacia dos EUA em relação ao Egito inclui ajuda económica e militar que perdura desde o final da década de 1970.

Vários analistas consideram que este apoio esteve na prática adormecido durante cerca de quarenta anos, mas nos últimos anos parece estar a acordar, ou seja, com o governo de *Sisi*, um conjunto de acontecimentos mostram que os apoios financeiros dos EUA estão agora produzir efeito.

Esta nova posição dos EUA, em marcar a sua influência no Egito pode ser explicada pela crescente influência na região da Rússia e China, numa clara competição de interesses, mas também pelo bom relacionamento entre os Presidentes

dos dois países, *Trump* e *Sisi*. Em certa medida, a ascensão de *Trump* alterou o declínio das relações que existiam na administração do Presidente *Obama*, essencialmente marcadas pela pobre política egípcia no âmbito dos direitos humanos, bem como pela própria ascensão de *Sisi* ao poder. Atualmente, a narrativa usada por *Trump* tem sido de cooperação, sendo certo que a estabilidade no Egito poderá ser a chave para a estabilidade no MO (Sharp, 2019).

Com este conjunto de contributos o Egito deverá ter capacidade para colocar ordem nas questões securitárias internas e projetar as suas forças além-fronteiras, de forma a proteger os campos energéticos recentemente descobertos no mediterrâneo oriental, mar vermelho e golfo de Áden, em clara competição com a AS, EAU, Irão, entre outros países africanos (Springborg, 2019).

Apesar disso, a AS tem sido o maior parceiro árabe do Egito e ambos partilham a mesma preocupação relativamente à Península do Sinai, à semelhança dos EAU, que têm conduzido diversos investimentos na economia do Egito, Jordânia e Israel. No caso em particular da AS, ficou resolvido um problema antigo de território, quando, em 2017, o Egito transferiu a soberania de duas ilhas no golfo de Aqaba, para a AS, situação que originou fortes críticas dos egípcios ao seu governante (Sharp, 2019). Não obstante, a instabilidade na Península do Sinai é uma ameaça direta à segurança nacional da AS, atendendo a que estão previstos dois megaprojetos económicos, *King Abdullah Economic City* (KAEC) e *Neom*, geograficamente próximo desta região. Por tais motivos, a AS e o Egito criaram um fundo conjunto, no valor de dez bilhões de dólares, para desenvolver a área a sul do Sinai, com o objetivo de estabilizar e compartilhar prosperidade (Dahir, 2019).

Adicionalmente, a Turquia concessionou a ilha Suakin (Sudão) e o Catar está a construir um porto no Sudão (Wargeyska Saxafi, 2018). Ao garantir a presença na ilha *Suakin*, entre o Canal *Suez* e o Estreito *Bab-el-Mandeb*, a Turquia obtém vários ganhos políticos, nomeadamente um possível afastamento do Sudão, participante essencial na guerra do Iémen, em relação à coligação, e envia também uma mensagem ao Egito com quem tem estado em desacordo após a ascensão ao poder de *Sisi*. Com esta nova localização, a Turquia pode influenciar o fluxo de tráfego do Canal *Suez*, o que traria implicações diretas na economia egípcia, colidindo também com os interesses dos EAU que compraram vastas extensões de terra ao longo do Canal *Suez*, com o objetivo de construir instalações logísticas (Geopolitical Intelligence Services, 2018). De realçar ainda que as relações diplomáticas entre Egito e Turquia ficaram tensas, em 2013, após a queda do governo de *Morsi*, na altura líder da IM, e ascensão ao poder do General *Al-Sisi*, fortemente criticada pela Turquia

que apoia esta Irmandade (Murdock, 2016). Esta tensão ficou bem evidente aquando a expulsão do embaixador turco no Cairo, o qual foi acusado de apoiar organizações com interesses em criar instabilidade no Egito (Aljazeera, 2013).

Por sua vez, o Irão, para além dos aliados *Houthis* do Iémen, tem mantido uma estreita cooperação económica com a Eritreia e o Sudão, fomentando também a política xiita, o que lhe permitiu influenciar as decisões políticas nestes países (Maashi, 2017). Sublinha-se ainda que o Sudão e a Etiópia conflituam com o Egito na luta pelas águas do nilo (Sharp, 2019) e o Sudão tem sido acusado de cooperar com o Irão, facilitando o contrabando de armas através do seu porto²⁷ (Lipin, 2012). Em oposição, constava também da estratégia dos EUA, contra o expansionismo iraniano, apoiar a Aliança Estratégica do MO, conhecida por NATO Árabe e que se traduzia numa aliança judaico-sunita contra os xiitas. Contudo, segundo a Reuters, citada por (Abreu, 2019) o objetivo real seria impedir a influência russa e chinesa na região. Todavia, esta estratégia está comprometida devido à desistência do Egito²⁸ em participar na aliança (Abreu, 2019).

Quanto à Rússia, mesmo com os elevados projetos a serem construídos junto ao Canal *Suez*, através da ZIR, que lhe confere um acesso privilegiado a este canal, não parece que o governo egípcio pretenda substituir a presença dos EUA pela Rússia (Springborg, 2019) Todavia, a forte cooperação económica e militar, particularmente evidente após o alinhamento entre os dois países no conflito da Líbia, merece alguma preocupação, uma vez que, para além da aquisição de armamento e a construção de uma central nuclear, através de um financiamento russo de 25 bilhões de dólares, foi ainda assinado, em 2017, um acordo de gestão do espaço aéreo entre os dois países (Sharp, 2019). Receios acrescidos para os EUA, pelo fato da Rússia negociar sistemas de defesa antimíssil com a AS, o Irão e a Turquia (Correia, 2017). Embora, as relações entre o Egito e a Rússia também sofram alguns percalços, como aconteceu no ataque terrorista a um avião comercial russo que tinha origem em Sharm El Sheikh, assim como a disputa comercial pelas importações de trigo (Sharp, 2019).

Na mesma linha de pensamento, emerge a preocupação dos EUA com a China, no qual a aprovação de 60 bilhões de dólares para empréstimos a governos de estados no MO, Ásia e África com vista à criação de infraestruturas, surge numa aparente tentativa de combater a expansão chinesa pela sua iniciativa da rota da seda.

²⁷ Tendo por base o acordo militar assinado, entre os dois países, em 2008 (Lipin, 2012).

²⁸ Possuidor do maior exército árabe.

Neste contexto, a guerra comercial travada entre os EUA e a China poderá assumir uma maior influência no valor económico da região para os EUA, pois da mesma irá advir a determinação de quais os canais a serem usados nas transações com os mercados asiáticos, nomeadamente no que respeita a produtos provenientes da costa leste, que poderão recorrer ao canal do Panamá com entrada nas rotas do pacífico (Knowler, 2019).

Paralelamente, à medida que a economia chinesa se desenvolve, cresce também a necessidade de energia, tendo assim a China necessariamente que reforçar os seus laços no MO.

A estratégia de China passa por construir relações individuais com países, em vez de relações com regiões como um todo. A China procura coisas muito diferentes de cada um dos seus parceiros regionais. Procurando salvaguardar os seus interesses regionais, a China mantém de forma distinta as suas relações bilaterais, nomeadamente com a AS, EAU, Egito e o Irão. Globalmente, estas relações ameaçam a estratégia dos EUA na região (Alterman, 2019).

A AS é um dos maiores parceiros comerciais da China na Ásia Ocidental e a China é um dos maiores parceiros comerciais da AS em todo o mundo. As empresas de construção chinesas têm vindo a desempenhar um papel fulcral no desenvolvimento de infraestruturas na AS. Por sua vez, a AS tem procurado construir refinarias e instalações de produção petroquímica na China, especialmente adaptadas para o tipo de petróleo bruto saudita. A AS aparenta estar a ajudar a China a desenvolver-se de forma a ganhar vantagem relativamente à redução de consumo de petróleo no Ocidente, e, de igual forma, relativamente ao desconforto do Ocidente com o autoritarismo saudita (Alterman, 2019).

A China é também o maior parceiro comercial dos EAU, e o Porto do Dubai é um centro logístico vital para escoar os produtos chineses para todo o mundo. Mais de 200.000 cidadãos chineses vivem atualmente nos EAU e os comerciantes chineses vêm nos nestes uma forma de criar um entreposto que lhes permita ter uma maior proximidade aos mercados estrangeiros (Alterman, 2019).

Os EAU vislumbram-se ainda com um papel de liderança na BRI, cimentando o que é já uma parceria comercial robusta. A China definiu como "parceiros estratégicos chave" ambos os pesos-pesados na produção de petróleo, dando, pelo menos, reconhecimento verbal da importância que a China dá aos dois maiores parceiros dos EUA na região, e vice-versa. Nos últimos 5 anos, com a preocupação da China a aumentar relativamente ao fluxo de trânsito no canal do Suez, a China

tem vindo a investir biliões de dólares no Egito²⁹ (Alterman, 2019).

Também o Irão serve um largo conjunto de objetivos para a China: é um produtor de energia hostil aos EUA numa região com vários aliados deste e é uma potência territorial no lado oposto da Ásia que ajuda a China a estabelecer rotas marítimas que a marinha dos EUA não pode comprometer. Porque o Irão está, do ponto de vista da China, em dessintonia com o resto do MO, uma relação com o Irão permite à China resistir aos esforços dos EUA em a conter / pressionar (Alterman, 2019).

Do ponto de vista económico o Irão é um elemento com fortes restrições numa região cheia de oportunidades, mas com custos elevados, apelando assim ao espírito mercantilista da Política de negócios estrangeiros da China.

Conforme apresentado nos parágrafos anteriores, a estratégia da China para o MO não é assim tanto uma estratégia regional única, mas sim mais um portfólio de investimentos. As ambições da China em cada país estão muito focadas nas relações económicas e as empresas controladas pelo estado seguem de perto as prioridades governamentais. Enquanto que, os EUA aparentam ter planos concretos em quase todos os países da região, mas poucos recursos, e uma comunidade empresarial que segue os lucros onde quer que possam ser encontrados. A maior diferença entre as duas abordagens é o que cada uma promete. A China promete desenvolvimento económico em larga escala sem agitação social. Os Estados Unidos prometem uma reforma mais completa da sociedade, oferecendo tanto desenvolvimento como resiliência³⁰ (Alterman, 2019).

A China tem objetivos concretos e planos estabelecidos para os alcançar. Os EUA, por seu lado, parecem muitas vezes presos a um conjunto de atividades base que refletem o que fizeram e não o que deveriam fazer. Um repensar por parte dos EUA das suas prioridades, objetivos e políticas para o MO está há muito atrasado (Alterman, 2019).

²⁹ As empresas chinesas estão a ajudar a construir a nova capital administrativa do Egito no deserto, na periferia do Cairo, a desenvolver um porto no Mar Vermelho e a criar uma zona industrial em Ain Sukhna. O Presidente egípcio Sisi fez pelo menos seis viagens a Pequim desde que assumiu o cargo em 2014, em comparação com apenas duas viagens a Washington.

³⁰ A abordagem dos EUA produziu resultados na Coreia do Sul, Japão, Taiwan, Alemanha e em outros países, mas grande parte das bases foram estabelecidas no contexto da Guerra Fria nos anos 1950 e 1960. Exemplos mais recentes são difíceis de encontrar. Por exemplo, dezenas de mil milhões de dólares e décadas de esforço não tornaram o Egito rico e o mundo está cheio de casos em que os esforços de desenvolvimento dos EUA não atingiram os seus objetivos. Uma das tarefas que os EUA enfrentam é persuadir os países das vantagens da sua abordagem mais holística em relação ao desenvolvimento. Tal materializa-se, em parte, na demonstração positiva dos resultados dos esforços efetuados pelos EUA e no destaque das limitações da abordagem Chinesa.

4.2. RELAÇÕES MILITARES

Relevando os já mencionados apoios financeiros dos EUA ao Egito, é de notar que os mesmos têm assentado primordialmente no incentivo das relações militares entre ambos, no entanto tais apoios, no domínio militar, têm chegado de diferentes estados. O investimento do Egito na dimensão militar ganhou notoriedade com a designada “*Comprehensive operation*”³¹ e com a forma como o governo de *Sisi* tem apostado na preparação militar, com referência para a marinha, pela aquisição de corvetas francesas, um porta-aviões da classe *mistral*, cinquenta helicópteros de ataque provenientes da Rússia e quatro submarinos da Alemanha, bem como a modernização de estaleiros navais. Daqui emerge a forte concorrência aos EUA, pela Rússia, França e Alemanha, embora o problema poderá ser apenas da Rússia, uma vez que apesar desta competição pela venda de equipamentos militares, os objetivos dos estados da UE estão em grande parte alinhados com os dos EUA. O volume da assistência militar ao Egito é deveras significativo, sendo que no ano fiscal de 2019, o Congresso dos EUA reservou 1,4 bilhões de US dólares em assistência bilateral, o mesmo valor que forneceu no ano fiscal de 2018 e o mesmo que se espera para 2020. Grande parte destes fundos provêm da conta de “Financiamento Militar Estrangeiro” e dizem respeito a valores com que o Egito compra e mantém equipamentos militares de origem dos EUA (Congressional Research Service, 2019).

Na realidade, alguns exercícios militares com os EUA estavam suspensos desde 2010 e foram retomados em 2017, numa notória intenção de retomar as atividades militares conjuntas (Springborg, 2019).

Paralelamente, a assistência militar tem sido bastante avultada, o que tem favorecido os EUA na garantia de passagem célere das frotas militares através do Canal do *Suez*, bem como direitos de sobrevoo³² para uma série de compromissos regionais, sendo certo que a ascensão da violência extremista islâmica, na última década, em particular na península do Sinai, aprofundou ainda mais a cooperação militar e de segurança entre os dois países (Mabrouk, 2019).

³¹ Desenvolvida pelos egípcios na península do Sinai através de várias ações contraterrorismo, numa evidente cedência à pressão externa dos EUA para que o Egito melhorasse as suas capacidades militares e envolvesse as suas componentes (exército, forças especiais, marinha e força aérea) no combate aos insurgentes locais.

³² Exemplo claro do referido, em especial no que à utilização do Canal do Suez diz respeito, e consequentemente do estreito de Bab-El-Mandeb, relembre-se a rápida movimentação do porta-aviões USS Abraham Lincoln e do seu grupo de ataque em maio de 2019, no meio da crescente tensão entre os EUA e o Irão em torno do Estreito de Hormuz, aos quais a Marinha egípcia facilitou passagem, numa cabal demonstração da flexibilidade dos EUA para responder em qualquer cenário (Congressional Research Service, 2019).

A cooperação técnico-militar também é um ponto assinalável na relação bilateral entre a AS e o Egito que, em agosto de 2015, assinaram a “Declaração do Cairo”, no intento de formarem uma força militar árabe conjunta capaz de combater o terrorismo na região (Al Arabiya News, 2015). Esta cooperação traduziu-se no apoio em derrubar o governo da IM e sua substituição pelo governo de *Sisi*. Esta posição da AS decorre de uma nova política externa, impulsionada pelo Príncipe Salman, mais interventiva nos conflitos regionais e com um alvo muito específico – o Irão como seu inimigo principal (Ribeiro, 2019).

Por seu lado, o Irão continua a desafiar diretamente a ordem regional, atacando instalações petrolíferas sauditas no coração do país, embarcando em navios em águas internacionais e aumentando as guerras por “procuração” naquela região em geral. Esta situação, tem vindo a ameaçar diretamente as políticas estabilidade e os mercados globais de petróleo e GNL nos pontos de estrangulamento estratégicos mais críticos do mundo, nomeadamente o Canal do Suez e no Estreito de *Bab-El-Mandeb* (Sitolides, 2019).

O ataque do Irão³³ contra a AS, em setembro, acabou por falhar, dada a resiliência dos mercados globais de hidrocarbonetos. Mas, o ceticismo tem vindo a aumentar várias capitais árabes sunitas, nomeadamente sobre a confiabilidade militar dos EUA face dos futuros ataques iranianos, o que pode “minar” a atual ordem regional. O objetivo político final do Irão, poderá passar por alcançar o domínio no MO (Sitolides, 2019).

Também, em 2019, o Irão empenhou, através dos seus aliados *Houthis*, na travessia do Canal *Suez*, uma embarcação bomba, que pode ser controlada remotamente até quatro milhas de distância, como retaliação à apreensão, pelo Reino Unido, em Gibraltar, do petroleiro *Grace 1*, propriedade do Irão³⁴ (Cambridge, 2019).

O Irão tem sido acusado por vários atores regionais de apoiar os rebeldes *Houthis* no Iémen que têm causado a instabilidade neste país que juntamente com a ameaça de pirataria na Somália têm causado vários receios nos estados vizinhos com interesses económicos na região, como acontece com o Egito que declaradamente vem afirmando que não vai permitir que o conflito no Iémen perturbe o normal funcionamento do Canal *Suez*, uma vez que se os navios comerciais não conseguem passar no Golfo de Áden, jamais passarão pelo Canal *Suez*, o que causaria prejuízos enormes para as receitas do país (D’Avillez, 2015).

³³ Os ataques de mísseis e drones apoiados pelo Iraniano às instalações sauditas chocaram temporariamente os mercados globais de energia, mas a Arábia Saudita, rapidamente demonstrou a sua capacidade de recuperar rapidamente a produção perdida (Sitolides, 2019).

³⁴ Entre acusações do Reino Unido e Irão, este último advertiu o Reino Unido para não se envolver no jogo sob influência americana.

Mas, talvez ainda mais importante, o Irão serve os interesses estratégicos da China. O Irão faz com que os recursos militares dos EUA no Pacífico Ocidental sejam desviados para a zona Ocidental do Oceano Índico. Em particular durante a administração de *Trump*, o conflito com o Irão divide os EUA dos seus aliados e ajuda a criar um sistema internacional mais bilateral onde a China é superior a todos os países exceto um - e onde o nível de primazia deste (i.e. EUA) relativamente aos seus adversários é assim significativamente diminuído (Alterman, 2019).

As disputas na área geográfica que circunda o estreito de *Bab-el-Mandeb*³⁵ relevam como principais atores regionais, por um lado, Irão, que assume esta área como um dos múltiplos eixos de segurança associado aos seus interesses, por outro, a AS e os EAU, que verificam nesta região uma elevada ameaça à segurança nacional (Maashi, 2017).

Esta área geográfica revelou-se numa enorme preocupação, quer para potências regionais, quer globais, eminentemente por questões securitárias, especialmente decorrentes da eclosão da guerra do Iémen, em 2015, que comprometeu diretamente a navegação marítima e o movimento do comércio internacional através do estreito *Bab-el-Mandeb*, mas também pelos casos de pirataria, contrabando de armas, elevados fluxos migratórios e ações terroristas que exploram as fragilidades na região para tirar proveitos próprios (Maashi, 2017).

A coligação dos países do golfo, já enunciada, teve uma participação fundamental na resolução dos bloqueios no Estreito *Bab-el-Mandeb*, efetuado pelos rebeldes *Houthis* e apoiado pelo Irão, uma vez estes rebeldes usavam os portos, a ocidente do Iémen, de forma estratégica para implementar as ações de guerrilha contra os planos ofensivos da coligação³⁶ (Maashi, 2017).

No entanto, atualmente, o estreito *Bab-el-Mandeb*, incluindo a ilha de *Périm*, está sob o controlo das forças da coligação, relevando-se a presença dos EAU nesta região. Os últimos três portos conquistados aos rebeldes, incluindo o de *Hu-deida* (principal porto do Iémen), em maio de 2019, foi o principal avanço tendente à paz, desde o início do conflito (G1 - Globo, 2019). Um fato importante, dado que o

³⁵ O estreito *Bab-el-Mandeb* possui duas faixas navais estratégicas, sendo que a primeira começa no porto de Midi (linha de costa do Iémen até ao porto de Do'bab) e estende-se até à costa africana oposta (desde o porto de Massawa, na Eritreia, até ao porto de Djibuti), a segunda faixa inicia-se no golfo de Áden até ao porto de Daba; e ao longo da costa norte da somália, a partir do porto de Berbera (Somalilândia) até ao porto de Bossaso (Puntland), o qual serve de palco para confrontos entre xiitas e sunitas (Maashi, 2017).

³⁶ Através de ameaças à segurança da navegação marítima, com o objetivo de bloquear o progresso das forças da coligação em direção à capital da cidade iemenita. Estes portos serviam ainda para o lançamento de mísseis contra as forças pró-governo, mas também em direção à Arábia Saudita (Maashi, 2017).

Irão procurava aumentar a sua presença naval, com o apoio dos *Houthis*, através do porto de *Hudeida*, alinhado com a vontade russa em consolidar a sua posição no golfo de Áden, por sua vez facilitada pelas bases turcas na Somália e no Catar (Ardemagni, 2018).

Como se pode verificar, a importância da área para estes atores regionais tem-se manifestado pelo conjunto de bases militares que têm implementado na região, a AS através de uma base no *Djibuti*, de forma a garantir a liberdade de navegação e projeção militar no estreito *Bab-el-Mandeb* e no mar vermelho; os EAU com uma base (para apoio portuário e aéreo) na Eritreia, estratégica para a sua rede económica, para a resolução do conflito no Iémen e na luta contra *Al-Qaeda*, e outra na Somalilândia, como parte estratégica para operar na região, fortalecer e criar alianças diplomáticas coincidentes com os seus interesses, decorrente de pretensão em afirmarem-se como potências regionais (Ardemagni, 2018).

As condições da atual guerra civil no Iémen, originária em consequência da primavera árabe, suplantaram às diversas partes em conflito: forças pró-governo, os rebeldes *Houthis* e os diversos grupos terroristas e tornaram-se numa *proxy war* entre a AS e o Irão, que competem pela primazia no mundo islâmico e pelo controlo das rotas de hidrocarbonetos, e, por extensão, entre os EUA e a Rússia, enquanto aliados das potências regionais (Silva & Teixeira, 2019). Sendo que, no caso da Rússia, a guerra é travada recorrendo a contractors³⁷ (Silva & Teixeira, 2019). Estas alianças estratégicas permitiram que cada estado protegesse também os seus interesses, utilizando a guerra do Iémen para, de forma ampla, reforçar o seu controlo e expandir a sua influência na costa africana, criando as condições suficientes para o desenvolvimento económico e militar (Maashi, 2017).

Para além da importância já referida do Canal do Suez para os EUA, nos últimos anos a sua estratégia no corno de África no combate ao terrorismo e pirataria tem acontecido a partir da sua base naval no *Djibuti*, em *Camp Lemonier*³⁸, tendo como escopo o lançamento de ataques aéreos, por meio de drones, contra *Al-Qaeda*, no Iémen e na Somália, apoiando ainda as forças da coligação, garantindo a liberdade de circulação marítima, no golfo de Áden e estreito *Bab-el-Mandeb*, através das suas forças navais e aéreas, nomeadamente um porta-aviões (Maashi, 2017).

³⁷ Que lhe garante a capacidade de negar a sua participação no conflito e, como tal, não assumir as suas consequências, como também apoiar os interesses iranianos aos xiitas *Houthis* com mercenários experientes neste tipo de conflitos (Silva & Teixeira, 2019).

³⁸ Cujá administração pertence ao Comando Conjunto de Operações Especiais do Pentágono, que exerce o seu esforço através da cooperação com outras bases militares sediadas nesta região.

Todavia, a atual presença da Rússia e da China no mesmo país podem revelar um retrocesso da influência dos EUA nesta região. Ciente deste facto, os EUA tencionam alterar a sua estratégia de forma a combater a influência financeira e política da China e Rússia, na região, sendo que a base naval da China no Djibuti³⁹ (ver Figura 19) pode traduzir-se em alterações à supremacia dos EUA na Rota do Suez, uma vez que poderia estar em causa o suprimento das suas bases militares e a mobilidades da sua frota naval. Para contrabalançar este poder da China, os EUA defendem uma nova base militar na Eritreia e novas rotas terrestres de abastecimento desde o *Camp Lemonnier* para outros locais. “*The move is part and parcel of a broader American military entrenchment in Africa aimed at countering Beijing and Moscow*” (Sperber, 2019, cit. por Dahir (2019, p. 12)).

Ainda que a presença da Rússia não seja evidente à primeira vista, as suas relações com os *Houthis* e Irão permanecem ativas, sendo que vários autores apontam a Rússia como um evidente concorrente dos EUA, sublinhando ainda que os pontos navais de interesse⁴⁰ para os russos dependem da presença militar naval e das suas capacidades, alianças e áreas de influência (Maashi, 2017). Não obstante, a presença russa na região do Mar Vermelho tem vindo a ser levada em consideração pelos EUA no seio da sua estratégia⁴¹.

Destarte, e conforme apresentado na Figura 20, verifica-se um alinhamento de interesses entre EUA, AS, EAU e Egito, contra os interesses da Rússia, Irão e Turquia, sendo a China o ator que conflitua com os interesses dos EUA, quer em termos militares quer económicos, conseguindo criar relações de acomodação com os restantes.

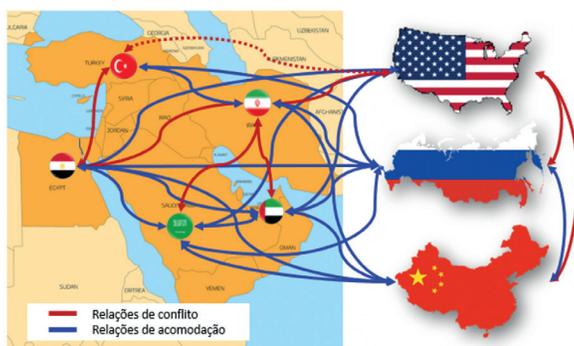


Figura 20 - Diagrama de relações de conflito e acomodação

³⁹ China que além de possuir a sua primeira base naval externa no *Djibouti*, pretende usar a rota do Suez no seu projeto expansionista (Dahir, 2019).

⁴⁰ Mar vermelho, golfo de Áden, mar arábico e estreito de Bab-el-Mandeb.

⁴¹ Como já expressava Al-Nazani (2001) primeiro porque a Rússia apoia alguns dos países da região, segundo porque a presença Russa possibilita novas opções políticas e novos rumos nas políticas externas dos países que envolvem o Mar Vermelho.

5. CONCLUSÕES

O Canal *Suez* e o estreito de *Bab-el-Mandeb* são considerados *chokepoints* primários que permitem reduzir custos nas longas viagens relativamente à travessia pelo cabo da boa esperança. O Canal do Suez foi encerrado em duas ocasiões: em 1956, durante a crise do Canal do Suez, que acabou por ser nacionalizado pelo governo egípcio. O Estreito de *Bab El-Mandeb*, faz parte da hidrovia que liga o Mar Mediterrâneo ao Golfo Áden, onde passam cerca de 4.8 milhões de Bpd em direção à Europa, EUA e Ásia, constituem-se assim, um *chokepoint* com elevada importância estratégica e económica.

Todos os atores possuem interesses económicos, militares e políticos nos *chokepoints* em análise neste estudo. Estes interesses são notórios pela presença militar que mantém na região, bem como nos exercícios militares que realizam. Embora a justificação dada para esta presença seja eminentemente securitária e de combate ao terrorismo, parece evidente que conflitos como a guerra no Iémen permitem reforçar o controlo e expandir a sua influência na costa africana, essencialmente através do poder naval, criando assim condições suficientes para o desenvolvimento económico e militar. Por outro lado, para o Irão, sendo um teatro secundário da sua ação, mantém a habitual estratégia militar de enfatizar um conjunto de técnicas de guerra híbrida e cooperação com atores estatais e não-estatais. Verificou-se ainda que as condições da atual guerra civil no Iémen suplantaram às diversas partes em conflito e tornaram-se numa *proxy war* entre a AS e o Irão (sunitas contra xiitas), que competem pela primazia no mundo islâmico e pelo controlo das rotas de hidrocarbonetos, e, por extensão, entre os EUA e a Rússia, enquanto aliados das potências regionais.

Assim, de uma forma geral, concluí-se que existe um alinhamento de interesses entre os EUA, AS, EAU e Egito, contra os interesses da Rússia, Irão e Turquia. Sendo a China o ator que conflitua diretamente com os interesses dos EUA, conseguindo criar relações de acomodação com todos os outros. As ambições da China em cada país estão muito focadas nas relações económicas e as empresas controladas pelo estado seguem de perto as prioridades governamentais. Por outro lado, os EUA aparentam ter planos concretos em quase todos os países da região, mas poucos recursos e uma comunidade empresarial que segue os lucros onde quer que possam ser encontrados. Pode-se concluir ainda, que à exceção do Irão e dos atores não-estatais identificados, todos os atores possuem o interesse comum de manter os *chokepoints* abertos e seguros à navegação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abreu, A. (2019). A «NATO árabe» seriamente comprometida. Retirado de www.abrilabril.pt/ <https://www.abrilabril.pt/internacional/nato-arabe-seriamente-comprometida>
- Al Arabiya News (2015). *Sisi: Egypt and Saudi are leaders of Arab security*. Retirado de <http://english.alarabiya.net> <http://english.alarabiya.net/en/News/middle-east/2015/07/30/FM-Egypt-Saudi-solidarity-key-to-protect-regional-security-.html>
- Aljazeera (2013). *Egypt expels Turkey's ambassador*. Retirado de www.aljazeera.com: <https://www.aljazeera.com/news/middleeast/2013/11/egypt-asks-turkey-ambassador-leave-2013112310229476406.html>
- Al-Nazani, T. (2001). *Strategic Importance of the Red Sea*. Carlisle Barracks. Pennsylvania: US Army War College.
- Alterman, J. B. (2019). *Center for Strategic & International Studies*. CSIS Middle East Program. Retirado de <https://www.csis.org>
- Amorim, M., & Silva, R. (2019). *Os EUA e os conflitos do GrandeMédio-Oriente Alargado: proatividade e os seus avanços e recuos*. Cadernos do IUM, 36, 63-92.
- Ardemagni, E. (2018). *Gulf Powers: Maritime Rivalry in the Western Indian Ocean*. Retirado de www.ispionline.it: https://www.ispionline.it/sites/default/files/publicazioni/analisi321_ardemagni_12.04.2018_0.pdf
- BBC (2017). *Cinco pontos para entender a guerra civil no Iêmen, que já matou quase 10 mil em dois anos*. Retirado de www.bbc.com: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-42234853>
- BBC (2019). *Quem são os curdos e por que são atacados pela Turquia*. Retirado de www.bbc.com: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50012988>
- Bianco, M. (2018, 18 de dezembro). *O Projeto Yamal LNG e sua relevância para a Rússia*. Retirado de www.ufrgs.br: <https://www.ufrgs.br/nebrics/o-projeto-yamal-lng-e-sua-relevancia-para-a-russia/>
- BP (2019). *BP Statistical Review*. London: BP Statistical Review of World Energy.
- Brooks, P. (2019). *Russia's Africa Ambitions*. Retirado de www.heritage.org: <https://www.heritage.org/europe/commentary/russias-africa-ambitions>
- Bunker Ports News Worldwide. (2016). *The Crazy, Mixed-Up Global Oil Market*. Retirado de www.bunkerportsnews.com: <http://www.bunkerportsnews.com/News.aspx?ElementId=8df1fec5-f22f-46e0-acbd-d1cdd6285d9d>
- Câmara do Comércio (2019). *Arábia Saudita: Enquadramento Económico*. Retirado

- de www.ccip.pt: <https://www.ccip.pt/pt/newsletter-internacional/837-aramia-saudita-enquadramento-economico>
- Cambridge, E. (2019). *'THE THREAT'S REAL' Iran bomb boat found 'lying in wait for Brit warship HMS Duncan' heading to Gulf to protect ships*. Retirado de www.thesun.co.uk/: <https://www.thesun.co.uk/news/9514604/iran-bomb-boat-brit-warship-hms-duncan/>
- Cbague (2012). *Chokepoints: Suez Canal/Sumed Pipeline*. Oil & Gas Logistics. Retirado de <http://www.wordpress.com>
- Cheng, Y., Song, L., & Huang, L. (2018). *The belt & road initiative in the global arena: Chinese and European perspectives*. Singapura: Palgrave Macmillan.
- Congressional Research Servic. (2019, 21 de novembro). *Egypt: Background and U.S. Relations*. Retirado de www.fas.org: <https://fas.org/sgp/crs/mideast/RL33003.pdf>
- Correia, J. M. (2017). *Deterrence no Século XXI. Desafios para a estratégia contemporânea. Oração de Sapiência*. Abertura Solene do Ano Letivo 2017-2018. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Daehnhardt, P., & Freire, M. R. (2014). *A política externa Russa no espaço Euro-Atlântico - Dinâmicas de cooperação e competição num espaço alargado*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Retirado de <https://dl.uc.pt/bitstream/10316.2/31894/7/A%20Política%20Externa%20Russa.preview.pdf>
- Dahir, A. H. (2019). *Foreign Engagements in the Horn of Africa: Diversifying Risks and Maximising Gains*. Retirado de <https://researchcentre.trtworld.com>: https://researchcentre.trtworld.com/images/files/discussion_papers/HORN-OF-AFRICA.pdf
- D'Avillez, F. (2015). *Iémen a caminho de ser uma nova Síria?*. Retirado de <https://rr.sapo.pt/>: https://rr.sapo.pt/informacao_detalhe.aspx?fid=26&did=182364
- Diário de Notícias (2017, 05 de junho). *Arábia Saudita, Bahrain, Emirados, Egito e Iémen cortam relações com o Qatar*. Retirado de www.dn.pt: <https://www.dn.pt/mundo/arabia-saudita-bahrain-emirados-e-egito-cortam-relacoes-com-o-qatar-8535629.html>
- Duarte, P. (2017). *A Faixa e Rota Chinesa a Convergência entre Terra e Mar*. Lisboa: Instituto Internacional de Macau.
- Dunn, C., & Kempkey, N. (2019). *U.S. Energy Information Administration*. U.S. Energy Information Administration. Retirado de <http://www.eia.gov>
- DW (2019a). *Irmandade Muçulmana*. Retirado de www.dw.com/: <https://www.dw.com/pt-002/irmandade-muçulmana/t-38505523>

- DW (2019b). *Os "tentáculos" de Al-Sisi: Novo líder da política externa no mundo árabe?* Retirado de www.dw.com: <https://www.dw.com/pt-002/os-tent%C3%A1culos-de-al-sisi-novo-1%C3%ADder-da-pol%C3%ADtica-externa-no-mundo-%C3%A1rabe/a-48530674>
- Egypt Today (2019). *Egypt's army goes on military exercises with Russia, Jordan, Pakistan*. Retirado de www.egypttoday.com: <https://www.egypttoday.com/Article/2/77380/Egypt%E2%80%99s-army-goes-on-military-exercises-with-Russia-Jordan-Pakistan>
- EIA (2017). *US Energy Information Administration*. Retirado de World Oil Transit Chokepoints: <http://eia.gov>
- EUA (2017). *National Security Strategy of the United States of America*. Washington DC.
- Euronews (2019). *O impacto das sanções dos EUA no Irão*. Retirado de <https://pt.euronews.com>: <https://pt.euronews.com/2019/08/28/o-impacto-das-sancoes-dos-eua-no-irao>
- Fânzeres, J. M. (2014). *Geopolítica e Geoestratégia da Federação Russa*. Lisboa: IDN.
- Fargher, J. (2017, 04 de junho). *Iranian Naval Capabilities in the Red Sea*. Retirado de www.maritime-executive.com: <https://www.maritime-executive.com/editorials/iranian-naval-capabilities-in-the-red-sea>
- G1 - Globo. (2019). *Houthis entregam três portos no Mar Vermelho, no Iêmen*. Retirado de <https://g1.globo.com>: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2019/05/14/houthis-entregam-tres-portos-no-mar-vermelho-no-iyemen.ghtml>
- Garcia, H. A. (2018). *Evolução da Política Externa da Rússia e o Médio Oriente*. *Observare, Universidade Autónoma de Lisboa*, 108-126.
- Geopolitical Intelligence Services (2018). *Turkey changing the dynamics in the Horn of Africa*. Retirado de www.gisreportsonline.com: <https://www.gisreportsonline.com/opinion-turkey-changing-the-dynamics-in-the-horn-of-africa-politics,2485.html>
- Globo (2013). *Entenda a crise política no Egito*. Retirado de <http://g1.globo.com>: <http://g1.globo.com/revolta-arabe/noticia/2013/07/entenda-crise-politica-no-egito.html>
- Gonçalves, L. (2017). *Egito: Revolução e Contrarrevolução (2011-2015)*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão.
- IBP (2019). Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocomustíveis. Retirado de <https://www.ibp.org.br>: <https://www.ibp.org.br/observatorio-do-setor/>
- iDP (2018). *Análise de Mercado por ocasião da participação nacional na EGEX 2018*. Plataforma das Indústrias de Defesa Nacionais.

- James, S., Wasser, B., Connable, B., & Grand-Clement, S. (2017). *Russian Strategy in the Middle East*. Retirado de www.rand.org/: <https://www.rand.org/pubs/perspectives/PE236.html>
- Joseph, A., & Obieta, S. (1960). *The International Status of the Suez Canal*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Knowler, G. (2019). *Canal competition for US East Coast cargo heats up*. Retirado de www.joc.com: https://www.joc.com/maritime-news/canal-competition-us-east-coast-cargo-heats_20190620.html
- Korybko, A. (2018). *Russia's Naval Strategy in the Indian Ocean*. Retirado de www.globalresearch.ca: <https://www.globalresearch.ca/russias-naval-strategy-in-the-indian-ocean/5649430>
- Kuehner, T. (2019). *US and Egypt since the Suez Crisis*. Retirado de www.fpri.org: <https://www.fpri.org/article/2009/07/the-u-s-and-egypt-since-the-suez-crisis/>
- Lipin, M. (2012). *Sudan's Iran Alliance Under Scrutiny*. Retirado de www.voanews.com: <https://www.voanews.com/africa/sudans-iran-alliance-under-scrutiny>
- Maashi, H. A. (2017). From Security Governance to Geopolitical Rivalry: Iran-GCC Confrontation in the Red Sea and the Indian Ocean. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 11(4), 46-63.
- Mabrouk, M. (2019). *Trade, Reform, and Revitalization: toward a US-Egypt Free Trade Agreement*. Retirado de www.mei.edu: <https://www.mei.edu/sites/default/files/2019-10/US-Egypt%20FTA%20report.pdf>
- Marçal, N., Fernandes, P., & Rodriguez, J. (2019). *A Turquia e o seu papel nos conflitos do "grande médio-oriente" alargado*. Cadernos do IUM, 36, 34-62.
- McCarthy, N. (2019). *The Strategic Importance of The Strait Of Hormuz*. Statista. Retirado de <https://www.statista.com/chart/18109/seaborne-oil-transiting-possible-chokepoints/>
- Murdock, H. (2016). *Egypt-Turkey Relations Sour Post-Failed Coup*. Retirado de www.voanews.com: <https://www.voanews.com/middle-east/egypt-turkey-relations-sour-post-failed-coup>
- Observatory for Economic Complexity. (2019). *United Arab Emirates*. Retirado de www.oec.world: <https://oec.world/en/profile/country/are/>
- Observatory of Economic Complexity. (2017). *Russia*. Retirado de <https://oec.world/en/>: <https://oec.world/en/profile/country/rus/>
- Omar, Y. S. (2019). *New geopolitical dynamics are at play in the Red Sea area*. Retirado de <https://www.middleeastmonitor.com>: <https://www.middleeastmonitor.com/20190827-new-geopolitical-dynamics-are-at-play-in-the-red-sea-area/>

- Petroleum World (2011). *Petroleum World*. World Oil Transit Chokepoints. Retirado de <http://www.petroleumworld.com>
- Pinto, P. S. (2017). *Os Dias da História - Inauguração do Canal do Suez, no Egípto*. Retirado de <http://www.ensina.rtp.pt>
- Ribeiro, F. (2019). A Segurança Energética e a Geopolítica da Energia. *Conferência ao Curso de Estado-Maior Conjunto 2019-2020*. Lisboa.
- Rodrigue, J. P. (2020). *Main Maritime Shipping Routes*. Retirado de <https://transportgeography.org>: https://transportgeography.org/?page_id=2067
- Ryle, J., Wilis, J., Blado, S., & Jok, J. M. (2011). *The Sudan Handbook*. Retirado de www.refworld.org: <https://www.refworld.org/pdfid/51d3d28c4.pdf>
- Santos, E. E. (2009). Regresso à Geopolítica e o Discurso Americano. *Revista Militar*, 2488, 521-542.
- Sequeira, J. (2014). As Teorias Geopolíticas e Portugal. *Revista Militar*, 2547, 287-317.
- Shan, L. (2018). *Comparação entre a Rota da Seda e Uma Faixa e*. Braga: Universidade do Minho.
- Sharp, J. (2019). *Egypt: Background and U.S. Relations*. Retirado de <https://fas.org>: <https://fas.org/sgp/crs/mideast/RL33003.pdf>
- Shwadran, B. (1973). *The Middle East, Oil, and the Great Powers*. Israel: Ground Zero Books, Ltd.
- Silva, L., & Teixeira, A. (2019). *A reentrada da Rússia nos confitos do Grande Médio-Oriente Alargado: interposição e desestabilização*. Cadernos do IUM, 93-122.
- Sitilides, J. (2019). *Global Risk Trends & Analysis*. Washington: New York Life Investments.
- Southfront (2019). *Map update: US Troops' deployment in the middle east*. Retirado de Southfront: <https://southfront.org/map-update-us-troops-deployment-in-the-middle-east/>
- Springborg, R. (2019). *The Egyptian Military: A Slumbering Giant Awakes*. Retirado de <https://carnegie-mec.org/2019/02/28/egyptian-military-slumbering-giant-awakes-pub-78238>
- Starr, S. (2014). *Attacks in the Suez: Security of the Canal at Risk?*. Retirado de <https://ctc.usma.edu>: <https://ctc.usma.edu/attacks-in-the-suez-security-of-the-canal-at-risk/>
- Stratfor. (2012). *Eastern Africa: A Battleground for Israel and Iran*. Retirado de www.worldview.stratfor.com: <https://worldview.stratfor.com/article/eastern-africa-battleground-israel-and-iran>
- Styan, D. (2018). *The politics of ports in the Horn: War, peace and Red Sea rivalries*.

- Retirado de <https://africanarguments.org/2018/07/18/politics-ports-horn-war-peace-red-sea-rivalries/>
- Suez Canal Authority (2018). *Suez Canal Traffic Statistics - Annual Report 2018*. Retirado de <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/DownloadsDocLibrary/Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B/2018.pdf>
- Suez Canal Authority. (2019). *Suez Canal Authority*. Canal History. Retirado de <http://www.seuzcanal.gov.eg>
- SUMED. (2019). *Arab Petroleum Pipelines Company*. Retirado de <http://sumed.org>
- The Arab Weekly (2019). *Key naval bases near completion as Cairo eyes wider maritime influence in the region*. Retirado de <https://the arabweekly.com>: <https://the arabweekly.com/key-naval-bases-near-completion-cairo-eyes-wider-maritime-influence-region>
- Times, N. Y. (1973). Five Arab States Agree on Company For Sumed Pipeline. *The New York Times*, 65.
- Toit, A. D. (2019). *Russia's southern strategy*. Retirado de www.lowyinstitute.org: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/russia-s-southern-strategy>
- Tomé, L. (2015). Estado Islâmico: percurso e alcance um ano depois da auto-proclamação do "califado". *Observare - Universidade Autónoma de Lisboa*, 125-149.
- Trading Economics (2019). *Iran Exports*. Retirado de www.tradingeconomics.com: <https://tradingeconomics.com/iran/exports>
- Urcosta, R. B. (2019). *Strategic Consequences of Russia's Economic Presence in the Suez Canal Zone*. Retirado de www.jamestown.org: <https://jamestown.org/program/strategic-consequences-of-russias-economic-presence-in-the-suez-canal-zone/>
- US Energy Information Administration. (2019). *The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade*. Retirado de www.eia.gov: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152>
- Vertin, Z. (2019). *Red Sea geopolitics: six plotlines to watch*. Retirado de <https://www.brookings.edu/research/red-sea-geopolitics-six-plotlines-to-watch/>
- Wargeyska Saxafi. (2018). *Red Sea Scramble: The UAE Is Scrambling To Control Ports In Africa*. Retirado de <https://wargeyskasaxafi.wordpress.com>: <https://wargeyskasaxafi.wordpress.com/2018/07/19/red-sea-scramble-uae-scrambling-control-ports-africa/>

O CANAL DO PANAMÁ E AS ALTERNATIVAS REGIONAIS CHINESAS (“CANAIS” DA NICARÁGUA E COSTA RICA)

Paulo Roberto Pires Silveiro

Major da GNR

José Manuel Costa da Silva Barradas

Major de Cavalaria

RESUMO

O Canal do Panamá sempre assumiu um papel relevante, não só para o próprio país em que se insere, como para toda a região da América Central e, fundamentalmente, para os Estados Unidos da América, que desde sempre procuraram uma economia robusta, a par de uma busca incessante pela hegemonia mundial, na qual o poder marítimo se revela determinante. Este Canal, não só permitiu e continua a permitir, o controlo regional e afirmação dos Estados Unidos da América em todo o mundo, como detém características e capacidades que permitem desenvolver e elevar o comércio internacional, fazendo com que este seja um instrumento de poder amplamente cobiçado pelas grandes potências mundiais. Desta forma, procurou-se identificar e analisar, nos domínios da geopolítica e geoestratégia, as relações de interesse entre os diferentes atores da cena internacional, como sejam os Estados Unidos da América, a China, a Europa e mesmo a Rússia, este último ainda que de forma mais discreta. Verifica-se que, atualmente, o Canal do Panamá se constitui como um instrumento de negociação de poder, essencialmente comercial, promovendo um estreitamento de relações diplomáticas entre toda a região da América Central e os diversos atores em competição pela economia mundial.

Palavras-chave: Canal do Panamá, *Chokepoints*, América Central, *Panamax*.

ABSTRACT

The Panama Canal has always assumed a relevant role, not only for the country in which it operates, but also for the entire Central American region and, fundamentally, the United States of America, which has always sought a robust economy, by an incessant world hegemony search, in which maritime power proves to be decisive. The Panama Canal, not only allows and continues to allow, regional control and the declaration of the United States of America throughout the world, but also it holds the characteristics and capabilities that allows the develop and international trade elevating, making it an coveted power instrument by the great world powers. In this way, this paper propose it was identify and analyze, in the geopolitical and geostrategic domains, the

interest relations between the different actors on the international scene, such as the United States of America, China, Europe and even Russia, although in a discreet way. Currently, the Panama Canal can be considered as an negotiating power instrument, for world trade, promoting closer diplomatic relations between the entire Central American region and different actors in world economy competition.

Keywords: *Panama Canal, Chokepoints, Central America, Panamax.*

1. INTRODUÇÃO

Os *chokepoints* e *shatterbelts* são zonas com elevado valor geoestratégico, que permitem, aos seus detentores, uma nítida vantagem perante os restantes atores internacionais. Um desses *chokepoints* é o Canal do Panamá, onde a sua importância tem vindo a ser alterada ao longo da sua história, de acordo com as relações comerciais mundiais existentes, as alternativas e os investimentos realizados no canal.

Assim, o presente trabalho será delimitado ao Canal do Panamá e terá como objetivo analisar o mesmo, enquadrando-o no panorama internacional. Assim, no primeiro capítulo será efetuada uma descrição do estudo de caso, onde será explanada uma breve evolução histórica do Canal do Panamá, e conseqüentemente do Panamá, fazendo também uma descrição das rotas alternativas existentes ao Canal do Panamá.

Posteriormente, no capítulo seguinte, serão identificados os fatores geopolíticos e geoestratégicos do Canal do Panamá, que se afirmam pelo seu elevado interesse para os Estados Unidos da América (EUA), China, Europa e Rússia. Estes fatores serão divididos em 3 áreas: interesses económicos, militares e políticos.

No terceiro capítulo serão analisados os fatores elencados no capítulo anterior, de forma a relacioná-los entre si e os respetivos países, sendo ainda efetuada uma pequena análise às conseqüências da ampliação do Canal do Panamá.

Por último, serão mencionadas as principais conclusões, referentes aos conteúdos analisados no presente trabalho.

2. DESCRIÇÃO DO ESTUDO DE CASO

O *chokepoint* em análise localiza-se na República do Panamá, América Central, e une dois oceanos: o Atlântico e o Pacífico. Com um comprimento total de 83km, constitui-se como um importante meio de comunicação para as movimentações de bens entre os oceanos. (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013). Sendo um

importante *chokepoint*, interessa efetuar um enquadramento histórico do mesmo, pelo que no presente capítulo será realizado um pequeno resumo dos mais importantes factos históricos ocorridos até à atualidade.

2.1. ANTECEDENTES

A ideia de criar uma passagem de água através do istmo do Panamá, para ligar os oceanos Atlântico e Pacífico, data do ano, pelo menos, 1500, quando o rei Carlos I de Espanha instigou o seu governador regional para pesquisar uma rota ao longo do rio Chagres. A realização dessa rota, era considerada impossível na época, embora a ideia tivesse permanecido tentadora como um atalho da Europa para o leste da Ásia (Currie, 2015).

A França foi o primeiro país a tentar concretizar essa tarefa em 1879, sendo o diretor do projeto Ferdinand de Lesseps, a mesma pessoa que tinha projetado o Canal do Suez. A ideia da construção deste canal teve muitas influências das teorias estratégicas dominantes de Alfred Thayer Mahan, em que a construção um canal para unir os dois oceanos era uma necessidade absoluta para manter o domínio militar (Harding, 2006).

Lesseps, apesar de ter compreendido que o desafio era monumental, percebeu tardiamente que estavam a tentar fazer um canal ao nível do mar, semelhante ao Canal do Suez, mas que neste caso, era difícil de concretizar, sendo que, quando tentaram reorganizar os esforços para a realização de um canal de bloqueio, o financiamento foi retirado em 1888 (Dennis, 2014).

Após o fracasso da equipa de construção francesa na década de 80, os EUA compraram os ativos franceses na zona do canal. A concretização do projeto foi facilitada pelos melhoramentos na medicina e a consequente eliminação de mosquitos transmissores de doenças, assim como pelo desenvolvimento de técnicas inovadoras de construção (Greene, 2009).

2.2. A INDEPENDÊNCIA DO PANAMÁ E O TRATADO HAY-BUNAU- -VARILLA

Com o apoio do governo dos EUA, o Panamá, em 1903, emitiu uma declaração de independência da Colômbia e, em 3 de novembro do mesmo ano, foi assinado o Tratado de Hay-Herrán, entre os EUA e Colômbia. Este tratado concedeu aos EUA o uso do istmo do Panamá, em troca de compensações financeiras, pelo que, apesar de ter sido assinado, o senado colombiano recusou-o por temer uma perda de soberania (Parker, 2009).

Em resposta, os EUA ajudaram militarmente um movimento de independência do Panamá, aprovando tacitamente a rebelião de nacionalistas panamenhos e negociando um acordo com o novo governo. Para ajudar os rebeldes, a ferrovia administrada pelos EUA no Panamá removeu todas as locomotivas do terminal norte de Colón, impedindo as tropas colombianas de se deslocarem ao Canal para controlar a insurreição. Outras forças colombianas foram desencorajadas a marchar para o Panamá, pela chegada do navio de guerra americano Nashville (McCullough, 1977).

Em 6 de novembro de 1903, os EUA reconheceram a República do Panamá e, em 18 de novembro, o Tratado Hay-Bunau-Varilla, negociado pelo secretário de Estado dos EUA John Hay e pelo francês Philippe-Jean Bunau-Varilla, foi assinado com o Panamá, onde foram negociados os termos de venda do Canal, assim como da zona à sua volta⁴², concedendo aos EUA a posse exclusiva e permanente da Zona do Canal do Panamá, sendo esta situação condenada por muitos panamenhos, por considerarem um atentado à soberania do Panamá (McCullough, 1977).

Durante o controlo da zona do canal pelos EUA, o território, com exceção do canal propriamente dito, era usado principalmente para fins militares (Parker, 2009).

2.3. A CONSTRUÇÃO DO CANAL

A construção do canal acabou por fazer nascer uma nação: O Panamá. Esta obra permitiu ligar largas dezenas de países assim como largas centenas de portos ao redor do mundo.

De forma a apoiar a construção do Canal, os EUA construíram todo um serviço de apoio ao longo do canal (escritórios, escolas, hospitais, bairros, estruturas governamentais, tribunais, entre outros) (Maurer & Yu, 2011).

O canal tornou-se na infraestrutura mais desenvolvida do país, baseado numa economia moderna, assente em serviços comerciais e financeiros, alicerçado pelo facto de cerca de ¼ do comércio marítimo do mundo atravessar o mesmo (Lasso, 2019).

Com a aprendizagem do sucedido à França, aquando da sua tentativa de construção do canal, os EUA projetaram um canal de bloqueio, com os esforços centrados na escavação e supervisão da construção de barragens e eclusas (Greene, 2009).

O projeto começou oficialmente em 4 de maio de 1904, mas o logo apareceram problemas, que tiveram de ser resolvidos, com muitos equipamentos franceses a necessitar de reparação, assim como a propagação de febre amarela e a malária

⁴² Território com mais de 1.400 km² em que agregava a área do canal mais 5 milhas para cada uma das margens do canal.

junto da força de trabalho (Parker, 2009). Em relação às sobreditas doenças, estas foram praticamente eliminadas, devido ao trabalho realizado pelo diretor sanitário Dr. Gorgas, que acreditava que os mosquitos carregavam as doenças mortais indígenas para a área, começando a implementar medidas preventivas, de forma a reduzir a sua existência, desinfetando as casas e limpando piscinas (Parker, 2009).

Após se ter procedido à troca do responsável pela obra, em julho de 1905, as questões dos trabalhadores foram imediatamente atendidas, sendo recrutados novos trabalhadores, comprados novos equipamentos e desenvolvidos novos e mais eficientes métodos para acelerar o trabalho e atenuar as dificuldades impostas pelos deslizamentos de terra (McCullough, 1977).

Embora a construção estivesse em andamento quando o Presidente Roosevelt visitou a área em novembro de 1906, o projeto sofreu um revés quando Roosevelt teve de nomear outro responsável pela obra, o Tenente-Coronel George Goethals, concedendo-lhe autoridade sobre praticamente todos os assuntos administrativos na zona de construção. Goethals assumiu o comando, começando por melhorar as instalações, para que os trabalhadores e as suas famílias tivessem melhor qualidade de vida (Dennis, 2014).

A construção das eclusas, em Gatún, começou em agosto de 1909. Construídas em pares, com cada câmara medindo 110 pés de largura por 1.000 pés de comprimento, sendo que são estas eclusas que permitiram elevar e baixar os níveis de água, através da gravidade (McCullough, 1977).

O grande projeto começou a chegar ao fim em 1913, quando duas pás a vapor, que trabalhavam em direções opostas, se encontraram no centro de Culebra Cut, em maio (Parker, 2009).

Tendo sido o projeto mais caro da história dos EUA, até aquele momento, teve a abertura oficial em 15 de agosto de 1914, embora a grande cerimónia que estava planeada, tivesse passado para segundo plano devido à eclosão da Primeira Guerra Mundial, cerca de 2 semanas antes (28 de julho) (Keller, 2013).

Em 15 de agosto de 1914, o Canal do Panamá foi inaugurado com a passagem do navio americano Ancon, com a dupla funcionalidade de transporte de carga e passageiros (Greene, 2009).

2.4. OS TRATADOS TORRIJOS-CARTER

Praticamente desde a sua independência, o Panamá havia pressionado os EUA para que ocorressem mudanças ao tratado de 1903, mas pela sua fragilidade e fraca posição, os pedidos do Panamá nunca foram atendidos pelos EUA (LaFeber, 2010).

Contudo, com a verificação do aumento de contestação e instabilidade, os EUA compreenderam que uma negociação com o Panamá, encontrando um meio termo de interesses, permitiria obter valor estratégico, acabando por se comprometer a trabalhar em direção a uma solução equitativa, nomeando Jimmy Carter como responsável dos EUA pela negociação dos Tratados (Carse, 2014). Carter reconheceu que sem compromisso, era provável que os antigos tratados, sem alterações, colocariam em risco a utilização do canal (Maurer & Yu, 2011).

Assim, após longas negociações, a transição para a supervisão do Governo do Panamá começou com dois tratados assinados pelo presidente dos EUA, Jimmy Carter, e pelo líder do Panamá, Omar Torrijos, em 1977, dando origem ao nome dos tratados. Estes tratados foram fundamentais, tendo sido estabelecidos os termos da passagem do Canal para o Governo do Panamá (Greene, 2009).

No primeiro tratado foi definida a data em que o canal seria transferido para administração do Panamá, estipulando o meio-dia de 31 de dezembro de 1999, como data de transferência (Center of Military History [CMH], 2009). Em relação ao segundo tratado, este descreveu a neutralidade permanente do Canal do Panamá, concedendo a ambos os países a garantia de que, tanto navios panamenhos como americanos, teriam direito a transitar no canal, mesmo em tempos de guerra (Maurer & Yu, 2011).

Contudo, foi difícil obter a aprovação dos tratados pelo Senado dos EUA, tendo o debate durado três meses, de forma violenta e com muito contencioso, acabando por ser a discussão mais longa na história do Senado dos EUA (LaFeber, 2010).

Depois de uma larga disputa, o Senado dos EUA finalmente ratificou os tratados em 18 de abril de 1978, acabando por ser consensual que a melhor forma de garantir a segurança do canal seria aceder, de forma gradual, às pretensões do Panamá (Currie, 2015).

2.5. O CONTROLO TOTAL PELO PANAMÁ

Tal como acordado, o Panamá assumiu o controlo total do Canal e de todos os terrenos e instalações da Zona do Canal, em 31 de dezembro de 1999 (Dennis, 2014).

Apesar da data de passagem do controlo do Canal ter sido cumprida, nem tudo correu bem, pois, atualmente, o Panamá ainda enfrenta alguns problemas decorrentes da ocupação Americana. Uma dessas evidências foram espelhadas na situação ambiental, na Zona do Canal, aquando da entrega do Canal, que permaneceu repleta de resíduos perigosos. Desde a Segunda Guerra Mundial, as Forças Armadas dos EUA utilizaram a zona do Canal para efetuar testes de armas (inclusive testes de agentes químicos e biológicos) (Harding, 2006).

Ao libertar o Panamá, foram deixados para trás mais de 17.000 locais contaminados, contendo munições intactas por todo o canal. Além de engenhos explosivos, vários contaminantes, como solventes para limpar aviões e petroquímicos, contaminaram o solo e as águas subterrâneas. Devido a este problema, que deveria ter sido resolvido pelos EUA, antes da sua saída, o Governo do Panamá efetuou queixa formal, acusando este país de não ter cumprido o estipulado nos tratados estabelecidos, uma vez que tinham a obrigação de remover todos os perigos para a vida humana nas áreas militares (Harding, 2006).

De referir algumas curiosidades sobre o Canal, tais como o reconhecimento pela Sociedade Americana de Engenheiros Civis, em 1994, como uma das sete maravilhas do mundo moderno e a passagem do milionésimo navio em setembro de 2010 (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013).

2.6. AMPLIAÇÃO DO CANAL

Com a crescente globalização, existe um aumento das trocas comerciais entre os diversos países, procurando-se otimizar os custos de transporte, de forma a existirem preços competitivos nos locais de destino. Para se obterem ganhos de economia de escala, começaram a surgir navios cada vez maiores, pelo que o Panamá cedo entendeu que teria de ampliar o canal, de forma a não perder importância internacional, pois o transporte marítimo representa cerca de 80% do total do comércio internacional (Organização das Nações Unidas [ONU], 2019).

Assim, a ampliação do Canal permitiu um aumento da capacidade de carga e travessia de navios de maiores dimensões, pelo que anteriormente permitia, no máximo, a passagem de navios, tipo *Panamax*, com capacidade para 4.400 TEU's, passando a permitir a passagem de navios *Pós-Panamax*, com uma capacidade até 12.600 *Twenty-foot Equivalent Unit*⁴³ (TEU) (Allianz Global Corporate & Specialty, 2019).

O início do projeto de ampliação do canal do Panamá foi a 3 de setembro de 2007, tendo ficado a obra concluída e inaugurada em 26 de junho de 2016, sendo que, com a ampliação do canal, a importância dos portos ganhou relevo e, atualmente, 5 dos 10 principais portos mundiais encontram-se no Panamá (ONU, 2019).

⁴³ Unidade de medida padrão, para referência de carga contentorizada.

2.7. ROTAS ALTERNATIVAS

Neste ponto serão abordadas as rotas alternativas ao Canal do Panamá, que se constituem como alternativas estratégicas, fazendo com que seja fundamental que o fator de competitividade, principalmente económico, se mantenha na frente das prioridades de gestão do mesmo.

2.7.1. Canal do Suez

O Canal do Suez é uma ligação marítima artificial, ao nível do mar, localizada no Egito, ligando o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho. Este canal foi inaugurado em 1869 e permitiu que as viagens entre a Europa e Ásia passassem a ser realizadas em torno de África, gerando ganhos de distância em cerca de 7.000km (Karabell, 2004).

Este canal, em conjugação com o Canal do Panamá permite rotas da costa Oeste do Continente Americano com o Continente Asiático, com possibilidade de efetuar-se paragens no Continente Europeu, de forma a rentabilizar a viagem.

2.7.2. Ferrovia americana

A ferrovia americana tem cerca de 77km de extensão e segue sempre junto ao Canal do Panamá. Trata-se de uma alternativa ao Canal do Panamá, mas que não consegue suportar tanto tráfego e tem custos de operação maiores, estando também limitada pela capacidade dos portos. Serviu para apoiar a construção do Canal do Panamá e foi muito importante para o entrelaçar dos interesses económicos, sociais e políticos do Panamá com os EUA. Foi a ferrovia mais cara até então, sendo concluída em 28 de janeiro de 1855 (Dennis, 2014).

2.7.3. Rota do Cabo

A Rota do Cabo é uma via marítima, que, em conjunto com o Estreito de Magalhães, é uma alternativa ao Canal do Panamá. Esta rota permite ligar o Ocidente ao Oriente com passagem ao largo da África do Sul. Esta rota era uma das principais na economia mundial, contudo com a abertura do Canal do Suez, conjugado com o Canal do Panamá, perdeu muita da sua importância (Song & Panayides, 2015).

2.7.4. Rota do Ártico

Esta rota marítima apenas é navegável no Verão⁴⁴ e liga o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico, sendo que a maior parte da rota é realizada através do Oceano Ártico, permitindo que o trajeto Shangai-Hamburgo seja encurtado em mais de 5.000km (comparando com o trajeto pelo Canal do Suez) (Keupp, 2015). Trata-se de uma rota que pode colocar em causa a continuação da rentabilidade que o Canal do Panamá tem atualmente, pois constitui uma alternativa mais barata a muitos destinos.

2.7.5. Passagem de Drake

A passagem de Drake é uma passagem natural situada no sul da América do Sul. Esta passagem, apesar de ser caracterizada pela dificuldade de navegação, era a principal passagem existente entre os oceanos Atlântico e Pacífico, contudo a construção do Canal do Panamá retirou-lhe a sua importância, pois a utilização do canal permitiu reduzir em 13.000km a viagem (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

O comércio mundial está cada vez mais assente no transporte marítimo contendorizado, favorecendo grandes portos marítimos, sendo que os principais fluxos do comércio mundial têm origem na Ásia, com destino a dois locais: Europa e EUA (ONU, 2019).

O Canal do Panamá continua a ser um importante *chokepoint* para o transporte internacional, onde todos os anos 14.000 navios passam através do mesmo, transportando mais de 4% do comércio mundial, verificando-se um considerável aumento de navios a passar pelo canal do Panamá depois da sua ampliação (ONU, 2019).

No Sistema Internacional, o comércio tem um papel preponderante para as relações entre os estados, contudo, a importância do comércio vai muito mais além da vertente económica, e abarca mais áreas, relevando-se a vertente política e militar, verificando-se sistematicamente o estabelecimento de acordos entre Estados, com estes a tentar ganhar poder de negociação nos mercados internacionais, procurando efetuar acordos entre si, de forma a que consigam uma relação “win-win” para potenciar sinergias e facilitar a obtenção de vantagens e/ou benefícios.

⁴⁴ Com os fenómenos associados ao aquecimento global, está transitável cada vez durante mais tempo, em que num futuro próximo, pode vir a tornar-se uma verdadeira alternativa às atuais rotas comerciais.

3.1. EUA

A construção do canal revolucionou o que era considerado o padrão de transporte marítimo e foi um triunfo estratégico e militar de elevada importância, pois permite aos navios encurtar o tempo de transporte entre o Atlântico e o Pacífico por quase um mês, tornando-se uma ligação comercial marítima crucial (Currie, 2015).

O uso militar da zona pelos EUA acabou quando esta retornou ao controle panamenho, contudo, os EUA mantêm a assistência ao Panamá, de forma a garantir que este continue a ser um país seguro, próspero e democrático, sendo ainda o Panamá o seu principal parceiro na região.

3.1.1. Interesses económicos

Os EUA e o Panamá têm interesses convergentes no comércio interoceânico no Canal do Panamá para que seja seguro e eficiente. Para os EUA o principal interesse é manter esta relação de dependência mútua⁴⁵ a tentando manter-se como principal usuário do Canal, sendo que esta rota permite tornar o comércio entre os Oceanos mais económico. O Panamá, por sua vez, tem interesse numa aproximação e estreita relação com os EUA, uma vez que metade da população vive nas margens do canal e este país gera elevados benefícios económicos (Institute for Policy Studies [IPS], 1996).

Os EUA e o Panamá assinaram acordos com vista à eliminação de taxas e outras barreiras às exportações dos EUA, para promover o crescimento económico mútuo. As principais exportações dos EUA para o Panamá incluem petróleo, máquinas, aeronaves, produtos agrícolas e remessas de baixo valor. Por outro lado, as importações dos EUA no Panamá incluem peixe e frutos do mar, ouro, açúcar de cana, banana e abacaxi. Os setores de finanças/seguros lideram o investimento direto dos EUA no Panamá, enquanto os setores manufatureiro e imobiliário lideram o investimento direto panamenho nos EUA (USDS, 2019).

Segundo dados referentes a 2019, até dia 19 de novembro, os EUA utilizam o Canal do Panamá principalmente para o comércio marítimo para a Europa (no caso das cargas provenientes da costa Oeste) e para a América do Sul, América Central e Ásia (no caso das cargas provenientes da costa Este) (Panama Canal Authority [PAC], 2019).

⁴⁵ Passam pelo Canal do Panamá quase 15% de todo o transporte marítimo dos EUA e cerca de 4% do comércio mundial passa por esta rota. Por sua vez cerca de 68% do tráfego existente no Canal é proveniente de portos Americanos (USDS, 2019).

3.1.2. Interesses militares

Ainda durante a construção do Canal, Mahan (1914) já fazia referência à sua importância militar, referindo que nenhum inimigo naval poderia ameaçar as costas atlântico e pacífico simultaneamente, sem grandes e indevidos riscos para si mesmo. A grande vantagem traduzia-se na curta linha de comunicações entre as costas, sem ter que recorrer ao Estreito de Magalhães, e, simultaneamente, realizar mais tarefas com menos frotas de navios, e em menos tempo, dando rapidez decisiva contra qualquer inimigo (Hattnedorf & Hughes Jr., 1991).

Até 1979, toda a zona envolvente do canal do Panamá fazia parte do território americano, acomodando vários lares de cidadãos americanos, assim como dezenas de instalações militares. A atividade militar era tão vasta, que os próprios navios de guerra dos EUA eram construídos com dimensões ajustadas à capacidade do canal (Greer, 2019).

Atualmente, os EUA não têm o interesse militar no Canal do Panamá, como tiveram durante a Segunda Guerra Mundial, ou mesmo durante a Guerra do Golfo, em 2001, que resultou num incremento de 10 % de tráfego no Canal (Navarro, 2015).

Apesar de ter sido estipulado nos Tratados do Canal do Panamá a remoção de todas as forças e bases militares americanas, existe interesse em manter o domínio deste ponto estratégico, como ferramenta militar, permitindo um rápido apoio mútuo entre a costa atlântica e pacífica, pelo que os EUA têm mantido um papel fundamental na política do canal, com direito, inclusive, ao lugar de Presidente do Conselho Consultivo da Comissão do Canal do Panamá (IPS, 2019).

3.1.3. Interesses políticos

Os interesses políticos passam por prestar apoio ao Panamá para garantir que continue um país seguro, próspero e democrático e que continue a trabalhar com os EUA como seu principal parceiro na região. Estes dois estados têm trabalhado em conjunto para promover interesses comuns na melhoria da segurança dos cidadãos e no fortalecimento do Estado de Direito. A cooperação é obtida de várias formas, incluindo o combate ao tráfico ilegal de drogas e outras atividades criminosas, sendo que, devido à história compartilhada, possuem laços culturais muito fortes (United States Department of State [USDS], 2019).

3.2. CHINA

Fiel à sua tradição de planeamento de longo prazo, a China começou a desenvolver uma relação comercial com o Panamá, em meados da década de 1980, durante a crise “*Noriega*”⁴⁶ pois cedo percebeu que era importante para a sua estratégia expansionista. Desde 2006, é o país mais conectado ao mundo pela via marítima (ONU, 2019), tornando o canal um ponto chave no sistema comercial global, que pode dar uma contribuição inesperadamente elevada à segurança nacional e à influência internacional da China.

3.2.1. Interesses económicos

A China tem muitos interesses económicos no Canal do Panamá, pela necessidade de fazer chegar os seus bens aos países que acede através do Oceano Atlântico, pelo que, utiliza este canal, para chegar, principalmente aos portos da costa leste dos EUA (Transit Statistics, 2019).

Desde que a China restabeleceu as relações diplomáticas com o Panamá, nos últimos anos, existiu um aumento de cooperação extraordinária entre os dois países, tendo sido assinados diversos de acordos (Ministry Of Commerce People's Republic of China, 2018).

Os acordos assinados vão desde o livre comércio e desenvolvimento de infraestruturas, passando por turismo e intercâmbio cultural, até a formação de jornalistas e cooperação judicial (The Caribbean Council [CC], 2019).

3.2.2. Interesses militares

Talvez por estratégia (ou não) a China recusou-se a assinar o Protocolo de 1977⁴⁷, aberto à adesão desde 1 de outubro de 1979 (Organization of American States, 2019a), querendo indicar que a China não atuará como garantidor de segurança do Canal ou do sistema marítimo existente, podendo defender o canal ou ameaçá-lo, dependendo do que tiver mais interesse na altura.

3.2.3. Interesses políticos

Depois do Panamá romper relações com Taiwan, as portas abriram-se ao desenvolvimento da política económica da China no Panamá, que por sua vez ex-

⁴⁶ Durante a Operação Just Cause, em 1989, as tropas dos EUA entraram no Panamá e capturaram Noriega, Presidente do Panamá que não cederia o poder após as eleições (USDS, 2019)

⁴⁷ Protocolo assinado entre os EUA e o Panamá onde ficou definido a neutralidade do canal (Organization of American States, 2019b)

pandiu a sua influência política nesta parte do mundo (Fornes & Mendez, 2018).

Com a estratégia de longo prazo, que caracteriza o Governo Chinês, este país já concluiu que os custos para sua marinha mercante serão enormes, caso os principais *chokepoints* existentes no mundo sejam bloqueados, colocando em causa, não só o comércio, mas também o acesso às vitais importações de petróleo que necessita (Gao & Lu, 2019).

3.3. UNIÃO EUROPEIA

A União Europeia (UE) é um dos exemplos mais antigos e complexos em que diversos países se juntaram, estabelecendo acordos, passando a existir uma área de livre comércio, assim como a criação de instituições comuns.

3.3.1. Interesses económicos

Em 2019, dos 10 países que mais efetuaram comércio por esta via marítima, 4 encontram-se na Europa: Bélgica, Holanda, Inglaterra e Espanha (ONU, 2019).

A Europa utiliza principalmente este canal para efetuar os seus transportes de bens para o lado Oeste dos EUA, América Central e América do Sul. O Panamá e a UE têm vindo a desenvolver as suas relações económicas de forma gradual, fortalecendo o comércio, sempre com o objetivo de promover um melhor acesso de bens do Panamá e da América Central aos mercados europeus (União Europeia [UE], 2016).

3.3.2. Interesses políticos/militares

No âmbito da sua atividade política, a UE tem diversos projetos com o Panamá, abrangendo dezenas de áreas de intervenção, tendo sempre em vista manter e fomentar as boas relações existentes. A ajuda dada pela UE permitiu ajudar o Panamá a ter um crescimento económico rápido, permitindo impactar positivamente nos indicadores sociais, não obstante de ainda persistirem muitos desafios a nível social, quer pelas desigualdades, quer pela necessidade de aumentar os serviços públicos disponíveis (European Commission, 2019).

Assim, uma das primeiras prioridades é estabelecer mecanismos para o diálogo político, que permita manter uma plataforma permanente para a UE e o Panamá trocarem opiniões sobre, entre outros temas, direitos humanos, governança, desenvolvimento sustentável, mudança climática, democracia, igualdade de género, prevenção de conflitos, combate a drogas e armas tráfico, corrupção e crime organizado (UE, 2016).

3.4. RÚSSIA

Ainda que não se verifique um interesse acrescido pelo Canal do Panamá, importa fazer uma breve referência à influência da Rússia na região da América Central e Latina.

Atualmente, o Brasil e o México mantêm uma relação de parceria comercial com Rússia, acrescentando outras parcerias, como a Venezuela, Nicarágua e Cuba, com vínculos muito estreitos políticos e militares, que vão desde a venda de armamento até à cooperação militar, favorecendo a perspicácia geopolítica da Rússia na região (Milosevich-Juaristi, 2019).

Pelo facto de não poder intervir, tal como acontece com a Síria, por implicar um grande dispêndio, desde 1991, após a dissipação da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, a Rússia tem vindo a intensificar as suas relações na região, fazendo uso de uma retórica antiamericana, pretendendo desestabilizar as relações existentes destes países com o seu aliado (Milosevich-Juaristi, 2019).

A reforçar este ponto, também Guedes (2012) faz referência ao crescente interesse regional russo na região, com especial incidência na Venezuela e Cuba, países estes com quem têm intensificado cooperação, sendo essa cooperação evidenciada através da realização de exercícios militares. Acrescenta-se ainda a tentativa de negociação para concretizar a instalação de bases militares.

Para alguns autores como Roberts (2019) a América do Sul desempenha um importante papel de influência e projeção de poder russo, especialmente pela perspectiva da existência de grandes recursos energético.

4. ANÁLISE DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

Para o teorizador americano Alfred Mahan (1840–1914), o poder marítimo determinava a hegemonia mundial, sendo que o poder do mar era o produto da economia, política, da tecnologia e da geografia: para a economia tornava-se necessário circular pelos oceanos com segurança e de acordo com a previsibilidade; no que dizia respeito à política internacional, era fundamental criar forças navais robustas, para fazer face às ameaças externas, que poderiam interferir no comércio marítimo: a tecnologia era essencial para obter recursos que oferecessem maiores vantagens operacionais, tanto no ataque como na defesa; relativamente à geografia, esta podia tornar a nação mais forte ou mais vulnerável, conforme a sua loca-

lização (Gompert, *Sea Power and American Interests in the Western Pacific*, 2013).

O Canal do Panamá, desde sempre, se constituiu como um dos essenciais canais de ligação de comércio, integrando capacidades e características que o elevam no comércio internacional, com peculiar interesse para a América Latina, contribuindo para uma forte presença e superioridade nos mercados mundiais (Navarro, 2015). A competitividade comercial entre vários atores, como os Estados Unidos da América (EUA), a China e a Europa, faz com que o Canal do Panamá tenha um acrescido interesse por parte destes utilizadores, permitindo uma rota comercial a um custo mais parcimonioso, com um tráfego mais simples do que as restantes opções (Navarro, 2015).

4.1. RELAÇÃO DE INTERESSES DOS DIFERENTES ATORES

A China tem vindo a conquistar uma posição distinta no comércio mundial, obtendo novos parceiros comerciais e conquistando um lugar de destaque nos mercados internos dos mesmos, enquanto constrói e consolida a sua influência nos mercados mundiais, ameaçando a hegemonia norte americana (Monteiro & Obregon, 2019). Por outro lado, os EUA têm vindo a aplicar uma política externa cada vez mais imprevisível, o que tem vindo a provocar dúvidas nas relações internacionais, dando oportunidades a outros atores, como é o caso da China, de aumentarem a sua influência política e económica a nível global (Parlamento Europeu [PE], 2018). Também, relativamente à UE, cada vez mais se releva a importância de uma relação mais reforçada com o seu parceiro, a China, pretendendo estabelecer e equilibrar ainda mais as ligações económicas, através do emprego de um sistema de comércio multilateral transparente, com regras bem definidas, sem discriminações, com mais abertura e abrangência, tendo como orientação a Organização Mundial do Comércio (OMC) (Comissão Europeia [CE], 2019).

É neste quadro geral de relações económicas que o Canal do Panamá, como ferramenta de comércio, de enquadra, constituindo-se como um elemento partilhado que concorre para os interesses comerciais individuais e coletivos dos atores anteriormente identificados.

Apesar dos principais usuários do Canal do Panamá serem os EUA, China, México, Chile e Japão, o presente trabalho incide apenas nos primeiros dois e na Europa, uma vez que é nestes que reside a principal conflitualidade comercial global. Em 2018, os principais fluxos comerciais foram estabelecidos entre a costa este dos EUA e a costa oeste da América do Sul, a costa este dos EUA e a costa oeste da

América Central (Figura 1), Europa e costa oeste da América do Sul e entre a Ásia e a costa este da América Central (PCA, 2019).

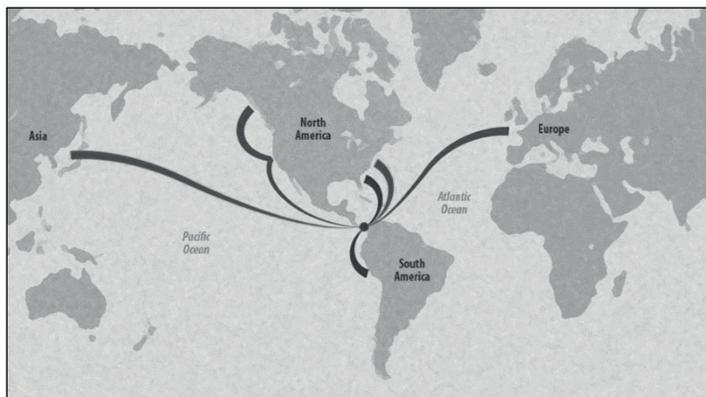


Figura 1 - Principais rotas do Canal do Panamá

Fonte: Silva (2017).

4.1.1. Interesses económicos

Em 2018, a economia mundial foi afetada pelas elevadas tarifas aplicadas pelos EUA a vários parceiros comerciais, originando represálias por parte dos mesmos, e também pela guerra comercial crescente com China, que afetou significativamente a comercialização de produtos agrícolas, industriais e tecnológicos, assim como um número crescente de bens de consumo (PCA, 2019). No relatório anual de 2018, do Canal do Panamá, estão patentes os efeitos dos conflitos comerciais, entre os EUA e a China, sendo referido as dificuldades sentidas pelo conflito, em relação às trocas comerciais e sanções aplicadas, com recurso de elevadas tarifas alfandegárias (PCA, 2019).

No entanto, em 2018, a atividade económica do Canal do Panamá preservou uma boa taxa de crescimento, mas moderada, patrocinada por um crescimento dos EUA, uma cadência moderada na zona euro, um desempenho mais lento, mas ainda significativo, da China, resultando numa balança de oferta e procura relevante, em termos de carga marítima, e maiores lucros globais para o setor de transporte marítimo global em 2018. De acordo com a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento⁴⁸ (UNCTAD), espera-se que a tendência continue nos próximos cinco anos, fruto também da recuperação dos preços das mercadorias, como metais e produtos energéticos (PCA, 2019). A importância deste canal é

⁴⁸ Tradução do anglo-saxónico “United Nations Conference on Trade and Development”.

expressa não só pelo seu tráfego, mas também pelas mercadorias que faz passar, como sejam as leguminosas, contentores de carga e fundamentalmente petróleo e produtos petrolíferos (Navarro, 2015).

Interessa aqui fazer uma breve análise das exportações e importações do seu maior usuário, os EUA. Os principais importadores de mercadoria dos EUA são o México (US\$ 181⁴⁹), o Canadá (US\$ 149), a China (US\$ 133), o Japão (US\$ 66,9) e a Alemanha (US\$ 61,6). As suas importações têm na origem, essencialmente, a China (US\$ 476), o México (US\$ 307), o Canadá (US\$ 274), o Japão (US\$ 125) e a Alemanha (US\$ 111) (Observatory of Economic Complexity [OEC], 2017).

Neste contexto, torna-se fundamental referir a nova rota da seda, também conhecida por “uma faixa, uma rota”⁵⁰, materializando um projeto multimilionário da China, que lhe permite uma maior afirmação nas relações internacionais e revolucionar o comércio mundial, com vista a beneficiar todos os participantes, construído um sistema comercial mais equilibrado e sustentável, principalmente entre a Ásia e a Europa. Esta rota comercial, constituída por rotas terrestres, através do continente euro-asiático, e rotas marítimas, que estabelecem ligação entre a Ásia, África e Europa, representa um grande salto económico para a China e para a Europa, tanto no nível regional como global, esperando-se um forte impacto económico nas suas futuras tendências comerciais (Kaplan, 2018).

Apesar do traçado já definido das rotas entre a Ásia, África e Europa, a China manifesta um elevado interesse em estender novas rotas globais, com recurso ao espaço estratégico do oceano atlântico, a partir do porto de Sines, em Portugal, contribuindo para o reforço estratégico europeu (Figura 2) (Rodrigues, 2018). Atendendo a este aspeto, em cinco de dezembro de 2018, foi assinado um memorando de entendimento, entre Portugal e China, com vista à cooperação bilateral na materialização da rota da seda, dispondo do porto de Sines para a rota dos porta-contentores provenientes do Canal do Panamá, contribuindo para o transbordo de carregamentos, na rota com destino à Ásia (Caetano, 2018).

⁴⁹ Em mil milhões de dólares americanos.

⁵⁰ Tradução do anglo-saxónico “*One Belt, One Road*”.

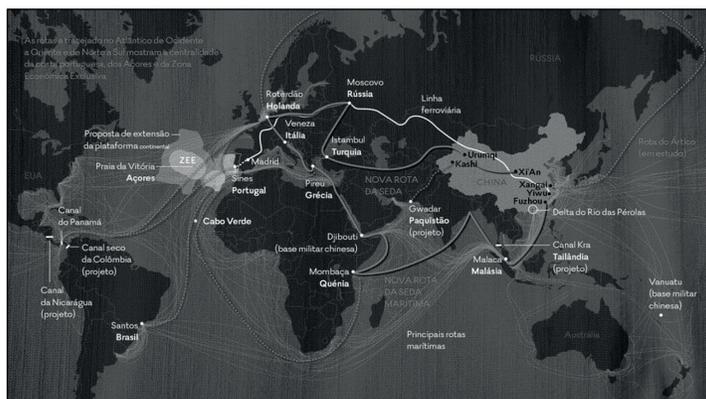


Figura 2 – Nova rota da seda
 Fonte: Rodrigues (2018).

A influência e presença da China na América Central e Latina tem vindo a ganhar terreno, aproveitando a hostilidade de países como Venezuela, Bolívia, Equador e Cuba relativamente aos EUA, traduzindo-se em oportunidades para as empresas e instituições financeiras da China. Mesmo relativamente aos países que reconhecem e mantêm relações com o Taiwan, como a República Dominicana, Nicarágua e Paraguai, estes observam o crescimento económico da China na região como um aspeto bastante positivo. Desta região, destaca-se a Costa Rica como o país que estabelece relações mais harmoniosas com a China, mantendo relações diplomáticas muito próximas (Rodríguez, 2016).

4.1.2. Interesses militares

No final de 1999, o controlo do Canal do Panamá foi transferido, pelos EUA, para o Panamá, como previsto nos termos do Tratado do Canal do Panamá de 1977, altura em que o Panamá assumiu a responsabilidade de operar e defender o Canal. Nessa data, os EUA retiraram todas as suas forças militares do Panamá e as instalações militares ficaram sob controlo do Panamá (Sullivan, 2012). Concomitantemente, com o Tratado do Canal do Panamá, foi também ratificado o Tratado relativo à Permanente Neutralidade e Operação do Canal do Panamá, que dispunha no seu artigo 5.º que após o termo do Tratado do Canal do Panamá, apenas a República do Panamá poderia operar o Canal e manter forças militares, pontos de defesa e instalações militares no seu território nacional (EUA, 1977).

Desta forma, torna-se fundamental fazer referência ao controverso acordo firmado entre o Ministro do Governo e Justiça do Panamá, Aníbal Salas, e o Em-

baixador dos EUA no Panamá, Frederick A. Becker, em 2002, que permite o patrulhamento conjunto nas águas do Panamá para impedir o tráfico de drogas, a pesca ilegal e o contrabando, sugerindo ainda uma forte presença militar, influência e legitimidade histórica em território Panamenho (Díaz, 2019).

O investimento dos EUA na América Central, contribui significativamente para a segurança interna, pelo que, cada vez mais, se verifica sucesso nas operações de interdição marítima, muitas das quais em apoio direto à *Joint Interagency Task Force* (JIATF)⁵¹ Sul. As unidades navais de combate a narcóticos do Panamá, em conjunto com a Guatemala e El Salvador, estão entre mais competentes da América Central, realizando inúmeras interdições conjuntas e operações individuais (Tidd, 2018).

Anualmente, os EUA mantêm a sua atividade militar na região do Panamá, com a realização de um exercício multinacional, o “*Panamax*”, fortalecendo e preservando os relacionamentos, e possibilitando que sejam alcançados objetivos de segurança comuns, entre os países parceiros da região. Este exercício militar, teve início em 2003, com a participação do Chile, Panamá e EUA, sendo, inicialmente, focalizado unicamente na segurança do Canal do Panamá, tendo crescido de tal forma que se tornou no maior exercício da coligação, garantindo a defesa desta infraestrutura, que se constitui como uma das mais estratégicas e economicamente importantes do mundo, contado com 98 participantes de 17 países parceiros⁵². O “*Panamax*”, atualmente, é um exercício multinacional, que visa, não só, a proteção e garantia de uma circulação segura pelo Canal do Panamá, mas também a sua neutralidade e o respeito pela soberania nacional, permitindo a realização de treinos de interoperabilidade para as nações que participam, desenvolvendo as suas capacidades de planeamento e condução de operações multinacionais complexas⁵³ (United States Southern Command [USSC], 2018).

A posição dos EUA em relação ao projeto da nova rota da seda é muito clara, atendendo à crescente influência económica da China, no entanto, também relativamente ao domínio militar, este projeto é entendido como uma ameaça, na medida em que, provavelmente, serão projetadas bases militares para garantir segurança à respetiva rota, impondo, simultaneamente, novas vantagens militares, traduzidas

⁵¹ A JIATF Sul, é uma força militar, pertencente ao Comando Militar Sul dos EUA, que tem por missão detetar e monitorizar o tráfico ilegal, nos espaços aéreo e marítimo (JIATF, 2019).

⁵² Dos participantes na componente naval, incluem: México, República Dominicana, Belize, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicarágua, Costa Rica, Panamá, Trinidad e Tobago, Colômbia, Equador, Brasil, Peru, Chile, Paraguai e Argentina (USSC, 2018).

⁵³ O exercício multinacional “*Panamax*” integra oportunidades ímpares de treino, simulando cenários controlados por scripts, permitindo consolidar a interoperabilidade nas operações combinadas, com padronização de tecnologia e procedimentos operacionais análogos (USSC, 2018).

pelo desenvolvimento de capacidades para lidar com ameaças como o terrorismo e a pirataria (Department of Defense [DF], 2019). A necessidade de aceder a portos estrangeiros, como o caso do Panamá, representa uma ameaça, no que respeita ao acesso mesmos, pré-posicionando meios militares para garantir o apoio logístico naval, em águas como o Oceano Índico, o Mar Mediterrâneo e o Oceano Atlântico (DF, 2019).

Também por parte da China, importa referir que este país tem desenvolvido atividade militar na região da América Latina, sendo de destacar o exercício militar multinacional realizado com a Venezuela em 2015 (Agence France-Presse, 2015), assim como a visita de uma frota de navios de guerra chineses a Cuba, também em 2015, com posterior passagem pelo Canal do Panamá (Havana Times, 2015).

4.1.3. Interesses políticos

De acordo com a *“Integrated Country Strategies”* (ICS) dos EUA com o Panamá, o desenvolvimento da influência da China no Panamá é, cada vez, maior, o que terá implicações para os seus interesses. A partir de 2017, o Panamá deu início a novas relações diplomáticas com a China e, o que tem vindo a alinhar uma cooperação bilateral entre estes dois países, constituindo uma ameaça para a missão e objetivos de ICS dos EUA no Panamá (USDS, 2018). Neste sentido, os EUA entendem ser vital para os seus interesses isolar o Panamá da influência e tentativa da China de estreitar relações com este país, através das instituições democráticas, dos serviços de segurança e no setor comercial, assim como aplicar regras que protejam o Panamá contra a ameaça da China aos direitos humanos, com medidas anticorrupção e respeito pelas normas democráticas (USDS, 2018).

A China tem investido no Panamá, em projetos como o Porto de Cólón, iniciado em 2017, pela China Landbridge Group, tendo tornado este porto como um dos principais destinos turísticos do mar das Caraíbas (Copetti, 2018).

Em 2017, a China e o Panamá assinaram um acordo, estreitando as suas relações comerciais e diplomáticas, referente ao transporte marítimo, permitindo um fácil transporte de passageiros e mercadorias, no que respeita ao registo de navios e controlo de segurança, mas também o estabelecimento de escritórios reservados ao controlo da navegação e segurança marítima dos seus navios, o que tornou já a China como um aliado e o segundo maior utilizador do Canal do Panamá, logo atrás dos EUA (Cardoso, 2017).

Em entrevista ao jornal *“La Estrella de Panamá”*, Guillermo Cochez, ex-embaixador do Panamá na Organização dos Estados Americanos, afirmou que os EUA se esqueceram da América Latina e que quando se aperceberam já era tarde. Estes

fatores levaram, à aplicação de elevadas taxas alfandegárias aplicadas por parte dos EUA, afetando os recursos gerados pelo Canal do Panamá, em 2019 (Copetti, 2018). No entanto, o investimento dos EUA no Panamá continua a ser elevado, apoiando várias instituições democráticas, não só para o fortalecimento da economia, como também na proteção e segurança (USDS, 2018).

A localização do Panamá, faz com que esteja exposto, de forma tentadora, ao comércio ilegal (Figura 3), pela sua extensa zona costeira e escassamente povoada, mas também pela facilidade de transporte, associada ao Canal do Panamá, pelo que, nos últimos anos, a política dos EUA tem vindo reforçar a atenção para os assuntos do crime organizado na América Central, região da qual o Panamá faz parte (USDS, 2018). O tráfico de droga e fluxo migrantes são os desafios mais recentes, mas também a insegurança generalizada, a política e sistemas judiciais sensíveis e os altos níveis de pobreza e desemprego (Meyer, 2019).

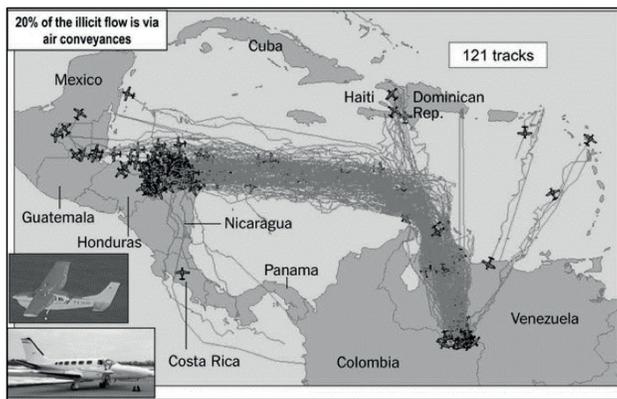


Figura 3 – Tráfico de droga aéreo na América Central

Fonte: Guedes (2014).

Através da Iniciativa de Segurança Regional da América Central⁵⁴ (CARSI) e os programas do Departamento de Defesa, os EUA auxiliam o Panamá no combate ao crime organizado, desenvolvendo a capacidade do governo e o controle de fronteiras, garantindo, simultaneamente, a segurança da população do Panamá, contribuindo para o fortalecimento de instituições democráticas, o desenvolvimento socioeconómico e o crescimento sustentado (Tabela 1) (USDS, 2018).

⁵⁴ Tradução do anglo-saxónico “Central America Regional Security Initiative”.

Tabela 1 – Financiamento dos EUA no Panamá (milhões de dólares americanos)

		ESF	INCLE	NADR	IMET	FMF	Total
2016	Panamá			0.5	0.7	2.1	3.3
	CARSI	126.5	222.0				348.5
2017	Panamá			0.5	0.8	2.0	3.3
	CARSI	104.2	225.0				329.2
2018 (Estimativa)	Panamá			0.5	0.6	2.0	3.1
	CARSI	104.2	215.0				319.2
2019 (Estimativa)	Panamá			0.5			0.5
	CARSI	100.0	190.0				290.0
2020 (Estimativa)	Panamá			0.5	0.7		1.2
	CARSI	95.0	155.3				250.3
Total		529.9	1007.3	2.5	2.8	6.1	1548.6

Fonte: Adaptado de (Meyer, 2019).

4.2. AMPLIAÇÃO DO CANAL E OS SEUS EFEITOS

Desde que foi inaugurado, o canal teve um papel fundamental no domínio militar, servindo os EUA, para mobilizar rapidamente navios militares de uma costa para a outra. Mas esta capacidade, por outro lado, impôs fortes restrições ao desenvolvimento naval americano, na medida em que as características dos navios de guerra tinham de obedecer a rigorosas regras de concepção, pois tinham de passar pelo canal, tendo que cumprir as limitações originais, no que respeitava às suas dimensões (Hooper, 2019).

Mas também, a diferença de densidades e da altura do nível médio do mar, entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, obrigou à construção de eclusas no Canal, constituindo-se com uma limitação para as dimensões dos navios (Navarro, 2015). As eclusas inicialmente construídas tinham o limite de 304,8 metros de comprimento, 33,5 metros de largura e 12,8 metros de profundidade, limitando apenas a passagem de navios até 294,1 metros de comprimento, 32,3 metros de largura e 12,4 metros de profundidade, e uma capacidade máxima de transporte de 4400 TEU's, para navios que foram designados por *Panamax* (Silva, Análise de impacto da ampliação do Canal do Panamá no transporte marítimo brasileiro, 2017).

Apesar de ser mais lenta, relativamente a outros meios de transporte, a via marítima continua a ocupar 90% do comércio mundial, e por esse motivo, o Canal do Panamá teve necessidade de se adaptar às novas exigências para aumentar os seus níveis de competitividade (Navarro, 2015). Em 2006, a Autoridade do Canal do

Panamá propôs a expansão do canal, para que continuasse a constituir-se como uma empresa com competitividade, contribuindo também para o crescimento do estado do Panamá, criando mais postos de trabalho, produtividade e oportunidades para investimento (Navarro, 2015). A ampliação do canal, visou incrementar o seu tráfego, possibilitando a transitabilidade de navios *Pós-Panamax*, com capacidade de transporte de 12.000 TEU's, permitindo duplicar a sua capacidade anual de carga para 600 milhões de toneladas (Figura 4) (Navarro, 2015).

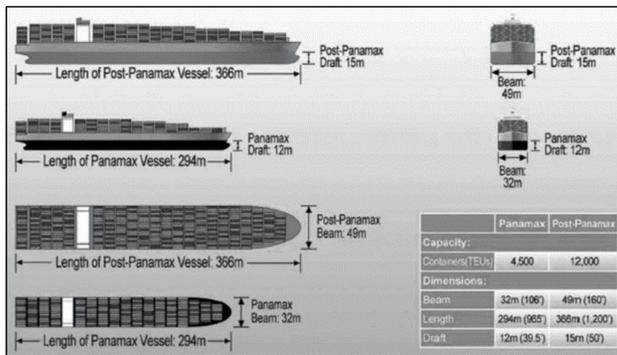


Figura 4 – Comparação entre navios *Panamax* e *Pós-Panamax*

Fonte: Morrison (2012).

Com um custo total de US\$ 5,4 mil milhões (ACP, 2016), o novo terceiro conjunto de eclusas permite a travessia de navios com 427 metros de comprimento, 55 metros de largura e 18,3 metros de profundidade, permitindo mais facilmente a travessia dos *Pós-Panamax*, entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico (Figura 5) (Hooper, 2019).

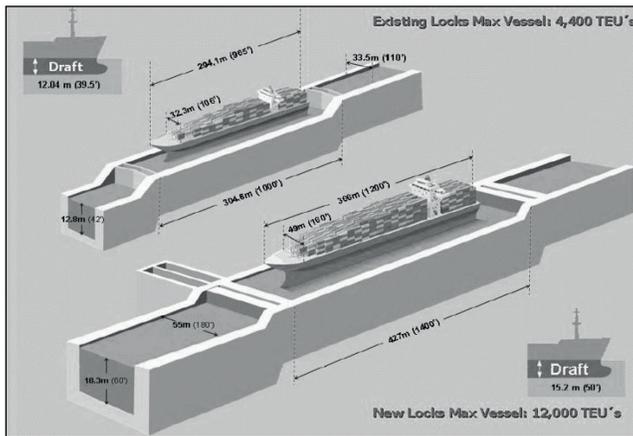


Figura 5 – Dimensões das novas eclusas do Canal do Panamá
Fonte: Cyprus (2014).

A ampliação do canal, foi projetada com elevada atenção aos aspetos ambientais, tendo uma conceção que reduz o consumo de água, reutilizando-a, e um cuidado especial pela preservação da vida animal no lago Gatún. Estima-se que na próxima década, se reduza mais de 160 milhões de toneladas de dióxido de carbono (Navarro, 2015).

4.2.1. Efeitos económicos

A emergência comercial do Sudeste Asiático e da China, nas últimas décadas, privilegiaram rotas de transporte marítimo alternativas, destacando-se o Canal do Suez, causando um impacto de concorrência com o Canal do Panamá. Neste sentido, tornou-se essencial criar condições que permitissem trazer vantagens competitivas, surgindo então o programa de ampliação do canal, para permitir a utilização por parte de navios maiores, que constituem a maior parte da frota mundial de transporte de mercadorias (Seabra & Flores, 2017).

Mesmo atendendo ao facto de que a utilização do Canal do Panamá, para trocas comerciais, pela Ásia e a Europa represente 1% das rotas utilizadas, as crescentes trocas mercantis entre ambos apontam para uma repleção do Canal do Suez, podendo verificando-se um incremento de taxas para aliviar o tráfego, levando a que algumas das grandes transportadoras possam optar por outras rotas marítimas, como a Rota do Cabo e o Canal do Panamá, agora com dimensões alargadas que possibilitam a passagem de maiores embarcações (Mendes, 2013). Apesar da Rota do Cabo ter uma distância análoga e não sejam aplicadas taxas de utilização,

as questões de ameaça à segurança, resultantes da pirataria, com maior incidência ao largo da Somália, também poderão traduzir-se numa vantagem para o Canal do Panamá, sendo uma opção mais segura (Mendes, 2013).

Relativamente às rotas marítimas que competem com o canal, no que respeita ao abastecimento da costa este dos EUA e América do Sul, este mantém a sua vantagem, no entanto, o alargamento deve-se, em muito, à competição com as linhas ferroviárias americanas, que têm vindo a desenvolver-se eficientemente no que respeita à ligação entre costas (Mendes, 2013).

A ampliação do Canal do Panamá também levou a que outros países adaptassem as suas infraestruturas portuárias para poderem aproveitar desta vantagem económica, como é o caso do porto de Itaqui, no Brasil, que tem vindo a ser alvo de investimentos para se constituir numa alternativa cada vez mais forte, traduzindo-se em vantagens financeiras com o uso do canal (Silva, 2017). De referir ainda o porto marroquino de Tânger-Med (Figura 6), lançado pelo Rei Mohammed VI, para competir com Algeiras e aproveitar os benefícios do alargamento do Canal do Panamá (Guedes, 2014).

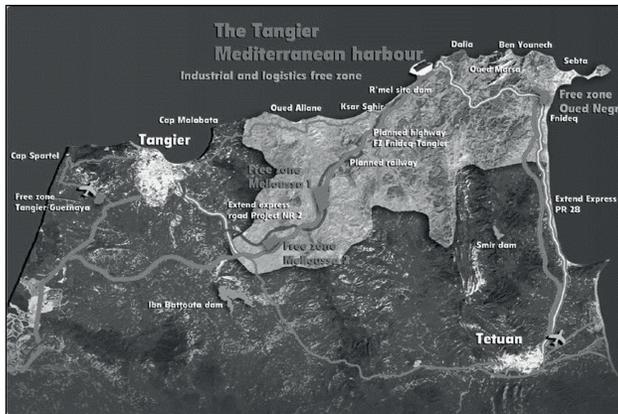


Figura 6 – Porto de Tânger-Med

Fonte: Guedes (2014).

4.2.2. Efeitos militares

A Marinha americana está sujeita a estas limitações do Canal do Panamá há tanto tempo, que as antigas dimensões poderão estar a restringir a inovação, acrescentando o facto de que estas alterações implicam um grande investimento que a Marinha dos EUA pode mostrar-se relutante em despendar. Ainda que o canal tenha sofrido alterações, os navios mantêm-se dentro dos limites, de acordo

com as dimensões de origem do canal. Os próximos navios de reabastecimento de combustível da classe John Lewis (T-AO 205), irão continuar com os parâmetros antigos, com uma largura de 32,2 metros, e, do mesmo modo, os navios Flight II LPD mantêm 31,9 metros. Também, no que refere aos navios de apoio logístico, estes não parecem ir para além das antigas dimensões do *Panamax* (Hooper, 2019). Já os atuais navios de tamanho médio se encontram muito perto dos limites originais, como é o caso dos navios da classe San Antonia (LPD 17), com 32 metros de largura, os da classe Independence (LCS 2), com 31,6 metros, e os navios de reabastecimento da classe Lewis e Clark (T-AKE-1), com 32,3 metros (Hooper, 2019).

Para além deste aspeto, também as infraestruturas de manutenção e os estaleiros navais, estão concebidos para as antigas dimensões do *Panamax*, pelo que, as alterações necessárias também implicarão remodelações e reequipamento de custos significativos. No futuro, estes restringimentos poderão revelar-se prejudiciais para os EUA, relativamente aos avanços da China na indústria da defesa, com a produção de navios de grandes dimensões (Hooper, 2019).

Também, posteriormente ao alargamento do canal, já procederam à sua passagem meios militares navais americanos, como o *Destroyer USS Zumwalt*, em 2016, que se deslocava do estaleiro *Bath Iron Works*, em Maine, para San Diego, acabando por não terminar a travessia devido a uma avaria no sistema de propulsão (The Guardian, 2016). Os novos navios Omaha (LCS 12) e o Portland (LPD-27), que se apresentaram ao serviço em 2018, também atravessaram o canal, em janeiro do mesmo ano, sendo que ambos se mantêm dentro dos limites de origem do canal (Naval Today [NT], 2018).

No que refere aos porta aviões dos EUA, assim como os navios petroleiros do tipo *Very Large Crude Carrier* (VLCC), os mais modernos continuam a ter de recorrer ao Estreito de Magalhães, uma vez que a ampliação do canal não se manifestou suficiente para a sua travessia do mesmo, o que, segundo o Professor Doutor Armando Marques Guedes, enquanto docente no Instituto Universitário Militar, se justifica pelo facto de os EUA pretenderem manter uma forte presença militar na região da América do Sul.

Neste sentido, é importante referir que nos últimos anos, os EUA têm vindo a reforçar as suas relações com a Argentina, estabelecendo diversos acordos e promovendo investimentos no âmbito da defesa, como seja a compra de 12 aviões Beechcraft Texan II por parte da Argentina aos EUA, mas também implementando bases militares na região, estando uma delas localizada na região de Ushuaia, junto ao Cabo de Hornos (Figueira, 2018), reforçando precisamente a opinião Professor Doutor Armando Marques Guedes.

4.2.3. Efeitos políticos

Cada vez mais, a China estreita relações com a América Central, estabelecendo acordos diplomáticos, nomeadamente com o Panamá para a inclusão da nova rota da seda, orientando as atenções dos EUA para o gigante asiático e para esta região de interesse, tendo na questão central a importância logística da ligação interoceânica (Copetti, 2018).

De acordo com Tidd⁵⁵ (2018), a nova rota da seda é um poderoso instrumento da China, para incrementar a cooperação económica com a América Central, constituindo-se como uma atividade económica global competitiva, e sendo uma oportunidade para alimentar o fornecimento contínuo e empréstimos, enquanto expande a sua influência e promove práticas comerciais injustas. O alcance desta rota aos principais pontos de acesso globais, como o Canal do Panamá, dá origem a vulnerabilidades comerciais e cria insegurança nos EUA, da mesma forma que os sistemas de comunicação necessários e os projetos espaciais, com potencial de duplo uso, poderão facilitar a recolha de informações, comprometer as redes de comunicação e restringir a capacidade trabalho dos EUA com estes países (Tidd, 2018).

4.2.4. Outros efeitos (“Canais” da Nicarágua e Costa Rica)

Nas últimas décadas, os países da América central idealizaram a construção de um canal interoceânico, que pudesse concorrer com o Canal do Panamá, pelo que, o alargamento deste último, e o crescente comércio na região, incentivaram a ponderação de construção de canais secos, que interligam o Oceano Pacífico ao Mar das Caraíbas e ao Oceano Atlântico (Rodríguez, 2017). Os projetos mais ambiciosos consistiam na criação de canais secos (Figura 7) em 7 países: México; Guatemala; Honduras; Nicarágua; Costa Rica; Panamá e Colômbia. No entanto, a concretização dos projetos foi mal planeada e acomodou mais ofertas políticas, para aumentar o número de votos durante as campanhas eleitorais, do que os próprios interesses de desenvolvimento económico (Salazar, 2019).

⁵⁵ O Almirante Kurt W. Tidd é o Comandante do Comando Militar Sul dos EUA.



Figura 7 – Projetos dos Canais Secos da América Central

Fonte: Rodrigue (2017).

O canal seco, que apresenta determinadas vantagens⁵⁶, visa a criação de dois grandes portos, situados no Oceano Pacífico e no Mar das Caraíbas, duas ferrovias com capacidade de transporte e rápida velocidade, e um conjunto de infraestruturas que permitem celeridade no processo logístico da mercadoria, realizando a ligação entre portos (Salazar, 2019).

Na Costa Rica, os anos 80 foram afetados por uma crise económica, afetando os indicadores económicos e sociais, levando a que este país apostasse fortemente numa nova área, o turismo verde assente no conceito desenvolvimento sustentável, tendo impulsionando outro tipo de atividades como sejam empresas de serviços e alta tecnologia, como é o caso da INTEL, que tem a sua maior fábrica na Costa Rica. No entanto, a Costa Rica nunca chegou a recuperar economicamente, voltando a atingir as expectativas que foram alcançadas nos anos setenta (Salazar, 2019).

Assim, a construção de um canal seco transoceânico (Figura 8) poderá reforçar a economia da Costa Rica e, provavelmente, transformar o país num grande centro logístico na região, acrescentando o facto de este país estar localizado numa região estratégica, que estabelece ligação entre o Norte e o Sul do Continente Americano, mas também a sua democracia e economia estável, instituições públicas e apreço pelo meio ambiente, proporcionando a confiança de investidores internacionais (Salazar, 2019).

⁵⁶ Os canais secos têm a possibilidade de serem construídos de forma rápida, em menos de 5 anos, ao contrário de um canal transoceânico, podendo ser construído entre 10 a 15 anos (Rodrigue, 2017).



Figura 8 – Projeto “AMEGA” do Canal Seco da Costa Rica
Fonte: Salazar (2019).

Em 2014, o presidente do Nicarágua, Daniel Ortega, concedeu a concessão de construção de um canal interoceânico a uma empresa privada chinesa, a Hong Kong Nicarágua Development, cujo propósito seria similar ao do Canal do Panamá, em que os canais teriam o triplo da largura, estabelecendo uma ligação entre o Oceano Pacífico e o Mar das Caraíbas, beneficiando também do acesso ao Oceano Atlântico. Para além dos EUA se oporem a este projeto, o facto da China iniciar a criação de fortes ligações com o Panamá, fruto do alargamento do canal, que permite a materialização de uma porta de entrada para a futura Rota da Seda, fez com que o projeto não avançasse, associado também ao facto da falência do seu maior investidor, o multimilionário Wang Jing (Korn, 2018).

5. CONCLUSÕES

Atualmente, o comércio internacional assiste a inúmeros conflitos de interesses por parte dos dois gigantes da economia mundial, os EUA e a China. A instabilidade da política externa norte americana, serve de pretexto para a China se afirmar, cada vez mais, procurando associar-se a vários atores, reforçando e constituindo novas alianças, entre as quais com a Europa, pretendendo estabelecer e equilibrar ainda mais as ligações económicas.

A nova rota da seda, constitui-se como um projeto que contribui para a construção da hegemonia mundial da China, que tem arrastado e influenciado vários

países Europeus, que veem nesta iniciativa também uma oportunidade económica, como é o caso de Portugal. Assim, a implementação da nova rota da seda, com a abrangência do Canal do Panamá, e atendendo à conjuntura atual de relações entre os atores identificados, sugere que a posição dos EUA se remeta para uma maior hostilidade comercial, e se deterioreem ainda mais estas mesmas relações, uma vez que este país é o maior usuário do canal, seguido pela China.

Apesar da devolução do canal ao Panamá, em 31 de dezembro de 1999, verifica-se ainda uma enorme dependência dos EUA para o seu funcionamento, não só pelo facto de ser o maior usuário, como para a sua segurança. A presença militar dos EUA na região da América Central é muito forte, tendo como pretexto a segurança do Canal do Panamá, que de facto, a sua integridade é primordial para os interesses económicos deste país.

O crime é outro fator que degrada a segurança da população e do próprio governo, pelo que, para além do apoio ao combate ao crime, a realização de exercícios militares, manifesta a intenção dos EUA controlarem militarmente a região, mantendo simultaneamente a sua soberania e dependência por parte dos países da América Central, no que respeita à segurança e defesa. Esta postura torna-se primordial, nesta fase de aproximação do Panamá à China, em que os EUA preveem que sejam projetados meios militares chineses, para esta região, atendendo à segurança da nova rota da seda.

Os interesses políticos concorrem diretamente para os interesses económicos, mantendo os EUA como o principal parceiro na região, tendo sempre como pano de fundo a continuidade da segurança do Panamá contribuindo para a sua prosperidade e democracia.

Os EUA, mantêm uma estratégia para a América Central, reforçando a diplomacia e a apoio na região, através de um plano bipartidário com os vários países dessa mesma região, que inclui o Panamá, com o objetivo de proteger as fronteiras e os cidadãos americanos, tendo como foco os fatores de segurança, a economia, a imigração ilegal e o crime transnacional, além de incrementar as oportunidades para empresas americanas. As relações políticas entre os dois países, em proveito da economia, são visíveis nos acordos estabelecidos, como o acordo comercial, que suprime tarifas e outros obstáculos às exportações dos EUA, favorecendo os investimentos e expandindo o comércio entre ambos (USDS, 2019).

As relações diplomáticas entre o Panamá e a China, são cada vez mais uma realidade, constituindo uma ameaça ao seu maior usuário, os EUA, com 68% de passagens, e que tenta acalorar as ligações ao Panamá, enquanto aplica regras di-

plomáticas, que têm como afiguração a segurança e proteção deste país, para afastar os interesses do rival asiático.

A ampliação do Canal do Panamá, com a inclusão de um terceiro conjunto de eclusas, para além de permitir o dobro da capacidade de tráfego e acompanhar a evolução do comércio mundial, também o colocou sob interesses internacionais, nomeadamente da China, que agora permite a sua inclusão na nova rota da seda. Este aspeto vem agravar as relações entre os EUA e a China, que agora se vêm numa situação de competição, relativamente a este importante instrumento económico, sendo que a China arrasta consigo os interesses dos seus aliados, como a Europa.

O Canal do Panamá assume, cada vez mais, um papel atrativo no comércio mundial, mas também se constitui como um elemento de competição entre os grandes gigantes económicos EUA e China, o que o coloca no topo das rotas marítimas mundiais, tendo a sua ampliação conduzido a maiores desafios e ambições.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agence France-Presse (2015, 15 de março). *Venezuela Gears Up Military Machine Amid Economic Crunch*. Defense News [Página online]. Retirado de <https://www.defensenews.com/global/the-americas/2015/03/15/venezuela-gears-up-military-machine-amid-economic-crunch/>
- Allianz Global Corporate & Specialty (2019). *Panama Canal expansion: Impact on shipping and insurance* [Página online]. Retirado de <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/panama-canal-expansion.html>
- Caetano, M. (2018). *Portugal e Espanha separados nas rotas da seda chinesas*. Diário de Notícias [Página online]. Retirado de <https://www.dn.pt/dinheiro/portugal-e-espanha-separados-nas-rotas-da-seda-chinesas-10277774.html>
- Cardoso, B. F. (2017, 30 de novembro). China e Panamá assinam acordo de cooperação no âmbito do transporte marítimo. *Cargo Revista - Transporte e Logística*. Retirado de <https://revistacargo.pt/china-e-panama-assinam-acordo/>
- Carron, A., Widmeyer, W., & Brawley, L. (1985). The development of instrument to assess cohesion in sport teams: the group environment questionnaire. *Journal of Sport Psychology*, 244-266.
- Carse, A. (2014). *Beyond the big ditch: politics, ecology, and infrastructure at the Panama Canal*. Cambridge: The MIT Press.
- Center of Military History (2009). *The Panama Canal: an army's enterprise*. Washington: United States Army.

- Copetti, T. (2018, 08 de outubro). *Quem ganha espaço no Canal do Panamá*. *Jornal do Comércio* [Página online]. Retirado de https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/colunas/conexao_china/2018/10/651351-pequim-ganha-es-paco-no-canal-do-panama.html
- Couto, A. C. (2011). *A Importância Estratégica do Atlântico Sul. XXXII colóquio de relações internacionais*. Braga: Universidade do Minho.
- Currie, S. (2015). *The Panama Canal*. San Diego: Reference Point Press.
- Deci, E., & Ryan, R. (1999). A Meta-Analytic Review of Experiments Examining the Effect of Extrinsic Extrinsic Rewards on Intrinsic Motivation. *Psychological Bulletin*, 692-700.
- Dennis, B. G. (2014). *Engineering the Panama Canal: a centennial retrospective*. Virginia: American Society of Civil Engineers.
- DF. (2019). *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2019*. Annual Report to Congress. Virgínia: Department of Defense.
- Díaz, J. M. (2019, 20 de janeiro). *Corte Suprema de Justicia: acuerdo Salas-Becker no menoscaba soberania*. *La Prensa* [Página online]. Retirado de https://impresa.prensa.com/panorama/CSJ-acuerdo-Salas-Becker-menoscaba-soberania_0_5217978227.html
- EUA (1977). *Tratado relativo à Permanente Neutralidade e Operação do Canal do Panamá*. United Nations - Treaty Series.
- European Commission. (2019). *Panamá* [Página online]. Retirado de https://ec.europa.eu/europeaid/countries/panama_en
- Farley, K., & Veitch, J. (2003). Measuring morale, cohesion and confidence in leadership: whatAre the implications for leaders?. *Canadian Journal of Police & Security Services*, 353-364.
- Festinger, L., Schachter, S., & Back, K. W. (1950). *Social pressures in informal groups: A study of human factors in housing*. New York: Harper & Bros.
- Figueira, F. B. (2018). *A presença militar atual dos EUA na América do Sul e no Atlântico Sul e seus reflexos para o Brasil*. Rio de Janeiro: Escola Marechal Castello Branco.
- Fornes, G., & Mendez, A. (2018). *The China-Latin America Axis*. London: Palgrave Macmillan.
- Gao, T., & Lu, J. (2019). *The impacts of strait and canal blockages on the transportation costs of the Chinese fleet in the shipping network*. *Maritime Policy & Management*. Retirado de <https://trid.trb.org/view/1635400>
- Gompert, D. C. (2013). *Sea Power and American Interests in the Western Pacific*. Santa Mónica: RAND Corporation.

- Greene, J. (2009). *The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal*. New York: The Penguin Press.
- Greer, T. (2019, 7 de maio). *The Panama Canal Could Become the Center of the U.S.-China Trade War*. Foreign Policy [Página online]. Retirado de <https://foreignpolicy.com/2019/05/07/the-panama-canal-could-become-the-center-of-the-u-s-china-trade-war/>
- Griffith, J. (1988). Measurement of Group Cohesion in U. S. Army Units. Basic and Applied. *Social Psychology*, 9, 149-171.
- Guay, F., Chanal, J., Ratelle, C. F., March, H. W., Larose, S., & Boivin, M. (2010). Intrinsic, identified, and controlled types of motivation for school subjects in young elementary school children. *British Journal of Educational Psychology*, 711-735.
- Guedes, A. M. (2014). Nouvelles Routes Maritimes. Novas Rotas Marítimas. Retirado de https://www.academia.edu/9980203/Nouvelles_Routes_Maritimes._Novas_Rotas_Marítimas
- Harding, R. C. (2006). *The History os Panama*. London: Greenwood Press.
- Havana Times. (2015, 10 de novembro). Chinese Warships Visit Cuba for Exercises. Retirado de <https://havanatimes.org/news/chinese-warships-visit-cuba-for-exercises/>
- Hooper, C. (2019, 18 de abril). U.S. Navy Should Think Big To Take Advantage Of Wider Panama Canal. Forbes [Página online]. Retirado de <https://www.forbes.com/sites/craighooper/2019/04/18/the-u-s-navy-can-do-more-to-leverage-a-bigger-panama-canal/#73308c7d5e01>
- Institute for Policy Studies (1996). *U.S. Panama Policy: Canal, Bases, and Dollars*. Retirado de https://ips-dc.org/us_panama_policy_canal_bases_and_dollars/
- IPS (2019). *Advisory Board* [Página online]. Retirado de <https://www.panacanal.com/eng/acp/advisory-board.html>
- JIATF. (2019). *Joint Interagency Task Force South* (J. I. South, Editor) [Página online]. Retirado de <https://www.jiatfs.southcom.mil/About-Us/>
- Kaplan, Z. (2018). The new Silk Road: The European Union, China and the future of trade. *School of Business*, 2018(1),131-145. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/331296132_The_new_silk_road_The_European_Union_China_and_the_future_of_trade/stats#fullTextFileContent
- Karabell, Z. (2004). *Parting the Desert: The Creation of the Suez Canal*. New York: Vintage Books.
- Keller, U. (2013). *The Building of the Panama Canal in Historic Photographs*. New York: Dover Publications.

- Keupp, M. M. (2015). *The Northern Sea Route: A Comprehensive Analysis*. Wiesbaden: Springer Gabler.
- Korn, V. (2018, 29 de julho). *Carta de Manágua: O Canal de Nicarágua foi abortado - não pode ser causa da crise*. Carta Maior [Página online]. Retirado de <https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Cartas-do-Mundo/Carta-de-Managua-O-Canal-de-Nicaragua-foi-abortado-nao-pode-ser-causa-da-crise/45/41089>
- LaFeber, W. (2010). *The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*. New York: Oxford University Press.
- Larsson, G. J. (2001). Leadership under Severe Stress: A Grounded Theory Study. Em G. J. Larsson, *Concepts for Air Force Leadership* (441-447.). Maxwell: Air University.
- Lasso, M. (2019). *Erased: The Untold Story of the Panama Canal*. Cambridge: Harvard University Press.
- Maritime Cyprus. (2014, 23 de setembro). *Shipmanagement Panama Canal Expansion Allows Transit Of Larger Ships With Greater Volumes*. Maritime Cyprus [Página online]. Retirado de <https://maritimecyprus.com/2014/09/23/panama-canal-expansion-allows-transit-of-larger-ships-with-greater-volumes/comment-page-1/>
- Maurer, N., & Yu, C. (2011). *The Big Ditch: How America Took, Built, Ran, and Ultimately Gave Away the Panama Canal*. Princeton: Princeton University Press.
- McCullough, D. (1977). *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal 1870-1914*. New York: Simon & Schuster.
- Mendes, F. (2013). O Alargamento do Canal do Panamá. Impacto na Economia Nacional. (Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2012/2013). Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares
- Meyer, P. J. (2019). *U.S. Strategy for Engagement in Central America: Policy Issues for Congress*. Washington D.C.: Congressional Research Search.
- Milosevich-Juaristi, M. (2019). *Rusia en América Latina: repercusiones para España*. Madrid: Real Instituto elcano.
- Ministry Of Commerce People's Republic of China. (2018). *China and Panama Sign Memorandum of Understanding on Trade in Services Cooperation* [Página online]. Retirado de <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201812/20181202813954.shtml>
- Monteiro, C., & Obregon, M. (2019). O novo muro de Trump: uma análise das implicações da guerra comercial entre os Estados Unidos e a China. *Derecho y Cambio Social*, 56 (ABR-JUN), 422-432.

- Morrison, B. C. (2012). *Race-to-the-Top: East and Gulf Coast Ports Prepare for a Post-Panamax World*. Durham: Duke University.
- Naval Today (2018). *Two future US Navy ships transit Panama Canal*. Retirado de <https://navaltoday.com/2018/01/17/photo-two-future-us-navy-ships-transit-panama-canal/>
- Navarro, D. (2015). *O Canal do Panamá: política e estratégia*. Brasília: Centro Universitário de Brasília.
- OECD (2017). *The Observatory of Economic Complexity* [Página online]. Retirado de <https://oec.world/pt/profile/country/usa/>
- ONU (2019). *Review Of Maritime Transport: 2019*. New York: United Nations Publications.
- Organization of American States (2019a). *H-9 Protocol - Signatories and Ratifications* [Página online]. Retirado de <http://www.oas.org/juridico/english/sigs/h-9.html>
- Organization of American States (2019b). *H-9 Protocol to the Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal* [Página online]. Retirado de <http://www.oas.org/juridico/english/treaties/h-9.html>
- PAC (2019). *Transit Statistics* [Página online]. Retirado de <https://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/index.html>
- Parker, M. (2009). *Panama Fever: The Epic Story of the Building of the Panama Canal*. New York: Anchor Books.
- PCA. (2019). *Annual Report 2018*. Panama Canal Authority. Retirado de <http://www.pancanal.com/eng/general/reporte-anual/2018-AnnualReport-Rev.pdf>
- PE (2018). *Relatório sobre o estado das relações entre a UE e os EUA*. Bruxelas: Parlamento Europeu.
- Rodrigue, J.P. (2017). *The Geography of Transport Systems*. New York, EUA: Routledge.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2013). *The Geography of Transport*. London: Routledge.
- Rodrigues, J. N. (2018, 31 de maio). Portugal na nova rota da seda da China. *Jornal Expresso* [Página online]. Retirado de <https://expresso.pt/economia/2018-05-31-Portugal-na-nova-rota-da-seda-da-China>
- Rodriguez, I. (2016). *A complexa influência Chinesa na América Latina: desafios e oportunidades para a região*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- Salazar, L. G. (2019). *Americas Educational Programs* [Página online]. Retirado de <https://americaseduprograms.com/the-costarican-dry-canal-challenges-and-possible-impacts/>

- Seabra, F., & Flores, G. (2017). *A ampliação do Canal do Panamá e a consolidação do comércio via Pacífico: Efeitos para os EUA e Brasil*. Belo Horizonte, Brasil: Universidade Federal de Santa Catarina.
- Silva, R. F. (2017). *Análise de impacto da ampliação do Canal do Panamá no transporte marítimo brasileiro*. Rio de Janeiro, Brasil: Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Song, D. W., & Panayides, P. M. (2015). *Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management*. London: Koganpage.
- Sullivan, M. P. (2012). *Panama: Political and Economic Conditions and U.S. Relations*. Washington: Congressional Research Service.
- The Caribbean Council. (2019). *Agreements between Panama and China continue to move forward* [Página online]. Retirado de <https://www.caribbean-council.org/agreements-panama-china-continue-move-forward/>
- The Guardian. (2016, 23 de novembro). *US navy's most expensive destroyer breaks down in Panama Canal*. Retirado de <https://www.theguardian.com/us-news/2016/nov/23/us-navys-most-expensive-destroyer-breaks-down-in-panama-canal>
- Tidd, K. W. (2018). *Posture Statment of Admiral Kurt W. Tidd before the 115th Congress of the Senate Armed Services Committee*. Washington: Senate Armed Services Committee.
- UE (2016). *Panama and the EU* [Página online]. Retirado de https://eeas.europa.eu/delegations/panama/19266/panama-and-eu_en
- USDS (2018). *Integrated Country Strategies - Panamá*. Washington: United States Departement of State.
- USDS (2019). *U.S. Relations With Panama* [Página online]. Retirado de <https://www.state.gov/u-s-relations-with-panama/>
- USDS (2019). *U.S. Relations With Panama* [Página online]. Retirado de <https://www.state.gov/u-s-relations-with-panama/>
- USSC (2018). *Exercise PANAMAX 2018 Kicks off in Mayport* [Página online]. Retirado de <https://www.southcom.mil/MEDIA/NEWS-ARTICLES/Article/1589227/exercise-panamax-2018-kicks-off-in-mayport/>

O ESTREITO DE MAGALHÃES, A PASSAGEM DE DRAKE – DO CONE SUL À PENÍNSULA DA ANTÁRTIDA

António Pedro Batista Marcelino da Silva

Major da GNR

António Xavier Mendes Rocha Pereira Coutinho

Major de Infantaria

RESUMO

A Passagem Sul, entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, definida pelo Estreito de Magalhães, Passagem de Drake e Península Antártica, provou ser parte nevrálgica das rotas comerciais, designadamente das grandes potências europeias, até à inauguração do Canal do Panamá, em 1914, momento em que foi relegada para um plano geopolítico secundário. Contudo, quer como passagem aos navios que excedem o *Panamax*, e que conseqüentemente vêm vedada a travessia pelo Canal do Panamá (nomeadamente os grandes porta-aviões americanos), quer como alternativa potencial aos restantes navios em caso de encerramento do citado Canal, a Passagem Sul mantém ainda valor geopolítico, particularmente numa ótica “mahanista” do poder, alicerçado no controlo marítimo das rotas comerciais. Concorre para este recrudescer de valor geopolítico da Passagem Sul, os incomensuráveis recursos energéticos, minerais e alimentares, com especial ênfase para os existentes na Antártida, que já se encontram a ser disputados pelas potências regionais, mas também por outras potências como a China, Rússia, EUA, Reino Unido e Alemanha. Ao mesmo tempo, adensam-se velhas disputas como a questão das Falkland/Malvinas ou do Sistema do Tratado da Antártida, surgindo também novas, muitas decorrentes da endémica volatilidade política da América Latina, que convergem também para exponenciar geopoliticamente as vias marítimas em estudo.

Palavras-chave: Atlântico Sul, Poder Marítimo, Rotas Comerciais, Antártida, Afirmação Regional, Recursos.

ABSTRACT

The South Pass, between the Atlantic and Pacific Oceans, defined by the Strait of Magellan, Drake Pass and Antarctic Peninsula, proved to be a neuralgic part of those trade routes, specially to the great European powers, until the opening of the Panama Canal in 1914, after which, was relegated to a secondary geopolitical plane. However, both as a passage to ships that exceed Panamax, and consequently can't cross the Canal (namely the large American carriers) and as a potential alternative to other vessels, in the eventuality of its closure, the South Passage still main-

tains geopolitical value, particularly from a "Mahanist" point of view, based on maritime control of trade routes. It also contributes to this resurgence of the geopolitical value of the South Pass, the immeasurable energy, mineral and food supplies, with particular emphasis on those existing in Antarctica, which are already being disputed by regional powers, but also by other powers such as China, Russia, the USA, the United Kingdom or Germany. At the same time, old disputes such as the Falkland issue or the Antarctic Treaty System get even more complex, and new ones born, in consequence of the endemic political volatility of Latin America, which also converge to geopolitically exponentiate the maritime pathways under study.

Keywords: South Atlantic, Maritime Power, Trade Routes, Antarctica, Regional Affirmation, Resources.

1. INTRODUÇÃO

Em pleno Século XXI, as palavras do General Freire Nogueira (2015), continuam a fazer sentido, quando realça que “cerca de duzentos anos após as independências, os países da América do Sul ainda procuram os seus caminhos⁵⁷”.

No seu extremo sul, a passagem entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, consubstanciada no Estreito de Magalhães e Passagem de Drake, que outrora foi nevrálgica para as grandes potências europeias, e que foi ofuscada pela abertura do Canal do Panamá, em 1914, recupera grande parte da sua importância geopolítica, nomeadamente numa lógica mahanista de poder, exponenciada pelos potencialmente inexauríveis recursos marinhos: energéticos (hidrocarbonetos) e alimentares (pesca e *krill*), designadamente nas águas da Antártida (mas também ao largo das Falkland/Malvinas). A forma como as potências regionais, encabeçadas pelo Brasil [país que Saul Bernard Cohen (2003, cit. Nogueira, 2015) chegou a considerar a indispensável força motora do subcontinente], as velhas potências externas [como os Estados Unidos da América (com os resquícios da Doutrina Monroe), o Reino Unido ou a Alemanha], e o (re)surgimento de novos atores estatais como a China e a Rússia, disputarão estes mesmos recursos, concretamente, através do domínio e influência marítima na Passagem Sul (que se consubstancia num verdadeiro *chokepoint*), revelar-se-á um dos mais importantes temas de análise geopolítica na atualidade.

⁵⁷ Se por um lado um Contexto Internacional complexo, adveniente da Guerra Fria, foi prolífero numa forte instabilidade política nesta zona do Globo, com a criação de vários regimes ditatoriais em todo o espectro político, apoiados pelos dois Blocos do Sistema Bipolar, por outro, o fim da mesma, no início dos anos noventa, do século passado, apesar da democratização dos seus Estados, não provou ser o catalisador necessário para o impulsionamento e afirmação internacional da América do Sul, que muitos esperaram.

Será, pois, na Passagem Sul (formada pelo Estreito de Magalhães, Passagem de Drake, Cabo Horne e Península Antártica), e supletivamente no Atlântico Sul e Antártida, que se quedará o principal objetivo do presente ensaio, concretamente na sua importância geopolítica na atualidade.

O presente trabalho apresentará a seguinte organização: Introdução (ora expendida), Capítulo dedicado ao Contexto Histórico-Geográfico da Passagem Sul, Capítulo onde se identificarão os atores geopolíticos presentes na mesma, e seus interesses (políticos, económicos e militares), a que se seguirá o Capítulo (principal) de Análise Geopolítica das relações e interesses identificados, numa dimensão securitária. O mesmo culminará com as competentes conclusões.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO

Com vista a uma melhor compreensão da complexidade geopolítica da Passagem Sul, torna-se necessária uma análise das “forças profundas” idealizadas por Nogueira (2017), das quais se destacam a História e a Geografia Física. O presente Capítulo visa densificar essas dimensões, através de elementos cartográficos (no Enquadramento Geográfico) e da explanação sumária dos seus mais relevantes acontecimentos históricos, desde as “Descobertas” até à atualidade (no Enquadramento Histórico).

2.1. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

Partindo do geral para o particular, a Passagem Sul, objeto do nosso estudo, localiza-se, como o próprio nome indica, no extremo sul do Subcontinente da América do Sul (Figura 1), entre este e a Península Antártica.

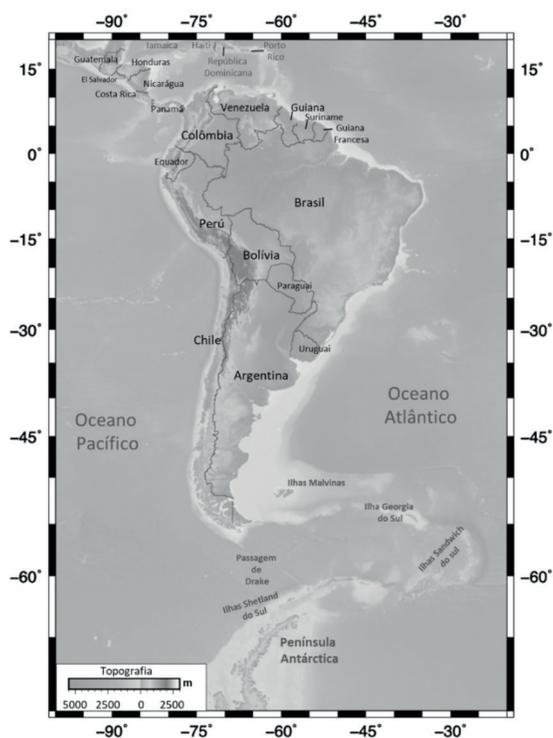


Figura 1 - América do Sul
Fonte: Adaptado de Wessel et al (2019).

O ponto geográfico mais relevante desta passagem – o Estreito de Magalhães⁵⁸ (Figura 2) é o principal canal que liga os oceanos Atlântico e Pacífico, através da ponta continental sul americana e que a separa da ilha *Tierra del Fuego* (Augustyn et al., 2015).⁵⁹

⁵⁸ Que se estende para oeste a partir do Atlântico entre o Cabo Virgens e o Cabo Espírito Santo. Prossegue para sudoeste, curvando-se para o noroeste no Cabo Froward, na ponta sul da Península de Brunswick, para chegar ao Oceano Pacífico depois de passar pelo Cabo Pilar. O principal porto do estreito é Punta Arenas, na Península de Brunswick (Augustyn et al., 2018).

⁵⁹ Localizada inteiramente dentro das águas territoriais chilenas, com exceção da sua extremidade mais oriental tocada pela Argentina, tem uma extensão de 560 km, e uma largura que varia entre os 3 e os 32 km (Augustyn et al., 2015).

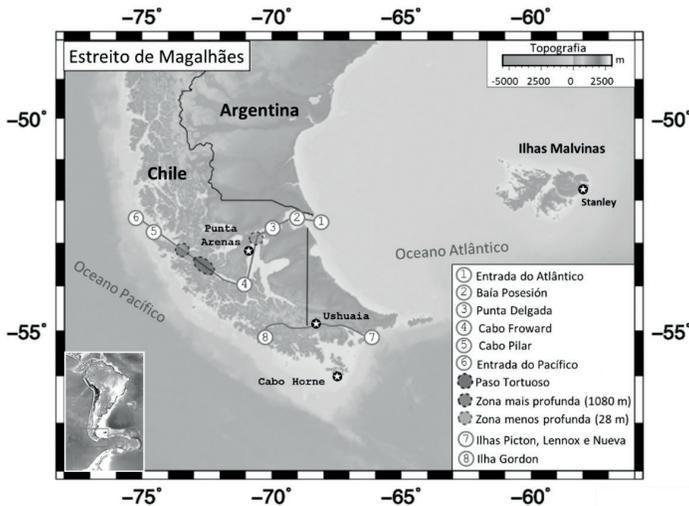


Figura 2 - Estreito de Magalhães

Fonte: Adaptado de Wessel et al (2019).

Realça-se também o Canal de Beagle⁶⁰, estreito mais a sul do arquipélago da *Tierra del Fuego* na ponta austral da América do Sul. O canal, tem cerca de 150 milhas de comprimento e entre 3 a 8 milhas de largura. Na sua extremidade ocidental, o canal divide-se em dois ramos que circundam a ilha Gordon. As ilhas Picton, Lennox e Nueva, no extremo leste do canal, foram objeto de disputa territorial entre o Chile e Argentina.⁶¹

Entre o ponto mais a sul do continente americano e o ponto mais a norte da Península Antártica, está situada a Passagem de Drake⁶² (Figura 3) com 600 milhas de largura, efetuando a ligação pelo sul, dos Oceanos Atlântico e Pacífico (Augustyn et al., 2018).

⁶⁰ Em nome da embarcação utilizada por Charles Darwin nas suas viagens (1833–34).

⁶¹ Tendo levado os dois países, em 1978, à beira da guerra, conforme analisaremos *infra* (Child, 2020).

⁶² Esta passagem materializa-se na linha marítima profunda, compreendida entre o Cabo Horn e as Ilhas Shetland do Sul, situadas a cerca de 100 milhas a norte da Península Antártica, e é caracterizada por ser uma região de fortes transições climáticas e por conhecer as piores condições marítimas do mundo (Augustyn et al., 2018).

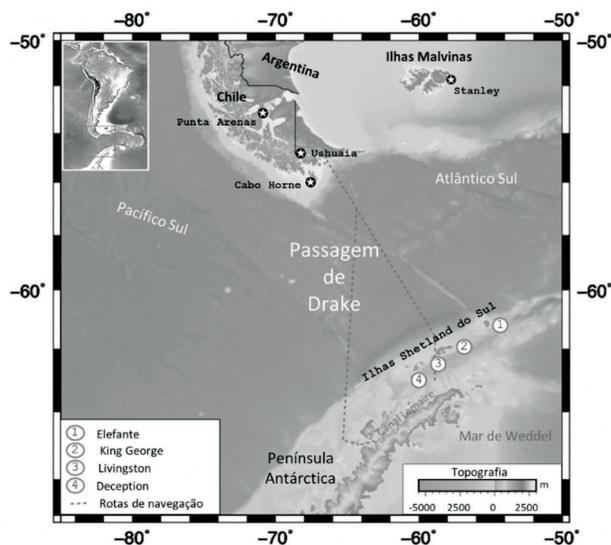


Figura 3 - Passagem de Drake
 Fonte: Adaptado de Wessel et al (2019).

Já a Península Antártica⁶³, forma uma extensão de 1.300 km ao norte da Antártida em direção ao extremo sul do continente americano⁶⁴ (Augustyn et al., 2017).

Também relevantes para o este trabalho se constituem (i) as ilhas Falkland/Malvinas; (ii) ilha Georgia do Sul, ilha Orkney do Sul, ilhas Sandwich do Sul (Reino Unido); (iii) e por último as ilhas Bouvet.

2.2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

Segundo Luís (2010), a construção do espaço marítimo atlântico pelas potências europeias do século XV, foi definido a partir dos valores expressos nos vários tratados de entendimento assinados, dos quais se destaca o Tratado de Tordesilhas⁶⁵. Assim, as terras descobertas a oeste do meridiano ficavam para Espanha e as terras a este para Portugal. (Carvalho, 1994; Ferronha, 1998).

Neste enquadramento de bipolaridade hispano-portuguesa, no dia 21 de outubro de 1520, ao serviço da Coroa de Espanha, o navegador Fernão de Maga-

⁶³ Também chamada de Península Palmer, Graham Land, ou Terra de O'Higgins.

⁶⁴ Sendo coberta de gelo e montanhosa, o seu ponto mais alto é o Monte Jackson, com 3.184 metros. A Baía de Marguerite recua a costa oeste, e o Estreito de Bransfield separa a península das Ilhas Shetland do Sul ao norte (Augustyn et al., 2017).

⁶⁵ Estabelecido em 1494, entre Portugal e Espanha, com base na linha imaginária a 370 léguas oeste de Cabo Verde, dividiu-se o com propósito de resolver as disputas territoriais entre a Reino de Espanha e a Coroa Portuguesa, no que concerne às terras descobertas no final do século XV.

lhães chegava à ponta da América do Sul, atravessando o estreito que hoje tem o seu nome. (Teschke, s.d; Augustyn et al., 2015).

A própria Inglaterra, logo desde o século XVI, foi particularmente ativa contra a Espanha, na esteira do conflito que então opunha os dois reinos (Nogueira, 2015). Neste contexto, em 1579, o célebre marinheiro inglês e circum-navegador Francis Drake⁶⁶ aproveitou a sua volta ao mundo para pilhar a costa do Chile e do Perú. (Augustyn et al., 2018). Motivada pelas importantes rotas comerciais com destino à Europa e disputas territoriais, o cone sul do continente americano, pelos seus estreitos, passagens e posicionamento de arquipélagos, tornou-se num verdadeiro *chokepoint*, tendo levado a guerras de corso e disputas territoriais à América espanhola (Nogueira, 2015, p. 30).



Figura 4 – Trampolins Insulares

Fonte: Castro (1998) e Rei (2019, p. 91).

Descobertas por navegadores portugueses, as ilhas de Tristão da Cunha⁶⁷, Santa Helena⁶⁸ e Ascensão⁶⁹, posteriormente ocupadas pelo Reino Unido no século XIX, vieram, para este Estado europeu, a transformar-se em “trampolins de valor geoestratégico”⁷⁰, bem como em bases de apoio na Rota do Cabo. Já o triângulo Falkland, Trindade e Fernando de Noronha veio ocupar uma posição chave no controlo da junção Atlântico-Pacífico (Figura 4) (Castro, 1998; Carvalho & Castro, 2009; Rei, 2019).

⁶⁶ Dando o nome à passagem (já apresentada) que foi atravessada pela primeira vez em 1616 por uma expedição liderada por Willem Schouten (Augustyn et al., 2018).

⁶⁷ 2.300 km de África e a 400 km de Gough, na região subantártica.

⁶⁸ 1.900 km da costa africana e a 3.500 km do Brasil.

⁶⁹ 1.700 km da Libéria e a 1.900 km do Brasil

⁷⁰ Segundo Therezinha de Castro (1998).

No que concerne à grande potência do Continente Americano – os Estados Unidos da América (EUA) - em 1904, numa mensagem ao Congresso, do presidente dos EUA, Theodore Roosevelt, era expandida a Doutrina de Monroe⁷¹, levando o Panamá a separar-se da Colômbia, garantindo assim, mais tarde, a posse do mesmo (Nogueira, 2015).

Neste território, foi, em 1914, inaugurado o canal do Panamá⁷². Com esta inauguração, a Passagem Sul veio a perder a anterior relevância comercial e estratégica⁷³ (Carvalho & Castro, 2009; Rei, 2019; Nogueira, 2015).

Também com o intuito de garantir a segurança do flanco e do Atlântico Sul, os EUA tentaram assegurar o alinhamento definitivo da América Latina com os seus interesses, através do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), que se constituiu um tratado de defesa e de cooperação mútua, assinado no Rio de Janeiro em 1947, entre os EUA a maioria dos países sul-americanos⁷⁴ (Nogueira, 2015, p. 44).

Embora o continente sul-americano seja considerado uma região pouco marcada por conflitos armados graves, pode-se constatar que algumas das mais importantes guerras do século XX (Tabela 1), que ocorreram na região estão associadas a disputas territoriais de zonas potencialmente petrolíferas (Oliveira, 2009, p. 25).

⁷¹ “Os EUA, como país mais civilizado do hemisfério, teriam o “direito” e o “dever” exclusivo de intervir para exercer uma função de polícia internacional no continente americano no caso de flagrantes delitos ou impotência” (Nogueira, 2015, p. 43).

⁷² Que veio reduzir a viagem de 12.000 milhas náuticas para 5.000 milhas.

⁷³ Este ponto será desenvolvido no Capítulo 3. do presente trabalho.

⁷⁴ Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Haiti, Honduras, México, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Trindade e Tobago, Uruguai e Venezuela.

Tabela 1 – Conflitos e disputas em zonas petrolíferas na América do Sul

País	Local Wars	Small Wars	Disputas fronteiriças	Ruptura da ordem institucional (pós-1990)
Argentina	Argentina x Inglaterra ↳(Malvinas, 1982)		Argentina x Chile	Revolta popular (crise de 2001) Tentativa de Golpe (1990)
Bolívia	Bolívia x Paraguai (Chaco, 1932-35) ↳[aprox. 100 mil mortos]	Separatismo: Sta. Cruz (Camba) ↳(2006-Atual)	Bolívia x Chile Bolívia x Peru	Revolta popular - renúncia do presidente (2003 e 2005)
Colômbia		Guerra Civil (1964-Atual) Grupos guerrilheiros: FARC, ELN, AUCs [aprox. 200 mil mortos em 45 anos] ⇒ Colômbia x Venezuela (1987)	Colômbia x Venezuela Colômbia x Equador	
Venezuela		⇒ Guerrilhas ou grupos armados estrangeiros (AUCs) ⇒ Venezuela x Colômbia (1987)	Venezuela x Colômbia Venezuela x Guiana Venezuela x Trindade e Tobago	Tentativa de Golpe (1992) Tentativa de Golpe (2002)
Equador		⇒ Equador x Peru (1941 e 1995) ⇒ Equador x Colômbia (2008)	Equador x Peru Equador x Colômbia	Golpe de Estado (2000)
Peru		⇒ Peru x Equador (1941 e 1995) ⇒ Guerra Civil (1980-2000) ⇒ Insurgência camponesa (Sendero Luminoso, MRTA, paramilitares) [aprox. 40 a 60 mil mortos em 20 anos]	Peru x Equador Peru x Chile Peru x Bolívia	Golpe de Estado (1992) Tentativa de Golpe (1992 e 2005) Revolta popular

Fonte: Oliveira (2009, p. 25).

A este propósito destaca-se a Guerra das Malvinas em 1982, iniciada quando o governo militar argentino⁷⁵, decidiu retomar aquele arquipélago, ocupado pelo Reino Unido desde 1833. Para Nogueira (2015, p. 37), esta guerra veio também deixar patente a clara desunião entre os diversos Estados da América do Sul⁷⁶.

Destarte, a derrota argentina, neste conflito, impôs a “gibraltarização” do Atlântico Sul, com a transformação do arquipélago num trampolim para a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), destacando-se o valor geoestratégico

⁷⁵ Influenciado por pensadores geopolíticos, que defendiam um alargamento do território.

⁷⁶ Paradoxalmente uns em apoio à Argentina, outros em apoio aos britânicos, adotando ainda outros uma posição de não comprometimento.

das Falkland como posto de defesa avançado, renovando Drake e Magalhães como possíveis pontos de apoio às operações britânicas na Antártida (Castro, 1998; Luís, 2010; Rei, 2019, p. 92), redundando também no completo fracasso do TIAR⁷⁷.

Face à necessidade de laços regionais mais estreitos entre os Estados da América do Sul, e reconhecidas as limitações do TIAR, foi, em 2004, assinado o Tratado de Cusco, que veio lançar as bases para a criação da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL)⁷⁸ – entidade que une, desde 2008 a quase totalidade dos países da América do Sul (Nogueira, 2015, p. 86). Esta iniciativa regional veio seguir os passos do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), que consiste numa união aduaneira de cinco países (Nogueira, 2015)⁷⁹.

Outro ponto a Sul de riqueza histórica é a Antártida, cujos mares gelados e tempestuosos dificultaram a exploração por navios de casco de madeira, pelo que, só em 1820, é que a penetração precoce deste Oceano Glaciar Antártico, levou o território à sua formal descoberta (Augustyn et al., 2020; Rei, 2019, p. 2).

Já em 1959, com o intuito de refrear a conflitualidade crescente em torno das reivindicações territoriais, foi assinado o Tratado da Antártida⁸⁰ (Rei, 2019, p. 107), que veio proibir quaisquer medidas de natureza militar⁸¹, permitindo unicamente o uso de pessoal militar ou equipamento para pesquisa científica ou para quaisquer outros fins pacíficos (CIA, 2019).

Contudo, muitos Estados não reconhecem as reivindicações territoriais terrestres e marítimas feitas pela Argentina, Austrália, Chile, França, Nova Zelândia, Noruega e Reino Unido (alguns sobrepostos) para três quartos do continente (CIA, 2019). Destaca-se, porém, que os EUA e a Rússia⁸² não reivindicaram oficialmente soberania sobre a Antártida nem reconhecem as reivindicações dos outros países⁸³, mas reservaram-se no direito de vir a reclamar território quando assim o entenderem⁸⁴ (CIA, 2019).

⁷⁷ Considerando-se que os EUA aderiram à posição britânica, em detrimento da Argentina, no conflito.

⁷⁸ Que é vista por muitos sul-americanos como uma arma contra a influência dos EUA.

⁷⁹ Na sua formação original o bloco era composto por quatro países: Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Desde 2006, a Venezuela depende de aprovação dos congressos nacionais para que a sua entrada seja aprovada.

⁸⁰ Entre a Argentina, Austrália, Bélgica, Chile, França, Japão, Nova Zelândia, Noruega, Reino Unido, URSS e EUA.

⁸¹ Como o estabelecimento de bases militares e fortificações, a realização de manobras militares ou o teste de qualquer tipo de arma.

⁸² Que sucedeu à URSS.

⁸³ Indicadas na Figura 9.

⁸⁴ Situação que vem conferir um cariz de especial complexidade à gestão de interesses e sensibilidades sobre aquele continente, propensa a tensões diplomáticas.

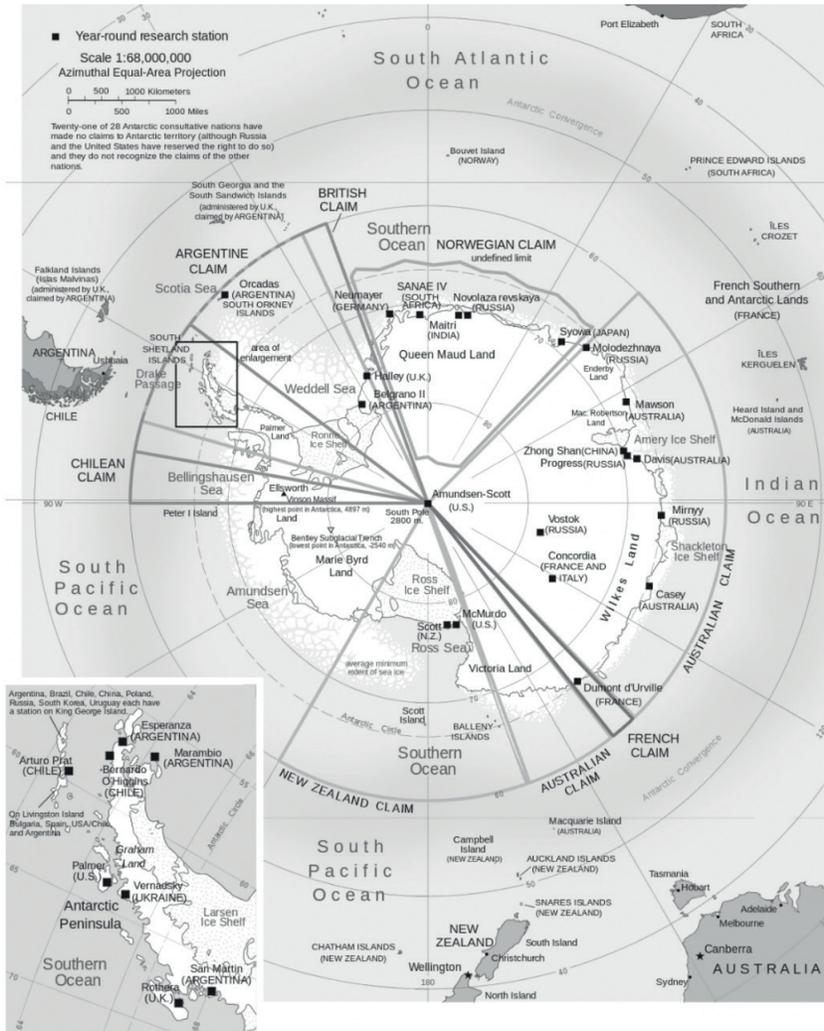


Figura 5 – Pretensões de soberania na Antártida

Fonte: CIA (2019).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES GEOPOLÍTICOS

3.1. ALEMANHA

A Alemanha apresenta, enquanto potência externa, interesses muito específicos no Atlântico Sul, essencialmente na sua dimensão económica. Por um lado, alguns Estados Sul Americanos como o Brasil e o Chile, integram a carteira de clientes da sua indústria de armamento e equipamento militar⁸⁵, tendo esta potência europeia se posicionado como o terceiro maior exportador neste ramo entre 2005 e 2009 (Guedes, 2012; Valente, 2010). Nesta matéria, no que concerne ao Brasil, Guedes (2012, p. 44) realça a venda, em 2008, do “*Almirante Maximiano*” (Figura 6), navio de duplo uso, com vista à sua participação no projeto antártico brasileiro, bem como, em 2010, o anúncio da venda de submarinos híbridos⁸⁶ (com possibilidade de propulsão nuclear) (Guedes, 2012, p. 44)⁸⁷.



Figura 6 - Navio Polar “Almirante Maximiano”
Fonte: Marinha do Brasil (2019).

Já o Chile comprou à Alemanha, em 2010, 140 carros de combate do modelo *Leopard-2A4*, densificando a sua posição, à data, como o 13.º maior importador mundial de armamento (Valente, 2010).

⁸⁵ Que levou, em 2010, a um aceso debate político interno, patrocinado pela oposição, sobre o aumento destas vendas, que veio a solicitar a sua fiscalização no Parlamento Alemão (Valente, 2010).

⁸⁶ Num racional baseado em rumores de defesa, pelo próprio Ministro da Defesa Alemão, da inviabilidade da América do Sul permanecer sem o elemento nuclear, atento o contexto atual à altura (Guedes, 2012, p. 44).

⁸⁷ Porém, em 2009, a parceria criada entre o Brasil de Lula e a França de Sarkozy, no campo do armamento e equipamento militar, com fundamento na alegada falta de experiência alemã na construção de submarinos militares, veio esfriar as relações germano-brasileiras, e lançado o ceticismo sobre a mesma sobre os alemães (Damasceno, 2009).

Porém, os interesses alemães no Atlântico Sul, e consequentemente na Passagem de Drake, não se quedam pelo escoamento da sua indústria de armamento, também se focam nos recursos minerais⁸⁸, alimentares e energéticos existentes no mar, sem soberania face às disposições marítimas internacionais, zonas para as quais a Alemanha tem já elaborado os competentes pedidos de exploração (Teixeira & Melo, 2019).

3.2. ARGENTINA

A Argentina é porventura o mais relevante ator regional na América do Sul, excluindo-se o próprio Brasil. Em termos políticos, porém, e à semelhança de muitos dos seus vizinhos, tem tido um atribulado percurso⁸⁹.

Desde 2003, com a eleição de Néstor Kirchner⁹⁰, até 2015, seguiu-se um período marcado pela maior assertividade e desafio à soberania britânica sobre as Falkland/Malvinas⁹¹, mas também por grandes desafios económicos e de consolidação democrática enquanto nação (Steven & Murillo, 2008). Porém, foi também um período de proliferação externa argentina, com estreitamento de laços com o Brasil⁹² (Saraiva, 2012). Também com Cristina Kirchner foram estabelecidas parcerias com a Rússia (Guedes, 2019; VEJA, 2015)⁹³, bem como com a China⁹⁴. Estes acordos vieram a ser, apesar de alguns percalços políticos iniciais, (Oliveira, 1998) renovados por Macri⁹⁵ (Conclusion, 2017).

A vitória de Alberto Fernández, da ala política peronista (secundado por Cristina Kirchner), nas presidenciais do corrente ano, derrotando Macri, veio lançar

⁸⁸ Nomeadamente níquel, cobalto, ferro, manganês, cobre, zinco, prata e ouro.

⁸⁹ Desde o governo de Juan Péron (exilado em 1955), o fim da (última) ditadura da Junta Militar, em 1983, que conduziu o país para a derrota na Guerra das Falkland/Malvinas (em 1982), deixando para o governo democrático de Raul Alfonsín, as decorrentes sanções, juntamente com o isolacionismo internacional e graves crises económicas (Ivanov, 2010).

⁹⁰ Que foi sucedido pela sua esposa Cristina Kirchner.

⁹¹ Nomeadamente através da defesa internacional das pretensões argentinas sobre o arquipélago, e do seu projeto antártico.

⁹² Durante o governo dos seus homólogos Lula da Silva e Dilma Roussef, particularmente ao nível da cooperação e integração regional.

⁹³ Onde foi acordado a construção do sexto reator da central nuclear de Atucha, e o apoio tecnológico e financeiro para a construção da central hidroelétrica de Chihuido.

⁹⁴ No caso chinês, e ainda no governo de C. Kirchner foram reforçadas as relações entre estes dois países, tendo transitado para uma “parceria estratégica alargada”, e tendo sido criado o Comité Conjunto para a Cooperação nos assuntos no domínio da Defesa, Tecnologia e Indústria, destacando-se a discussão da integração de caças na Força Aérea Argentina, construção de cinco corvetas e cerca de 100 *carriers* anfíbios para transporte de pessoal, com vista à renovação da frota do país sul-americano (Wilson, 2015, pp. 3-4).

⁹⁵ Sucessor de C. Kirchner na Presidência Argentina.

dúvidas sobre o futuro das relações internacionais do país⁹⁶. Também concorre para adensar estas dúvidas a profunda crise económica que o país atravessa com uma queda, em 2018, do seu Produto Interno Bruto (PIB) de 4% e um aumento da sua dívida soberana em cerca de 60% (Nelson, 2019), que poderá dirimir os seus interesses externos imediatos. Refira-se que todas estas questões se desenvolvem ainda num complexo contexto regional de ocaso da UNASUL, e surgimento do Fórum para o Progresso e Desenvolvimento da América do Sul (PROSUL), muito por questões de discurso político.

Em termos militares, para além da parceria estratégica referida com a China, a Argentina reforçou, ainda na era Kirchner, a parceria já existente com o Brasil no domínio nuclear, com vista à construção de submarinos de propulsão nuclear (Arguello, 2009; Oliveira, 1998). Quanto às suas Forças Armadas, realçam-se, no respeitante à Marinha, quatro navios *destroyers*, nove corvetas, dez navios-patrolha e dois submarinos. Em termos aéreos destacam-se 24 caças, 52 aviões de ataque (incluindo bombardeiros) e 16 aeronaves de transporte (GFP, 2019), que a apontam como um dos atores mais relevantes na Passagem Sul.

3.3. BRASIL

A grande potência regional sul-americana, membro do UNASUL, MERCOSUL, G20, OMC, e principal contribuinte para a disseminação da língua portuguesa no mundo – o Brasil – tem vindo a manifestar uma recrudescente preocupação com o Atlântico Sul, e particularmente com a Passagem Sul (que considera vital para o garante do tráfego marítimo regional) em duas grandes dimensões: económica e securitária.

Esta mesma preocupação, tem vindo a condicionar, por um lado a sua estratégia militar e por outro a sua própria política externa. Analisando a segunda, o Brasil tem tentado, em primeira mão, a afirmação e o reconhecimento enquanto potência regional, tendencialmente independente do “guarda-chuva” norte-americano, resquício da Doutrina Monroe⁹⁷ (Duarte, 2016).

⁹⁶ Designadamente com o Brasil de Jair Bolsonaro, à cabeça, que inclusive ameaçou excluir a Argentina do MERCOSUL em caso de vitória deste (BBC, 2019), bem como sobre o eventual agudizar da crise anglo-argentina sobre a soberania das Falkland/Malvina, onde Fernández é muito crítico de Macri (BAT, 2019)

⁹⁷ Esta ligação securitária, ainda umbilical, aos EUA tem levantado diversas questões nas estruturas militares, políticas e académicas, concretamente sobre os riscos da dependência de um agente em concreto, com os seus próprios interesses e agenda geopolítica.

O Brasil tem também criticado a presença de potências externas no Atlântico Sul, designadamente o Reino Unido e a França⁹⁸. Porém, o grande desafio de política externa para o Brasil será porventura o assumir-se como líder de um verdadeiro projeto de integração regional, ultrapassando a desconfiança histórica dos seus vizinhos (nomeadamente da Argentina) e a volatilidade ideológica que historicamente afeta o subcontinente Sul-Americano. Neste ponto, a criação do UNASUL revelou-se um passo audacioso, mas os seus avanços e recuos vieram a condicionar o seu papel na integração regional (Jaeger, 2019). Sendo a sua morte anunciada e a constituição do PROSUL no corrente ano, um certo *dejá vu* regional, sem relevância securitária, nos moldes em que se constituiu (Herrera, 2019). Ademais, o extremar do discurso político nos países da América Latina, têm criado atritos (conforme expandido no caso do Bolsonaro com Fernández), e acabam por lançar dúvidas sobre as futuras alianças, quando assistimos, paradoxalmente ao referido, a um reaproximar entre o Brasil e os EUA de Trump, e *ad contrario sensu*, o afastamento brasileiro de alguns parceiros europeus, como a França⁹⁹.

Em termos económicos, o Brasil recupera de um complexo momento, decorrente da crise social e política, esperando-se uma inversão da recessão, com crescimento efetivo (esperando-se 2,1% para 2019), baixa inflação e aumentos moderados nos salários, muito devido à procura interna decorrente da queda do desemprego, conjuntamente às reformas estruturais do atual Administração (OCDE, 2019). Estes bons sinais de recuperação económica renovam os interesses na “Amazónia Azul”, termo criado para realçar os inexauríveis recursos existentes sob o domínio marítimo brasileiro¹⁰⁰, particularmente ao nível da exploração petrolífera e da pesca.

A entrada de novos atores externos (China e Rússia), associados às ameaças híbridas, como o tráfico de droga, reforçaram as já veementes preocupações securitárias no Atlântico Sul, impelindo o país para uma nova visão marítima, realçando-se, neste ponto, a aprovação, em 2008, da Estratégia de Defesa Nacional¹⁰¹

⁹⁸ Que considera, para além de uma ameaça às suas intenções de hegemonia regional, uma forma de imperialismo, aderindo politicamente às pretensões argentinas de soberania sobre as Falkland/Malvinas.

⁹⁹ Com quem vinha estabelecendo parcerias do campo da aquisição de equipamento militar, tendo, inclusive, Macron ameaçado o boicote de um acordo comercial entre a UE e o Brasil, justificando tal medida com a inação brasileira nos incêndios na Amazónia.

¹⁰⁰ A área estimada deste domínio cobre uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 milhas marítimas, com uma superfície de 3,539,919 Km² (CIA, 2019)

¹⁰¹ Onde foram definidas como prioridades o aumento do investimento no domínio militar, com um foco renovado na proteção dos recursos naturais do Atlântico Sul. Também o “Livro Branco para a Defesa”, tornado público em 2012, prevendo a criação de uma Segunda Frota, provavelmente no Estado do Pará, em plena boca do Rio Amazonas, o que vem facilitar a defesa ambivalente do Atlântico Sul e da própria Região da Amazónia (Abdenur & Neto, 2013).

(Abdenur & Neto, 2013). De forma idêntica também o projeto de construção de uma esquadra de submarinos de propulsão nuclear¹⁰², vêm densificar as intenções de reforço da capacidade do Brasil na negação da navegação, mas também de *deterrence*, no seu domínio marítimo (Guedes, 2012, p. 38).

3.4. CHILE

Apesar de um passado conturbado em termos políticos¹⁰³, o Chile evoluiu no sentido de ser considerado um dos Estados mais competitivos e sólidos da América Latina, na atualidade¹⁰⁴ (Amador et al., 2015, p. 140). Porém, as graves manifestações públicas que se têm verificado, fruto de um conjunto de medidas, levadas a cabo pelo Executivo do Presidente Sebastián Piñera, têm afetado este processo de estabilidade e consolidação política, bem como a própria imagem externa do Estado.

As principais questões securitárias do Chile prendem-se com as disputas territoriais em relação ao Peru e à Bolívia, a dependência energética, a forte correlação entre a economia e o cobre, e particularmente a Antártida e a militarização do Atlântico Sul¹⁰⁵ (Amador et al., 2015).

O Chile apresentou uma economia orientada para o mercado, caracterizada por um alto nível de comércio externo, uma reputação de instituições financeiras fortes e uma boa estabilidade política¹⁰⁶, que lhe deram o mais forte *rating* de títulos soberanos na América do Sul. As exportações de bens e serviços representam cerca de um terço do PIB, onde os bens e mercadorias representam cerca de 60% do total das exportações. É o maior produtor de cobre do mundo¹⁰⁷ (CIA, 2019) o que exponencia as suas preocupações securitárias nas rotas marítimas de transporte de mercadorias.

O Chile é também detentor das melhores jazigas de lítio do mundo¹⁰⁸, o que adensa o seu potencial económico, que *infra* se abordará (Zicari & Fornillo, 2017).

Entre 2003 e 2013, o Chile registou um crescimento médio de quase 5% ao ano, apesar de uma ligeira contração em 2009, resultante da crise financeira global. Este crescimento desacelerou para cerca de 1,4% em 2017, que, aliado à queda

¹⁰² Que se estima atingir, em 2050, os 47 submarinos.

¹⁰³ Destacando-se os regimes autocráticos de Salvador Allende e particularmente de Augusto Pinochet.

¹⁰⁴ Esse seu sucesso advém, em muito, das políticas económicas orientadas para o mercado e da estabilidade política que tem sabido manter, atraindo o investimento estrangeiro e promovendo as suas exportações (Amador et al., 2015, p. 140).

¹⁰⁵ Que se encontram intimamente ligadas ao presente objeto de estudo.

¹⁰⁶ Até à tensão causada pelas manifestações públicas no final de 2019.

¹⁰⁷ Sendo responsável por um terço da produção mundial, materializando-se como o principal bem de exportação do Chile, fornecendo cerca de 20% das suas receitas.

¹⁰⁸ Numa perspetiva de melhores condições de exploração.

continua nos preços do cobre, levou o Chile ao seu terceiro ano consecutivo de crescimento lento¹⁰⁹ (CIA, 2019).

Os principais parceiros comerciais do Chile são a China e os EUA (CIA, 2019).

Em termos militares, o Chile registou um crescente investimento na Defesa nos últimos anos.¹¹⁰ No respeitante ao poder naval, conta com 10 fragatas e quatro submarinos, com particular foco na garantia de segurança do tráfego comercial na Passagem Sul. Na componente aérea, conta com 44 caças, 44 aviões de ataque e 35 aeronaves de transporte. O seu exército é fornecido principalmente com equipamentos da Alemanha, EUA, Israel, França e Espanha (GFP, 2019).

3.5. CHINA

O papel geopolítico do “Grande Dragão” na América do Sul, e particularmente no Atlântico Sul, tem sido uma das mais prolíferas fontes de debate no Ocidente. Por um lado, posicionam-se aqueles que reconhecem que as parcerias económicas (Quadro 1) e militares entre a China e países como o Brasil ou a Argentina, se afiguram como uma tentativa no sentido do desgaste da posição hegemónica dos EUA, e de um sistema mundial cada vez menos unipolar (Foot, 2006). Estas parcerias, que tendencialmente vêm a criar dependência económica nos Estados sul-americanos, nomeadamente ao nível do seu endividamento externo face à China¹¹¹ e trocas comerciais (como parceiro privilegiado), mas também ao nível militar, no que tange ao desenvolvimento e compra de equipamento e armamento chinês, são vistas pelos Estados Ocidentais como medidas estratégicas chinesas destinadas a construir uma rede internacional de suporte que, nomeadamente, contribua para isolar a posição norte-americana num eventual conflito sino-americano por Taiwan, retirando-lhe o apoio de Estados do seu próprio “quintal geopolítico” (Foot, 2006). Porém, também existem aqueles autores, como Pineo (2015) que vêm nesta atitude chinesa, meramente uma forma de mero expansionismo económico, sem contrapartidas políticas ou militares (excetuando-se porventura o não reconhecimento de Taiwan e a utilização de empresas e de mão-se-obra chinesa nos empreendimentos financiados) (Figura 7).

¹⁰⁹ Em 2017 estima-se que o PIB tenha atingido os 452,1 mil milhões de dólares.

¹¹⁰ Com um orçamento de \$5.483.000.000 para o setor (GFP, 2019).

¹¹¹ Conforme se vislumbra através no Quadro 1.

Quadro 1 - Empréstimos concedidos pela China (2005-2015)

Country	# of Loans	Amount (billion USD)	Share of Loans from China (% of total loans)
Venezuela	17	\$ 65	52%
Brazil	8	\$ 21,8	17%
Argentina	8	\$ 15,3	12%
Ecuador	11	\$ 15,2	12%
Other Latin American countries	24	\$ 9	7%
Total	68	\$ 126,2	100%

Fonte: Myers, Gallagher e Yuan (2015).

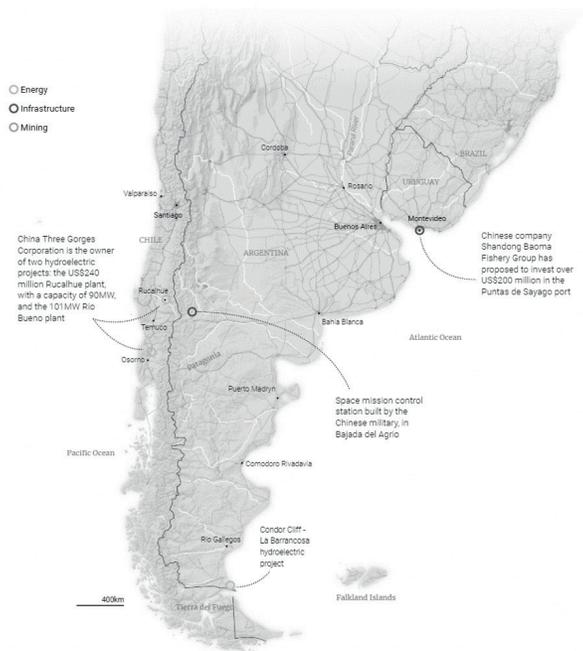


Figura 7 - Grandes Obras financiadas pela China no Cone Sul

Fonte: Carvalho (2019).

Não obstante estas divergências académicas sobre os objetivos sínicos, a doutrina parece alinhar-se em dois aspetos: que a China reconhece os EUA como a potência (ainda) hegemónica, e com a qual não procura conflitualidade e que este colosso oriental apresenta uma enorme necessidade de recursos alimentares, para alimentar uma procura interna que se estima crescer 12% anualmente nos últimos anos (Roberts, 2019). Esta procura de recursos alimentares, a que se juntam naturalmente os recursos energéticos (Guedes, 2012), faz voltar a atenção da China para o Atlântico Sul (nomeadamente na Passagem Sul) e muito particularmente para a Antártica (onde tem desenvolvido um Projeto Antártico próprio, antemurando-se, em muito nas zonas de soberania australiana, e que será *infra* desenvolvido). Sinais deste interesse têm sido as suas atividades (legais e ilegais) de pesca na zona, bem como no investimento de renovação da sua frota pesqueira¹¹² (Roberts, 2019). Acidentalmente uma posição militar de relevo na zona, poderá contribuir para reforçar estas atividades, e até acordos regionais nesta temática.

3.6. ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

A atitude dos EUA face à América do Sul, quer no sistema Bipolar, em pleno contexto da Guerra-Fria, quer, desde os inícios da década de 90 do século passado, na viragem para um sistema Unipolar de hegemonia norte-americana, sempre foi influenciada pelo pensamento geopolítico da Doutrina Monroe¹¹³ (Nogueira, 2015, pp. 43-45).

Contudo, estes interesses não se limitaram a dirimir a influência comunista no Subcontinente, olhando também às riquezas minerais e energéticas¹¹⁴ do mesmo, em reservas petrolíferas, concretamente face a uma imensa volatilidade no Médio-Oriente, que empenhava os interesses energéticos dos EUA, forçando-os a encontrar fontes mais estáveis dessas matérias-primas (Bandeira, 2008).

Dessarte, na primeira década do novo milénio, entram em cena, na disputa pela influência política e pelos recursos existentes, outros atores como a China e a Rússia, originando uma rápida e compreensível resposta por parte dos EUA (Guedes, 2012, p. 9).

¹¹² Que segundo Roberts (2019) tem lançado o alerta para a insustentabilidade desta exploração chinesa, que já exauriu ao limite o Mar do Sul da China.

¹¹³ Particularmente na forma ativa como apoiou (formal e informalmente) as decisões políticas dos responsáveis latino-americanos (em muitos casos em governos autocráticos), de forma a travar a progressão da ideologia comunista no seu “quintal geopolítico”.

¹¹⁴ Tais como os campos de petróleo na Venezuela, as minas de estanho na Bolívia, as minas de cobre e de lítio no Chile (Bandeira, 2008, p. 14).

Exemplo paradigmático dessa resposta foi a reativação da IV Esquadra Americana, pertencente ao *U.S. Southern Command*¹¹⁵, em abril de 2008, que oficialmente veio comprovar a existência de diversos interesses estratégicos dos Estados Unidos no Atlântico-Sul^{116 117} (Bandeira, 2008, p. 31). Porém, esta reativação, apesar de fundada numa narrativa humanitária de manutenção de paz, foi negativamente acolhida pelos Estados Sul-Americanos, particularmente pelo Brasil, que apontou a mesma como mais uma iniciativa de domínio da OTAN sobre o Atlântico-Sul (Nogueira, 2015). A este propósito, Guedes (2012) realça que, efetivamente, a IV Esquadra pode ser empregue em ações diretas e de reconhecimento especial¹¹⁸, sendo para este autor claro que, com vista a salvaguardar o seu domínio marítimo, os EUA nunca deixarão de ter navios de guerra nas águas internacionais da América do Sul (Figura 8).

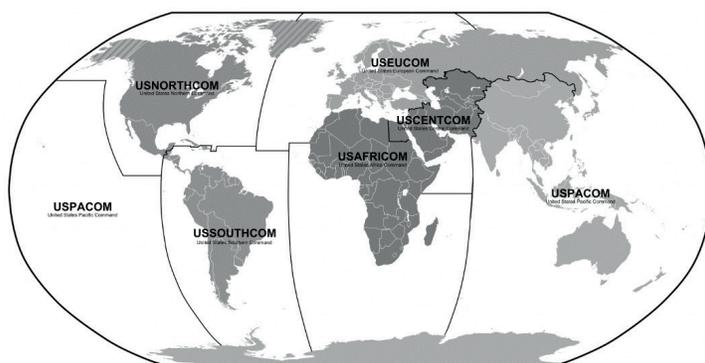


Figura 8 – Comandos Centrais Norte Americanos e as suas áreas de jurisdição

Fonte: Guedes (2012, p. 7).

¹¹⁵ Com a área de responsabilidade referida na Figura 18, que inclui para além da IV Frota, forças do Exército (*US Army South*), da Força Aérea (*Air Forces Southern*), Marines (*U.S. Marine Corps Forces, South*) e Forças Especiais (*Special Operations Command South*) (USSC, 2020).

¹¹⁶ O que é facilmente constatável pelo facto de 38% do seu comércio global se realizar com países do hemisfério sul, 34% do petróleo que importava prover da região e 2/3 dos navios que transitavam pelo Canal do Panamá se destinarem aos portos americanos.

¹¹⁷ Segundo Bandeira (2008) este interesse e reafirmação do Atlântico Sul como área sob seu domínio, poderá ter estado relacionado com a descoberta de petróleo na região do pré-sal do litoral brasileiro.

¹¹⁸ Capazes de conduzir guerra não convencional, defesa interna no exterior e operações contra o terrorismo. Um dos integrantes desta Esquadra é um navio de assalto anfíbio, o *USS Kearsarge* (LHD 3), cuja principal missão é embarque, deslocamento e desembarque de forças em qualquer parte do mundo, servindo como *Expeditionary Strike Group*, isto é, forças altamente móveis e autosustentáveis para conduzirem missões em várias partes do globo.

Quanto aos seus interesses na Antártida, os EUA possuem a maior base científica do continente - McMurdo¹¹⁹ (Figura 9). Esta localiza-se na ilha de Ross e foi inaugurada em 1956 (Guedes, 2012; Rei, 2019). De Paula (2009) defende que a Força Aérea dos EUA tem preparado esta base para aterragens e descolagens noturnas dos aviões de transporte logístico como os C-130, com vários voos experimentais, desenvolvendo capacidades militares no limite da aceitabilidade no âmbito do Tratado.

Os interesses dos EUA na América do Sul incluem também, desde 1989, a venda de armamento e equipamento militar, tendo liderado este nicho de mercado Sul Americano, entre 2004-2008, tendo tal domínio, em valores globais, sido perdido recentemente para a China e especialmente para a Rússia (SIPRI, 2009; Eissa, 2017).



Figura 9 – Base científica dos EUA no continente Antártico: McMurdo

Fonte: Infraestrutura Antártica (2016).

Não obstante o expendido, a relevância geopolítica que os EUA têm atribuído à América do Sul parece estar a dirimir-se, com um efeito de *spillover* para a própria Passagem Sul. O desenvolvimento da exploração energética a partir do xisto, que anula a sua dependência energética de outras zonas do globo, aliada ao realinhamento estratégico para a Ásia-Pacífico, e para os desafios geopolíticos que aí se perfilam, associado a um crescente isolacionismo¹²⁰, parecem fazer afastar o Atlântico em geral (e o Atlântico Sul em particular) da lista de prioridades imediatas norte-americanas, o que poderá abrir esta zona a outros interesses, já instalados e em crescimento, como os chineses ou russos (Chulov, 2019).

¹¹⁹ Esta plataforma logística para as atividades antárticas, possui cerca de oitenta e cinco edifícios, um porto, pistas de aterragem nas plataformas geladas (marítima e terrestre) e um heliporto. Tem capacidade para instalar cerca de mil pessoas no verão e duzentas no inverno (Rei, 2019).

¹²⁰ Continuado e reforçado com a Administração Trump.

3.7. REINO UNIDO

O Reino Unido continua a ter um papel preponderante, no Atlântico Sul, destacando-se como a grande potência marítima presente na Passagem Sul, que *infra* se analisará com maior profundidade¹²¹.

Em termos políticos o Reino Unido, cujos destinos têm vindo a ser conduzidos por Boris Johnson (com poder reforçado nas últimas eleições gerais), tem atravessado momentos conturbados¹²². Por um lado, adensam-se os receios que uma posição política e económica de isolacionismo, por parte do Reino Unido possa vir a comprometer esses mesmos interesses, enfraquecendo o seu próprio papel de Estado soberano nos Arquipélagos que controla, e também as suas pretensões territoriais na Antártica. Por outro, o “*Brexit*” pode vir a constituir-se uma oportunidade de, livre das regras económicas de Bruxelas, o Reino Unido vir a estreitar as suas relações económicas com os países da América do Sul, designadamente o Brasil, que facilitem a manutenção da sua condição de potência regional (Robson, 2017, pp. 158-159).

Quanto à dimensão económica, a Passagem Sul revela-se de particular importância para este Estado Europeu, essencialmente por dois motivos: Em primeiro lugar pelas suas explorações petrolíferas ao largo das Falkland/Malvinas¹²³, e que são um ponto nevrálgico nas tensões anglo-argentinas (Ruzza, 2011, pp. 82-83). Em segundo lugar, pelo seu considerável projeto de exploração antártico, no âmbito das suas pretensões de soberania sobre o “continente gelado”, e pelos aparentemente inesgotáveis recursos que encerra, e que *infra* se escarpelizarão. No respeitante à economia local nas Falkland/Malvinas, esta tem como principais dinamizadores os setores da pesca (responsável por cerca de 50% do seu PIB), agricultura e turismo (FIG, 2012).

A distância da Metrópole aos antípodas do Cone Sul, muito pelas suas preocupações securitárias, não tem implicado uma redução da presença militar britânica no mesmo, presença essa exponenciada pelos estreitos laços com os EUA e pela sua condição de Estado signatário da OTAN (partilhando inclusive uma base com as forças norte-americanas na Ilha de Ascensão). O Reino Unido mantém uma

¹²¹ Quer pela soberania que detém sobre as Falkland/Malvinas e Ilhas contíguas, quer pelo seu Projeto Antártico, sendo no seio dos países latino-americanos, especialmente pela Argentina, criticado pelo seu imperialismo e atitude de potência colonizadora.

¹²² Muito pela inconstância que adveio da sua intenção de saída da União Europeia, o propalado “*Brexit*”. Esta instabilidade lança também dúvidas sobre as ameaças e oportunidades que o “*Brexit*” acarreta, num verdadeiro efeito de *spillover* para os seus interesses no Atlântico Sul e Antártida.

¹²³ Onde a *British Geological Society* estima existirem reservas suficientes para cerca de 60 biliões de barris.

guarnição militar permanente nas Falkland/Malvinas, destacando-se a existência de um aeródromo militar (Mount Pleasant)¹²⁴. Encontra-se também destacado um contingente de cerca de 420 militares do Exército e outros tantos da Marinha, que conta também com um *destroyer* ou fragata e uma embarcação de patrulhamento costeiro (Bell, 2012, p. 287).

Bell (2012, p. 286) realça ainda a existência de uma *Joint Rapid Reaction Force* (JRRF), em elevada prontidão, para a intervenção face a qualquer ataque, para o qual é disponibilizado pelo Exército Britânico um efetivo superior a uma Brigada (UKAF, 2019), bem como a possibilidade de o Reino Unido poder destacar para a área um submarino nuclear, apesar de desconfiar da capacidade de o manter nessa zona permanentemente.

3.8. RÚSSIA

Também a Rússia tem mantido a América do Sul no espectro dos seus interesses geopolíticos, descontente com o papel que o desmembrar da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) teve na sua influência no “estrangeiro longínquo”. Para alguns autores como Roberts (2019) a América do Sul desempenha um importante papel de influência e projeção de poder russo, considerando que Putin apresenta uma agenda de poder no Sistema Internacional, ainda mais ambiciosa do que a soviética e, se por um lado pode não ter os meios, compensa os mesmos com uma férrea intenção, aliada à produção de doutrina interna e essencialmente de análise dos erros passados, sendo a sua presença no “quintal dos EUA” uma forma de compensar a presença ocidental no seu “estrangeiro próximo”.

Já Guedes (2012) reconhece que este processo de visibilidade regional Russa passa essencialmente pela Venezuela e por Cuba, com quem tem realizado exercícios militares, e desenvolvido esforços para instalar bases para os seus bombardeiros estratégicos, destacando-se também o apoio técnico e financeiro na criação de um programa nuclear venezuelano. A Rússia tem mantido também relações privilegiadas com a Argentina e o Brasil, sendo que no caso do último, a eleição de Bolsonaro e as posições convergentes com Donald Trump poderão constituir-se um desafio para Moscovo, ao invés um presidente peronista na Argentina poderá constituir-se uma verdadeira oportunidade.

Em termos económicos, nas relações entre a Rússia e a América-Latina, assume particular destaque a venda de armamento e equipamento militar (Tabela

¹²⁴ Com quatro aeronaves *Eurofighter Typhoon*, um C-130 e um VC-10, estes últimos para missões logísticas de transporte de equipamento e tropas.

2), correspondendo este a 6,2% da totalidade de exportação destes bens (valor superior à China e EUA).

Tabela 2- Destinos das vendas de armamento das grandes potências

Compradores/ Vendedores	EEUU	Rusia	China
África del norte	2,3	7,4	5
África subsahariana	0,5	3,4	12
Suramérica	2,3	6,2	5
Asia Central	0,1	2,3	0
Noreste de Asia	16	11	0
Sureste de Asia	7,2	14	20

Fonte: Eissa (2017).

Um dos principais erros do Ocidente quando analisa o papel geopolítico russo e a afirmação dos seus interesses estratégicos, queda-se por não compreender que os limites morais e éticos que definem as “linhas vermelhas” da ação ocidental, não têm o mesmo valor em Moscovo¹²⁵ (Guedes, 2012; Roberts, 2019).

Destarte, a presença russa no Cone Sul (e conseqüentemente na Passagem Sul) não apresenta a dimensão constatada mais a Norte, sendo porém, pelos motivos expendidos, algo a considerar no xadrês geopolítico regional.

4. ANÁLISE GEOPOLÍTICA

4.1. PASSAGEM SUL: DO OCASO PANAMIANO AO RENASCIMENTO GEOPOLÍTICO

O Canal do Panamá será indubitavelmente a rota operacional mais curta entre o Oceano Atlântico e o Pacífico. Após a passagem do primeiro século de abertura deste Canal para o mundo, tem reforçado a sua posição como a alternativa mais adequada, quando comparada a um conjunto de alternativas, existentes ou potenciais, quer marítimas, quer terrestres (Rodrigue, 2013, p. 33). Estas alternativas tornam-se ainda mais vitais quando equacionadas as limitações “*Panamax*” (ou

¹²⁵ Sendo exemplos paradigmáticos a sua interferência política em diversas eleições por todo o mundo, a construção de navios com capacidade de corte dos cabos de fibra ótica e o apoio a forças paramilitares, a um escalão Brigada, para intervenção direta em diversos pontos do Globo (designadamente África e América Latina) (Guedes, 2012; Roberts, 2019).

efeitos: causas naturais¹²⁸ e causas humanas¹²⁹. Parece-nos que, porém, existirá uma terceira ordem de razões, com maior interesse geopolítico, que pode exponenciar a importância deste *chokepoint* a Sul: por um lado um eventual “boom” económico nos países do Cone Sul, por outro uma eventual “redescoberta” da Antártida, e dos inúmeros recursos que encerra¹³⁰.

Um dos possíveis motores do eventual “boom” económico, poderá constituir-se a exploração do lítio, particularmente na Argentina e Chile¹³¹. Ora, especialistas apontam o Chile como o melhor local do mundo para explorar o, por muitos considerado, o “petróleo branco”, o que poderá vir a alterar o próprio paradigma mundial no sistema global de transportes (Zicari & Fornillo, 2017). Face ao exposto, uma atitude geoestratégica concertada entre Chile, Argentina e a própria Bolívia, enquanto Estados com maior potencial de reservas, exploração e também controlo estratégico, poderá relançar projetos de integração regionais, focados neste recurso estratégico, que exponenciem economicamente o Sul do Continente Americano (Rodrigues & Padula, 2016).

Esta eventual conjuntura, quer de encerramento do Canal do Panamá, quer de redefinição, por força de um reposicionamento económico à escala mundial, do Cone Sul, necessariamente alteraria o seu paradigma geopolítico, densificando a Passagem Sul como um *chokepoint* principal, nomeadamente pelo fluxo mercante pela via marítima que daí, forçosamente adviria. Assim, à luz das teorias de Mahan (1889), uma posição marítima dominante, neste enquadramento, consubstanciar-se-ia uma mais-valia verdadeiramente estratégica. Neste ponto, evidencia-se claramente a posição do Reino Unido (que serviu de exemplo ao próprio Mahan, pelo poder marítimo decorrente da sua posição geográfica, no tocante à insularidade de algumas colónias), enquanto Estado soberano nas Falkland/Malvinas, Ilhas Géorgias do Sul e Sandwich do Sul. Segundo Guedes (2012, p. 44), quem possuir estes pequenos, mas estrategicamente situados, arquipélagos, espalhados ao longo do limite sul do Atlântico, garantirá algum controlo sobre a circulação marítima, bem

¹²⁸ Designadamente catástrofes naturais, que comprometam a estrutura das suas comportas, ou, como verificado recentemente, o caudal insuficiente de água que inviabilize a travessia a embarcações de maior calado.

¹²⁹ Guerras, conflitos internos, diferendos políticos ou atentados terroristas.

¹³⁰ Esta questão será escalpelizada *infra*.

¹³¹ Este racional alicerça-se na crescente preocupação com a dependência de combustíveis fósseis, aliada a preocupações ambientais, que tem vindo a estimular uma tendência na procura de veículos movidos a baterias de lítio, o que perspetiva um considerável aumento na procura deste metal (Wallace, 2014, p. 59).

como sobre as atividades económicas existentes nos seus espaços circundantes (Figura 11)¹³².

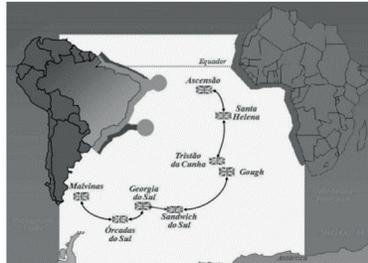


Figura 11 – Presença extrarregional no Atlântico Sul

Fonte: Rucks (2014, p. 150)

Esta posição geoestratégica privilegiada do Reino Unido poderá, contudo, redundar em conflitualidade, ainda que, latente, concretamente com a Argentina com quem mantém os diferendos históricos já apresentados (e que *infra* se analisarão com maior acuidade), ou com o próprio Chile. Popescu (2017) evidencia ainda a China como uma assertiva fonte de conflitualidade. Este autor defende que a potência em questão se encontra a promover uma estratégia de expansão marítima, com vista ao controlo do transporte marítimo (designadamente de petróleo), alicerçada nas teorias geopolíticas de Mahan¹³³, Mackinder e Spykman, fazendo uso de instrumentos de *smart-power*.

Popescu (2017, p. 116) apresenta a referida estratégia de controlo marítimo numa sequência progressiva de quatro passos, que se inicia no domínio económico através da aquisição de partes de capital de empresas como, moeda de troca pelos investimentos na modernização e desenvolvimento industrial dos Estados-alvo. Já o quarto e último passo da estratégia corresponderá às ameaças do uso de “*hard-power*” de forma a estreitar os laços militares com os referidos Estados, e à construção das suas bases (Figura 12) (Popescu, 2017, p. 116). Nesta senda, Popescu (2017, p. 110) reporta que esta estratégia chinesa no Hemisfério Ocidental tem como desideratos os seus dois maiores *chokepoints*: Canal do Panamá e Estreito de Magalhães.

¹³² Esta posição é também sufragada por Gonzalez e Caplan (2019, pp. 79-80) quando invocam que, de um ponto de vista estratégico o controlo deste conjunto de ilhas, do Atlântico ao Pacífico, através do Estreito de Magalhães, especialmente num cenário de encerramento do Canal do Panamá e de consequente alteração das rotas marítimas, dará ao Reino Unido uma significativa vantagem no controlo dessas linhas marítimas na região.

¹³³ Este nortear chinês pelas ideias do principal teorizador do poder marítimo é também antemurado por Holmes e Yoshihara (2008, p. 3) que analisam esta estratégia marítima como resultado de, por um lado a natureza marítima das suas ameaças securitárias pós fim da Guerra Fria, e, por outro, do seu exponencial crescimento económico que forçosamente a impele enquanto potência global para o mar.



Figura 12 - Interesses chineses no controle dos estreitos marítimos e zonas costeiras

Fonte: Popescu (2017, p. 117)

A estratégia para este último *chokepoint* é ainda exacerbada pelos laços económicos e militares privilegiados da China com a Argentina e Chile, *supra* identificados, bem como aqueles que detém com o Brasil (Popescu, 2017). Apesar desta tese apresentada por Popescu, não se nos afigura verosímil que a estratégia chinesa venha em algum momento a recorrer ao uso do “*hard-power*” no Atlântico Sul, pela óbvia razão da forte presença da OTAN nessa zona do globo, mormente através do Reino Unido, mas também face à proximidade geográfica aos EUA¹³⁴.

Outro incontornável ponto de interesse geopolítico, será a análise do papel do Brasil, enquanto principal potência regional, que reconhece a importância estratégica da Passagem Sul no tráfego marítimo, sendo concomitantemente a única com capacidade suficiente para liderar uma busca conjunta por maior autonomia na sua inserção internacional, ao nível do Atlântico Sul (Cortinhas, 2019). Não obstante este país sempre ter estado na linha da frente nas críticas à presença de atores externos na região, o Brasil terá necessariamente que aumentar a sua capacidade de comprometimento¹³⁵. Porém, Cortinhas (2019, p. 177) sobre este ponto, e comparando o poder do Brasil ao dos Estados externos presentes na região (Reino Unido

¹³⁴ Que detém e gere na Ilha da Ascensão a Base de Wideawake, operando nesta em parceria com a Força Aérea Britânica e outras forças da OTAN (Teixeira & Melo, 2019, p. 95), sendo também de referir a presença da própria Noruega, através da Ilha de Bouvet, ao largo da Antártica.

¹³⁵ O que implica o investimento de esforço na conversão do seu poder potencial, para poder efetivo (Cortinhas, 2019, p. 177).

e França), reforça a grande desproporção de meios, defendendo que também a grave crise económica que o país atravessa, comprometerá este esforço, no curto prazo apesar de reconhecer que no longo prazo o Brasil poderá ser capaz para as ameaças securitárias que possam surgir, no domínio marítimo.

Por fim, restar-nos-á lembrar os interesses alemães, já identificados, nos recursos naturais e nos atores regionais (enquanto clientes da sua indústria de armamento), sendo a presença deste grande ator externo, mais um foco de complexidade geopolítica, na Passagem Sul.

4.2. FALKLAND/MALVINAS: VELHAS DISPUTAS E NOVOS CONFLITOS

Como variável inevitável da importância geopolítica da Passagem Sul (que poderá afetar de forma direta todo o tráfego marítimo na mesma), surge-nos a conflitualidade histórica e latente entre a Argentina e o Reino Unido, na questão de soberania sobre as Falkland/Malvinas¹³⁶.

A perda destas ilhas para o Reino Unido em 1833, resultou numa visão identitária da própria Argentina como incompleta ou “violada”, tendo resultado que diversos dirigentes políticos, com destaque para Juan Péron, viessem publicamente defender que a Argentina nunca teria a sua plenitude política e económica, enquanto a soberania sobre estas ilhas não fosse revertida, ou seja o regresso das “*Hermanitas Perdidas*” à “irmandade argentina” (Dodds & Manóvil, 2001, p. 106).

De facto, e segundo Keeling (2013, p. 164), particularmente durante os governos Kirchner, a Argentina tem vindo a basear as suas pretensões de soberania sobre as ilhas, junto das instâncias internacionais, através de uma argumentação anticolonialista, que entende ser inaceitável a soberania do território pertencer a um Estado pertencente ao outro lado do Atlântico. Destacam-se também as críticas do governo argentino à intransigência britânica para uma eventual negociação, relativa à soberania das Falkland/Malvinas, acusando o Reino Unido de uma estratégia de controlo sobre a ligação Atlântico-Pacífico como garante das suas reivindicações de soberania sobre a Antártica (Keeling, 2013, p. 164). De certo modo, concorrem também para a tensão entre estes dois Estados as operações petrolíferas exploratórias, conduzidas por empresas britânicas, a cerca de 150 quilómetros a norte do arquipélago, particularmente após a saída da Argentina, em 2007, do acordo de exploração petrolífera, estabelecido em 1995 (Child, 2020, p. 1; Keeling,

¹³⁶ De acordo com Dodds e Manóvil (2001, p. 105), esta questão tem-se afigurado um perfeito exemplo de geopolítica popular, onde é defendida que a construção de territórios e suas fronteiras é frequentemente produzido pelas histórias nacionais de cada Estado ou Nação.

2013, pp. 163-164). Para esta tensão Argentino-Britânica concorreu ainda, em 2012, a presença nas Ilhas, num exercício militar de busca e salvamento do próprio Príncipe William, bem como a presença do *destroyer* britânico *HMS Dauntless* (Figura 13) ao largo das mesmas, que serviu de gênese a muitas críticas dos responsáveis políticos argentinos, face à atitude mais assertiva, não provocada, por parte do Reino Unido (The Guardian, 2012).



Figura 13 - HMS Dauntless dirigindo-se para East Cove (Falkland)

Fonte: Harding (2012).

Destarte, um dos pontos fundamentais de análise na questão argentino-britânica sobre as Falkland/Malvinas, residirá na possibilidade de ataque argentino, com sucesso, ao arquipélago, e concretamente nos requisitos necessários para o efeito. De forma sistematizada, Bell (2012, pp. 287-289) apresenta três requisitos para obtenção de sucesso neste desiderato: Necessidade de superioridade aérea, Possibilidade de infiltração de tropas no território, e, como terceiro requisito, e corolários dos dois anteriores, a Argentina necessitaria de colocar no arquipélago uma força militar que seja suficiente para atacar o aeródromo militar de Mount Pleasant (Figura 14), num período máximo de 36 horas. Quanto à superioridade aérea, esta seria fulcral para neutralizar as possibilidades de reação britânica ao ataque, por via aérea, implicando a destruição dos quatro *Typhoons* existentes nas ilhas, para o qual vislumbrou quatro opções¹³⁷. Porém, qualquer destas modalidades exigiria à Argentina um elevado risco, considerando-se a sua falta de munições aéreas de precisão, a dimensão das pistas de aterragem e a própria vantagem direta das aeronaves britânicas face às suas (Bell, 2012, pp. 288-292).

¹³⁷ A saber: Destruição dos *Typhoons* no solo, destruição das pistas de aterragem de Mount Pleasant, destruição destas aeronaves em combate aéreo ou sustê-las pelo tempo suficiente para evitar que impeçam a infiltração de tropas argentinas (Bell, 2012, pp. 287-289).



Figura 14 - Base Militar de Mount Pleasant - East Falkland

Fonte: Wikipedia (2019).

Já para a concretização do segundo e terceiro requisitos, com vista à tomada das Falkland/Malvinas, as forças argentinas poderiam socorrer-se de infiltração por via aérea (paraquedistas) ou assalto anfíbio (força de fuzileiros)¹³⁸. A mobilização e infiltração (aérea ou anfíbia) do número necessário de militares argentinos para o efeito, a tempo de evitar a chegada de reforços britânicos (ou seus aliados), estimada em 36 horas, provar-se-ia um dos maiores desafios logísticos e táticos à conclusão, com sucesso, deste objetivo (Bell, 2012, pp. 292-295).

Para Bell (2012, p. 295), as probabilidades de sucesso para uma operação militar argentina desta envergadura são muito reduzidas¹³⁹. Concorrem para esta baixa probabilidade de sucesso o aparente estado de prontidão e preparação das forças britânicas, estacionadas nas Falkland/Malvinas, nomeadamente ao nível do seu armamento e equipamento, e, *ad contrario sensu*, a improvável preparação militar das forças argentinas para uma operação militar coordenada, nesta magnitude, concretamente face à eficiência exigida para a mesma (Bell, 2012, pp. 297-298).

Estas baixas probabilidades de sucesso e as potenciais e desastrosas consequências para a Argentina fazem com que Bell (2013, p. 298) aponte ao país sul americano uma outra estratégia de abordagem à questão, de longo prazo, mas porventura de maior eficácia. Este autor aponta um elevado investimento militar pela

¹³⁸ Necessitando, porém, de uma vantagem mínima de três para um, face às forças britânicas na defensiva, que ascendem a aproximadamente 400 militares.

¹³⁹ Considerando-as menores do que as estimadas para a operação Israelita em Entebbe, no Uganda, onde, não obstante a elevada complexidade militar associada, foram salvos 102 reféns israelitas no terminal do aeroporto.

Argentina¹⁴⁰, de forma a poder desgastar o Reino Unido economicamente, em sede da busca de paridade militar no Atlântico Sul, tornando cada vez mais oneroso a manutenção de soberania sobre o arquipélago. De forma complementar, sustenta-se ainda que medidas provocatórias, como o assédio naval aos navios de apoio logístico às plataformas britânicas de exploração de petróleo, ou exercícios de demonstração de força naval junto ao arquipélago, poderiam obrigar uma resposta de força por parte da potência europeia. Tal resposta poderia ser o catalisador necessário para Argentina, através de uma narrativa de condenação do excesso de força e ataque ao imperialismo, reforçasse internacionalmente a legitimidade das suas aspirações de soberania sobre o território (Bell, 2012, p. 298).

Naturalmente, a atitude dos restantes países sul-americanos, com especial ênfase para o Brasil e Chile, em sede do TIAR ou do PROSUL¹⁴¹, relativamente a um eventual conflito, é também de suma importância para a nossa análise.

Quanto ao Brasil, que tem politicamente tomado posição ao lado da Argentina nas suas aspirações, qualquer atitude de passividade ou neutralidade da sua parte seria, para além de um apoio aos interesses britânicos na América do Sul, um claro desrespeito aos acordos regionais celebrados, o que desgastaria a sua imagem junto dos seus parceiros sul-americanos, e dirimiria as suas intenções de hegemonia regional (Jesus, 2013). Nesta senda, Jesus (2013) defende que ao Brasil apenas restará a hipótese de apoiar a Argentina, defendendo um parceiro regional estratégico, com vista a salvaguardar os acordos de construção de uma comunidade sul americana forte e independente¹⁴². Contudo, a volatilidade política e ideológica que o Subcontinente atravessa, com a morte anunciada da UNASUL, e a aproximação da atual Administração do Brasil aos EUA, poderá vir a comprometer o aprofundamento da integração regional em assuntos securitários, e concretas reservas sobre o posicionamento da potência regional em caso de conflito argentino-britânico.

¹⁴⁰ E talvez aqui o estreitamento de relações económicas e militares com a Rússia e a China, *supra* identificadas, possa ser um ponto decisivo para o sucesso de tal estratégia.

¹⁴¹ Que sucede à UNASUL, em 2019, enquanto fórum de integração regional para o Brasil

¹⁴² Mas também, na medida em que as Falkland/Malvinas representam um reforço no posicionamento geopolítico brasileiro, a fazer imperar os próprios interesses no seu Programa Antártico (Jesus, 2013).

Também para Santos (2016, pp. 242-244) o Chile, após um papel dúbio na Guerra das Malvinas, em 1982, tem vindo a aproximar-se estrategicamente da Argentina, particularmente depois do encerramento total das suas disputas fronteiriças em 1999¹⁴³, com influências na questão das Falkland/Malvinas¹⁴⁴. Este estreitar de relações parece apontar para onde penderá o apoio chileno em caso de eventual conflitualidade anglo-argentina, sendo certo que a atual crise política e instabilidade interna neste país andino, poderá vir a dirimir qualquer forma mais assertiva de apoio militar a Buenos Aires¹⁴⁵.

4.3. ANTÁRTIDA: O DISPUTADO CONTINENTE “SEM GOVERNO”

Outro elemento que pode escalar o valor geopolítico da Passagem Sul, é a recrudescente importância da Antártida para as potências regionais e globais, consubstanciado nos seus projetos Antárticos.

Relativamente à análise geopolítica da Antártica, para Sciorati (2019, p. 10) o “Continente sem Governo”, o primeiro ponto que necessariamente deverá ser abordado são as oportunidades económicas em que a mesma é prolifera¹⁴⁶. Também de forma recrudescente o turismo tem servido como catalisador económico da região (Sciorati, 2019, p. 9).¹⁴⁷

Porém, a análise deste inóspito território assume particular complexidade quando feita com pendor securitário, concretamente militar. Em primeiro lugar, porque o Tratado celebrado em 1959 veio limitar as atividades militares no mesmo ao domínio científico, e às tarefas logísticas de apoio ao mesmo (Guedes, 2012, pp. 42-44).

Já para De Paula (2009, p. 27) falar de Forças Armadas (FFAA) na Antártica é um assunto delicado¹⁴⁸. A segunda fonte de complexidade na análise do território em questão residirá no facto de cada um dos Estados, presentes no mesmo, condu-

¹⁴³ Através de um Tratado Bilateral sobre a disputa versando a Lagoa do Deserto.

¹⁴⁴ Tendo o governo de Santiago do Chile vindo a privilegiar as suas relações com Buenos Aires, negando algumas facilidades ao Reino Unido, nomeadamente a utilização de Punta Arenas, como base de apoio para o transporte de militares britânicos para as ilhas (Santos, 2016, pp. 242-244).

¹⁴⁵ Para além da mera condenação política e diplomática a Londres, e a proibição de utilização de qualquer área sob sua soberania, como eventual base de apoio às forças britânicas.

¹⁴⁶ Este potencial reside em muito nos recursos energéticos e minerais (petróleo e gás natural), bem como no *krill* (estimando-se que a sua população na área atinja valores de 100 a 500 milhões de toneladas métricas). e nas enormes populações de outros recursos análogos, provenientes do mar, que forçosamente deverão ser geridos de forma sustentável.

¹⁴⁷ Tendo este recebido entre 2017-2018 cerca de 52.000 visitantes, principalmente de origem norte-americana e chinesa (Sciorati, 2019, p. 9).

¹⁴⁸ Considerando que as restrições sobre as missões militares em sentido estrito são claras e inequívocas no citado tratado, entendendo que esta disposição de direito internacional visou criar na Antártica uma “zona de paz”, limitando o instrumento militar como acessório aos objetivos científicos no Continente.

zir as suas operações assentes naquilo que são os seus normativos legais internos, designadamente relevando o papel e a autonomia das FFAA, neste enquadramento legal (De Paula, 2009, p. 27). Este autor, porém, atenta a crescente importância geopolítica da Antártica, veio distinguir dois tipos de missões das FFAA no “continente gelado”: aquelas de suporte logístico (já *supra* escalpelizadas) e especialmente as missões de ocupação efetiva, que lança a ênfase na reclamação de soberania futura, no quadro das relações internacionais, apesar das limitações decorrentes do tratado.

Nesta senda, e segundo Child (2010, p. 16), as velhas questões relacionadas com a disputa de soberania no território antártico, em 2007, foram revisitadas aquando da pretensão de cerca de 400.000 milhas quadradas da sua bacia marítima por parte do Reino Unido¹⁴⁹. De qualquer forma, o próprio Chile veio a esclarecer que este desiderato britânico não colidia com os seus próprios interesses de soberania na Península Antártica (apesar de, nesse território, em 2008, ter vindo a realizar o exercício militar conjunto com a Argentina denominado "*Confraternidad 2008*")¹⁵⁰. Já a Argentina veio a reclamar soberania, junto da ONU, sobre uma área aproximadamente idêntica à das pretensões britânicas. Porém, a área pretendida abarca a bacia marítima contígua às Ilhas Falkland/Malvinas, bem como das Ilhas de Geórgia do Sul e Sandwich do Sul, territórios que estiveram no cerne do conflito Argentino-Britânico em 1982, conforme já expandido no presente trabalho (Child, 2010, p. 16).

Já no que concerne concretamente ao Reino Unido, Dodds (2013, pp. 170-171) vem defender que existem claras evidências no sentido do reforço da sua presença e compromisso no Atlântico Sul, e particularmente na Antártica, de forma a manter uma atitude ativa e vigilante nessa parte do globo¹⁵¹. Dessarte, o compromisso britânico em manter esta presença dual na região é mais forte que nunca, entendendo Dodds (2013, pp. 170-171) que raramente se encontrará um sinal mais explícito do que esta declaração de intenção, proferida pelo Ministro da Ciência, e não pelos responsáveis pelas pastas da diplomacia ou defesa, no sentido da relevância do Território Antártico Britânico para o Reino Unido¹⁵².

¹⁴⁹ Esta pretensão britânica foi possivelmente uma resposta às pretensões da Federação Rússia sobre uma larga parte da bacia marítima do Ártico (Child, 2020, p. 16).

¹⁵⁰ Conforme apresentado por De Paula (2009, p. 30).

¹⁵¹ Esta atitude britânica esteve patente na decisão política em não fundir os seus projetos científicos (*British Antarctic Survey*) e securitários (NOC), tendo o então Ministro da Ciência – David Willets – de forma clara defendido que o projeto científico levado a cabo na Antártica é um ativo nacional e internacional que contribui para ciência ambiental de nível mundial, e para a própria presença estratégica na Antártica e Atlântico Sul (Dodds, 2013, pp. 170-171).

¹⁵² Onde a ciência, a administração territorial e o potencial económico (presente e futuro), concorrem mutuamente para reforçar a dita “presença estratégica”, tornando vítreo que se encontram em jogo claro interesses geopolíticos e de soberania.

Por outro lado, também Guedes (2012, pp. 42-44)¹⁵³ vem trazer à colação os interesses dos EUA nesta região securitária mais a sul a que também adere De Paula (2009, p. 35) quando exemplifica os efeitos militares dos diversos voos noturnos levados a cabo pela Força Aérea desta superpotência no território.

Já no que tange às outras grandes potências, como a Rússia e China, Dodds (2017, pp. 442-443) é também inequívoco a apontar o seu interesse no potencial, ao nível dos recursos, do Continente. Se por um lado a Rússia, fruto da queda da URSS parte com desvantagem no seu projeto Antártico (De Paula, 2009, p. 35), por outro, a sua posição privilegiada no Sistema do Tratado da Antártica (STA), poderá vir a constituir-se uma vantagem competitiva geopolítica, concretamente caso venha a vetar a renovação da proibição de exploração dos recursos, depois de 2048 (Dodds, 2017, p. 443).

Quanto à China, para Brady (2014), apresenta interesses análogos aos EUA e Rússia, o que poderá perspetivar, algumas formas de conflito. Esta, não integrando o STA, tem vindo a suportar a narrativa que crítica o elitismo e exclusividade¹⁵⁴ inerente a este, apesar de, no Ocidente, este discurso ser temperado com a ideia do aprofundamento da cooperação científica no território (Herbert, 2017, pp. 4-7). Porém, a China, a partir de 2014 tornou-se o Estado com o maior orçamento antártico e o segundo país no respeitante ao número de habitantes no continente (Figura 15), a seguir aos EUA (Aguiar & Mattos, 2018, p. 223). De facto, o rápido crescimento deste ator internacional na Antártica, muito assente nos territórios de soberania reclamada pela Austrália, tem vindo a trazer algumas preocupações ao Ocidente, maioritariamente de índole ambiental, mas também securitárias no STA¹⁵⁵ (Herbert, 2017, pp. 4-7).

¹⁵³ Quando recorda a existência da própria Base de McMurdo.

¹⁵⁴ Decorrentes do Tratado assinado em 1959.

¹⁵⁵ Estas preocupações adensam-se quando no seu último plano quinquenal, de 2016 a 2020, a China veio declarar a intenção política “de se envolver na governança de novos campos de atividade, inclusive nas regiões polares, de modo a ser considerado uma potência polar”, tendo patrocinado também, pela primeira vez o encontro das partes consultivas do próprio STA, em Pequim em maio de 2017, sendo também relevante a construção de um novo navio “quebra-gelo” em Xangai, que deverá operar a partir de 2019 (Aguiar & Mattos, 2018, p. 223).

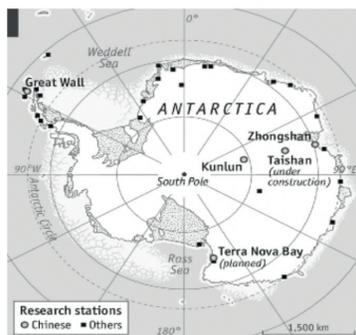


Figura 15 - Bases Chinesas na Antártida
Fonte: Herbert (2017).

Quando se avaria o papel do Brasil no STA, o panorama afigura-se relativamente distinto do chinês. Ao invés da China, que apostou num forte investimento em novas bases e equipamento, num plano de expansão antártica a 30 anos, o Brasil unicamente investiu na reconstrução de uma nova base, face à destruição da anterior¹⁵⁶, e apenas quando a situação se tornou verdadeiramente insustentável (Cardone, 2019, pp. 18-20). Apesar desta situação, e reconhecendo-se as restrições políticas e financeiras deste país, o seu relevante papel internacional e de potência regional, poderá vir a provar ser uma mais-valia no seio do STA, designadamente através da sua ação diplomática, frequentes participações em missões de organismos regionais e internacionais e da própria tradição e relevância científica que tem vindo a capitalizar (Cardone, 2019, pp. 18-20).

5. CONCLUSÕES

Conforme refere Guedes (2012, p. 11), o Atlântico é palco de um conjunto de disputas ativas e conflitos não resolvidos que, apesar de não terem a relevância geopolítica global dos Oceanos Pacífico e Índico, podem ter, coletivamente, um efeito inibidor no surgimento de um sistema mais coeso no Atlântico alargado, com implicações nos interesses consolidados referentes à sua Bacia, bem como na estratégia de se constituir um eixo no mundo em globalização.

Através da realização do presente trabalho, estes vaticínios vieram a ser comprovados também na Passagem Sul. Nesta passagem, as antigas disputas de

¹⁵⁶ Devido a um incêndio tido por accidental.

soberania e hegemonia regional, misturam-se com as recrudescentes necessidades de recursos energéticos e alimentares, que se exponenciam face aos avanços tecnológicos e científicos. Numa primeira análise surgem as potências regionais: Brasil, Argentina e Chile, que aparte de antigas disputas históricas, têm tentado, num contexto do pós-Guerra Fria, encontrar mecanismos de integração e cooperação regional, que escalem o seu poder, garantindo-lhes a paridade com as grandes potências externas, que evite o controlo da navegação absoluto por parte destes últimos, e o conseqüente domínio “estrangeiro” da passagem.

Porém, estes desideratos esbarram no antagonismo e volatilidade política que tem grassado no Subcontinente, onde alianças se criam e se extinguem, a um ritmo politicamente incompatível com a criação das necessárias sinergias económicas e militares. Nunca antes as palavras do Professor Marques Guedes (2012) que advoga a necessidade de maior boa vontade cooperante e confiança fizeram mais sentido, sendo a morte anunciada do UNASUL (e conseqüente criação do PROSUL), assente em disputas de discursos políticos, o perfeito caso paradigmático. Contudo, também as questões internas, fundadas em constantes crises sociais, económicas e políticas, têm desgastado a posição geopolítica destas potências, atrasando o desenvolvimento do instrumento militar, imprescindível para a prossecução dos seus interesses securitários: domínio marítimo na “Amazónia Azul” (e a livre circulação na Passagem Sul) e independência do potencial americano, no caso do Brasil; garante da soberania sobre as Falkland/Malvinas, e conseqüente exploração dos recursos ao largo do arquipélago, no que concerne à Argentina; preocupando-se o Chile essencialmente com a segurança das rotas marítimas, que facilitem as suas trocas comerciais (cujo “boom” económico, poderá estar associado à importância do lítio).

Do outro lado, encontram-se as velhas potências externas dominantes: Alemanha, EUA e Reino Unido, com interesses históricos nos recursos desta zona do Atlântico Sul e sua posição geopolítica de charneira entre os Oceanos Atlântico-Pacífico-Glaciário Antártico. No caso Alemão, estes interesses prendem-se em primeiro lugar com o escoamento da sua indústria militar para os Estados da América do Sul, com o Brasil e o Chile à cabeça, não desdenhando os recursos minerais marítimos na zona, para os quais já apresentou internacionalmente propostas de exploração às instâncias internacionais.

O Reino Unido tem neste ponto do globo um dos seus últimos “bastiões imperialistas”, mantendo ainda aos dias de hoje, um pensamento geopolítico marcadamente “mahanista”, focando-se no domínio dos seus arquipélagos regionais

como uma forma de reforçar o seu poder marítimo, e conseqüentemente o potencial domínio sobre as rotas comerciais na Passagem Sul, que é exponenciado de sobremaneira pela OTAN, da qual é um dos principais membros. Dessarte, o anunciado *Brexit* acaba por lançar interrogações futuras sobre as suas implicações regionais, nomeadamente se acarretará maior vulnerabilidade securitária, ou se facilitará uma maior assertividade comercial, com os parceiros locais.

Já os EUA, a grande potência do mundo (ainda) unipolar, apresentam uma atitude difusa, face ao Atlântico Sul, ao longo das últimas Administrações, que balanceia entre o reforço da sua Frota para a zona e uma atitude mais isolacionista e focada na Ásia-Pacífico, por um lado preocupado com o seu “quintal geopolítico” (e particularmente com o seu Projeto Antártico) por outro, apesar de alguma preocupação latente, deixando aos Estados do mesmo o ónus de lidar com a crescente influência de outras grandes potências, como a China e a Rússia.

Já estas duas potências buscam, de certa forma, a erosão da influência regional dos EUA, no caso chinês para a prossecução do seu desiderato de contribuir para a criação de um Sistema Internacional multipolar, e no caso da Rússia (potência marcadamente “carnívora”), a recuperação (e eventualmente o reforço) da sua posição de relevância internacional, perdida com a queda da URSS, e para a qual, as regras do “xadrez geopolítico” ocidental não são de todo relevantes.

Para este “caldo geopolítico” concorrerá ainda o potencial do Continente Antártico, ao nível dos seus incomensuráveis recursos, que faz mover, inevitavelmente em sentido centrífugo, no que respeita a tensões conflituantes, todos os atores com pretensões de soberania sobre o mesmo, bem como os EUA e a Rússia (com os direitos preferenciais adquiridos no STA). Porém, também o “grande dragão asiático” impulsionado pela exigente procura interna de recursos ambiciona o “continente sem governo”, ressurgindo a questão se este não será o advento do fim do próprio STA, e um renascimento geopolítico da Passagem Sul, intimamente ligada ao Continente.

Tudo o que se expendeu ganha ainda maior relevância geopolítica, em caso de crescimento da importância da Passagem Sul como alternativa ao Canal do Panamá. Também o seu papel nas rotas marítimas dos navios com dimensões que excedem o *Panamax* ou *Neo Panamax*, concretamente os grandes porta-aviões americanos, contribui para que, à luz da doutrina de Mahan, a Passagem Sul seja um efetivo *chokepoint*, cujo domínio marítimo garantirá ao ator um redobrado peso no Sistema Internacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abdenur, A., & Neto, D. (2013). Brazil's Maritime Strategy in the South Atlantic: The Nexus between Security and Resources. *X Conference of Forte de Copacabana International Security: A European–South American Dialogue*, 172-180. Rio de Janeiro.
- Aguiar, M., & Mattos, L. (2018). A Importância Estratégica da Antártica para a China e Índia à Luz do Realismo Ofensivo de Mearsheimer. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, 214-234.
- Alexander, L. M. (1992). The Role of Choke Points in the Ocean Context. *GeoJournal*, 26, 503–509. doi: <https://doi.org/10.1007/BF02665750>
- Alonso, C., & Hernández, J. (2019). Latin American Geopolitics: Migration, cities and globalization. *Cham* (Switzerland). doi: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-99552-6>
- Amador, P. A., Corrêa, G. C., Bastos, A., Gonçalves, M., Inácio, R., Gomes, G., & Frescata, A. (2015). *Breve Análise da Geopolítica do Chile*, 129-145. Retirado de <http://www.ebrevistas.eb.mil.br/index.php/RMM/article/download/510/542>
- Augustyn, A., Bauer, P., Duignan, B., Eldridge, A., Gregersen, E., McKenna, A., Zelazko, A. (2015, 20 de fevereiro). *South America: Strait of Magellan*. Encyclopædia Britannica. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Strait-of-Magellan>
- Augustyn, A., Bauer, P., Duignan, B., Eldridge, A., Gregersen, E., McKenna, A., Zelazko, A. (2017, 27 de abril). *Antarctic Peninsula*. Encyclopædia Britannica. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Antarctic-Peninsula>
- Augustyn, A., Bauer, P., Duignan, B., Eldridge, A., Gregersen, E., McKenna, A., Zelazko, A. (2018, 2 de agosto). *Drake Passage: Waterway South America*. Encyclopædia Britannica. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Drake-Passage>
- Augustyn, A., Bauer, P., Duignan, B., Eldridge, A., Gregersen, E., McKenna, A., Zelazko, A. (2020). *Antarctica continent*. Encyclopædia Britannica. Retirado de <https://www.britannica.com/place/Antarctica>
- Bandeira, L. (2008). A importância Geopolítica da América do Sul na Estratégia dos Estados Unidos. Em: J. C. Pinto (Ed.). *Revista da Escola Superior de Guerra* (pp. 7-35). Rio de Janeiro.
- BAT (2019, 18 de outubro). *Alberto Fernández to toughen Argentina's stance on Malvinas, if elected*. Buenos Aires Times. Retirado de <https://www.batimes.com.ar/news/argentina/fernandez-to-toughen-argentinas-stance-on-malvinas-if-elected.phtml>

- BBC (2019, 1 de dezembro). 'Falta de clima' com Bolsonaro deixa presidente eleito da Argentina de fora de encontro do Mercosul. BBC News - Brasil. Retirado de <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50606788>
- Bell, M. (2012). Can Britain Defend the Falklands? *Defence Studies*, 12(2), 283-301. doi: 10.1080/14702436.2012.699726
- Brady, A. M. (2014). *Evaluating China as an Antarctic State*. *China and Antarctica*. Nova Zelândia: Kissinger Institute on China and the United States.
- Cardone, I. (2019). Brazil's Antarctic Future. Em: G. Sciorati (Ed.). *The Global Race for Antarctica: China vs The Rest of The World?* (pp. 18-21). Retirado de https://www.researchgate.net/publication/334654061_Brazil's_Antarctic_Future
- Carvalho, D., & Castro, T. (2009). *Geografia e Geopolítica: A Contribuição de Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro*. Rio de Janeiro, Brasil. Retirado de https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/ColecaoMemoriaInstitucional/16-Geografia%20e%20geopolitica_A%20contribuicao%20de%20Delgado%20de%20Carvalho%20e%20Therezinha%20de%20Castro.pdf
- Carvalho, R. (2019, 25 de maio). *China in Latin America: partner or predator?*. South China Morning Post. Retirado de <https://multimedia.scmp.com/week-asia/article/3011618/beijing-conquest-latin-america/index.html>
- Carvalho, V. (1994). *O Espírito de Tordesilhas e o Futuro da Europa e de Portugal*. Nação e Defesa. Retirado de https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1698/1/NeD70_VirgiliodeCarvalho.pdf
- Castro, T. (1998). *Atlântico Sul: Geopolítica e Geoestratégia*. Rio de Janeiro.
- Child, J. (2010). *Stamps of the American Quadrant of Antarctica and the South Atlantic Islands*. Blount Postal History Symposium. Durham, N. C.: Duke University Press
- Child, J. (2020, 5 de janeiro). Beagle Channel Dispute. *Encyclopedia of Latin American History and Culture*. Retirado de <https://www.encyclopedia.com/humanities/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/beagle-channel-dispute>
- Chulov, M. (2019, 29 dezembro). US isolationism leaves Middle East on edge as new decade dawns. *The Guardian*. Retirado de <https://www.theguardian.com/world/2019/dec/29/trump-us-allies-isolationism-middle-east-rivalries-new-decade>
- CIA. (2019). *The World Fact Book*. Central Intelligence Agency. Retirado de <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ci.html>
- CIA. (2019, 19 de dezembro). *The World Fact Book: Antartica*. Central Intelligence

- Agency. Retirado de <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ay.html>
- Conclusion (2017, 18 de maio). *Macri en China avanzó con acuerdos pactados por Cristina Kirchner*. Retirado de <https://www.conclusion.com.ar/politica/economia/macri-en-china-avanzo-con-acuerdos-pactados-por-cristina-kirchner/05/2017/>
- Cortinhas, J. (2019). Brazil and the Construction of Its Power to Defend the South Atlantic. Em: É. Duarte, & M. Barros. *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic* (pp. 151-186). London: Palgrave-Macmillan.
- Damasceno, M. (2009). *DW Made for minds*. Retirado de <https://www.dw.com/pt-br/especialistas-alem%C3%A3es-veem-com-ceticismo-coopera%C3%A7%C3%A3o-militar-brasil-fran%C3%A7a/a-4637843>
- Davies, B., Hambrey, M., Smellie, J., Carrivick, J., & Glasser, N. (2018). Antarctic Peninsula Ice Sheet. Retirado de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S027737911100326X>
- De Paula, G. (2009). Uso Del Instrumento Militar en la Política Antártica: Elementos para el Análisis y su Aplicación en el Caso de Argentina. *UNISCI Discussion Papers*, 24-35.
- Dodds, K. (2007). *Geopolitics: A very short Introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Klaus Dodds (2013). Consolidate! Britain, the Falkland Islands and wider the South Atlantic/Antarctic. *Global Discourse*, 3(1,) 166-172. doi: 10.1080/23269995.2013.804767
- Dodds, K. (2017). *Antarctic geopolitics*. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/311708618_Antarctic_geopolitics
- Dodds, K., & Manóvil, L. (2001) A common space? The Falklands/Malvinas and the new geopolitics of the South Atlantic. *Geopolitics*, 6(2), 99-126. doi: 10.1080/14650040108407719
- Duarte, É. (2016). Brazil, the Blue Economy and the maritime security of the South Atlantic. *Journal of the Indian Ocean Region*, 12(1), 97-111. doi: 10.1080/19480881.2015.1067384
- Eissa, S. (2017). Military Relations of China, India and Russia with Latin America: Dangers or Opportunities for the Region? *Iberoamérica*, 85-112. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/332552592_Military_relations_of_China_India_and_Russia_with_Latin_America_Dangers_or_opportunities_for_the_region/stats
- Ferronha, A. (1998). *Portugal e Espanha nos Descobrimentos Marítimos*. Retirado

- de <http://ensina.rtp.pt/artigo/portugal-e-espanha-nos-descobrimientos-portugueses/>
- FIG (2012). *The Economy. Falkland Islands Government*. Retirado de <https://www.falklands.gov.fk/self-sufficiency/the-economy/>
- Flint, C. (2006). *Introduction to Geopolitics*. New York: Routledge.
- Foot, R. (2006). Chinese strategies in a US-hegemonic global order: accommodating and hedging. *International Affairs*, 82, 77-94. Retirado de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1468-2346.2006.00516.x>
- GFP (2019). *Argentina Military Strength*. GFP: Strength in Numbers. Retirado de https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=argentina
- GFP. (2019). *Chile Military Strength. Global Fire Power*. Retirado de https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=chile#overview
- Gonzalez R.M., & Caplan S.G. (2019) The Expansion of Argentine Limits in the Continental Shelf: Implications in the International Scope. Em: É. Duarte & M. Barros. (Eds). *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic*. Palgrave Macmillan, Cham, 69-96. doi:https://doi.org/10.1007/978-3-030-10600-3_4
- Guedes, A. M. (2012). Geopolitical Shifts in the Wider Atlantic: past, present, and future. Em: J. Richardson (Ed.). *The Fractured Ocean. Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic* (11-59). The German Marshall Fund of the United States, Washington DC. Retirado de http://www.gmfus.org/wpcontent/blogs.dir/1/files_mf/1354226179Richardson_FracturedOcean_Se p12_web.pdf
- Guedes, A. M. (2016). Liaisons dangereuses: reading and riding the winds of security risks in the Atlantic south. Em: D. Hamilton (Ed.). *“Dark Networks” in the Atlantic Basin. Emerging Trends and Implications for Human Security*. SAIS (School for Advanced International Studies), Johns Hopkins University, Washington DC, http://transatlantic.saisjhu.edu/events/2012/Atlantic%20Basin%20Initiative/ABI%20chapters/ABI_Human_Security_Working_Paper_MarquesGuedes.pdf
- Guioteca (2018, 1 de junho). *Las 10 sorprendentes cosas que usted no sabía sobre la Antártida*. Guioteca. Retirado de <https://www.guioteca.com/mitos-y-enigmas/las-10-sorprendentes-cosas-que-usted-no-sabia-sobre-la-antartida/>
- Harding, T. (2012, 4 de abril). *HMS Dauntless sets sail for Falklands as tensions mount between Britain and Argentina*. Retirado de <https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/defence/9185325/HMS-Dauntless-sets-sail-for-Falklands-as-tensions-mount-between-Britain-and-Argentina.html>

- Herbert, A. (2017). China and Antarctica: Hot ambitions in an icy climate. *Critical Literature Review*. Retirado de <https://www.semanticscholar.org/paper/China-and-Antarctica%3A-Hot-ambitions-in-an-icy-Herbert/f71a81d8fd045e-20ebb6a15ae6ebf2ff38410471>
- Herrera, J. (2019, 9 de abril). Prosur, el nuevo mecanismo para no integrar a Latinoamérica. *The New York Times*. Retirado de <https://www.nytimes.com/es/2019/04/09/espanol/opinion/prosur-unasur-america-latina.html>
- Holmes, J., & Yoshihara, T. (2008). *Chinese Naval Strategy in the 21st Century: The turn to Mahan*. In G. Till, *Routledge series: naval policy and history*. Abingdon: Routledge.
- Infraestrutura Antártica. (2016, 27 de julho). *Infraestrutura Antártica (Antarctic Infrastructure / Infraestructura Antártica)*. Retirado de <https://infraestructura-antartica.blogspot.com/2016/07/modernizacao-das-estacoes-palmer-e.html>
- Ivanov, G. (2010, novembro 21). *Argentina's Dirty War*. *JOUR*. Retirado de https://www.researchgate.net/publication/235737245_Argentina's_Dirty_War
- Jaeger, B. (2019, março). Crise e Colapso da UNASUL: O desmantelamento da integração Sul Americana em tempos de ofensiva conservadora. *Conjuntura Austral*, 10(49), 5-12.
- Jesus, S. d. (2013). *A Geopolítica das Malvinas: desafios da projeção continental brasileira*. Mundorama: Divulgação Científica em Relações Internacionais.
- Keeling, D. (2013) A geopolitical perspective on Argentina's Malvinas/Falkland claims. *Global Discourse*, 3(1), 158-165. doi:10.1080/23269995.2013.812704
- Luís, C. (2010). *A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul: a Construção da Política Internacional na Região Sul-Atlântica*. *Revista Acadêmica de Relações Internacionais*, 89-106. Retirado de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292014000100005
- Luís, C. R. (2010). *A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul: a Construção da Política Internacional na Região Sul-Atlântica*. *Revista Acadêmica de Relações Internacionais*, 89-106. Retirado de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292014000100005
- Marinha do Brasil. (2019, 7 de fevereiro). *Navio Polar "Almirante Maximiano" comemora seu 10º Aniversário de incorporação à Armada*. Retirado de <https://www.marinha.mil.br/noticias/navio-polar-almirante-maximiano-comemora-seu-10o-aniversario-de-incorporacao-armada>
- Muggah, N. (2015, 11 de junho). *The Blue Amazon: Brazil Asserts Its Influence Across the Atlantic*. *Instituto Igarapé*. Retirado de <https://igarape.org.br/the-blue-amazon-brazil-asserts-its-influence-across-the-atlantic/>

- Myers, M., Gallagher, K., & Yuan, F. (2015). *Chinese Finance to LAC in 2015: Doubling Down*. Retirado de <http://www.scielo.org.co/%20/www.the-dialogue.%20org/wp-content/uploads/2016/02/Dialogue-LoansReport-v4-lowres.pdf>
- Nelson, R. (2019). *Argentina's Economic Crisis*. Congressional Research Service.
- Nogueira, J. F. (2015). *América do Sul: Uma visão geopolítica*. IDN Cadernos, 20. Retirado de https://www.idn.gov.pt/publicacoes/cadernos/idncaderno_20.pdf
- OCDE. (2019). *Developments in individual OECD and selected non member Economies: Brazil*. Retirado de <http://www.oecd.org/economy/outlook/economic-forecast-summary-brazil-oecd-economic-outlook.pdf>
- Oliveira, L. K. (2009). Segurança energética no atlântico sul: análise comparada dos conflitos e disputas em zonas petrolíferas na América do Sul e África. *Paper* apresentado no XXXIII encontro anual da associação nacional de pós-graduação e pesquisa em ciências sociais – ANPOCS. Retirado de <http://anpocs.com/index.php/encontros/papers/33-encontro-anual-da-anpocs/gt-28/gt03-14/1785-lucaskerr-seguranca/file>.
- Oliveira, O. (1998). A integração bilateral Brasil-Argentina: tecnologia nuclear e Mercosul. *Revista Brasileira De Política Internacional*, 41, 5-23.
- Overholt, W. (2008). *Asia, America, and the transformation of Geopolitics*. New York: Cambridge University Press.
- Pineo, R. (2015, 29 de julho). *China and Latin America: What You Need To Know*. Council on Hemispheric Affairs. Retirado de <http://www.coha.org/china-and-latin-america-what-you-need-to-know/>
- Popescu, A. (2017). Control of Key Maritime Straits – China's Global Strategic Objective. *International Journal of Economics and Business Administration*, V(1), 92-119.
- Power, M. (2019). *Geopolitics and Development*. New York: Routledge.
- Rei, V. L. (2019). A Antártida no Espaço Geopolítico do Atlântico Sul. (Tese de Dissertação de doutoramento em História, Estudos de Segurança e Defesa). Instituto Superior de Ciências e ISCTE- Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa. Retirado de <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/16389>
- Roberts, P. (2019). *Russia, China and the Southern Oceans - Ambition and Her Politics. South Atlantic Security: Actors, Interests & Strategies*. Londres: King's Brazil Institute. Retirado de <http://www.brazilinstitute.org/sas>
- Robson, M. (2017). UK Policy Options and the South Atlantic. *Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations*, 6, 142-163.
- Rodrigue, J.-P. (2013). *The Geography of Transport Systems* (3ª ed.). Nova Iorque: Routledge.

- Rodrigues, B., & Padula, R. (2016). Geopolítica do lítio na América do Sul e as divergentes políticas públicas nacionais. *Meridiano 47 - Journal of Global Studies*, 17(1). Retirado de https://www.researchgate.net/publication/312544817_Geopolitica_do_litio_na_America_do_Sul_e_as_divergentes_politicas_publicas_nacionais
- Rucks, J. T. (2014). *A Geopolítica do Atlântico Sul: A Importância da ZOPACAS para o Brasil*. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 147-158. Retirado de <https://www.editoraetra1.com.br/anais-congeo/arquivos/978-85-63800-17-6-p147-158.pdf>
- Ruzza, A. (2011). The Falkland Islands and the UK v. Argentina Oil Dispute: Which Legal Regime? *Goettingen Journal of International Law*, 3(1), 71-99.
- Santos, E. d. (2016). *Entre o Beagle e as Malvinas: Conflito e diplomacia na América do Sul*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão.
- Saraiva, M. (2012). *Encontros e Desencontros: O lugar da Argentina na política externa brasileira*. Belo Horizonte: Fino Traço.
- Sciorati, G. (2019, 19 de julho). China's Polar Strategy through the looking glass. The Global Race for Antarctica: China vs The Rest of The World?, Italian Institute International Political Studies. Retirado de <https://www.ispionline.it/en/publicazione/chinas-polar-strategy-through-looking-glass-23525>
- Steven, L., & Murillo, M. (2008). Argentina: From Kirchner to Kirchner. *Journal of Democracy*, 19(2) 16–30.
- SIPRI. (2009). Arms transfers to the Americas. *SIPRI Background Paper*, 1-8. Retirado de <https://www.sipri.org/sites/default/files/files/misc/SIPRIBP0906.pdf>
- Teixeira, C., & Melo, D. (2019, setembro). NATO and the South Atlantic. *Conjuntura Austral*, 10(51), 82-108.
- Teschke, J. (s.d). 1520: Descoberto o Estreito de Magalhães. Deutsche Welle. Retirado de <https://p.dw.com/p/1Jds>
- The Guardian. (2012). *Falkland Islands: Prince William arrives in the Falkland Islands*. Retirado de <https://www.theguardian.com/uk/2012/feb/02/prince-william-falklands-falkland-islands>
- UKAF (2019). *The Management of Defence. Joint rapid reaction force (JRRF)*. Retirado de <http://www.armedforces.co.uk/mod/listings/10027.html>
- USSC (2020). *U.S. Southern Command*. Retirado de <https://www.southcom.mil/About/SOUTHCOM-Components-and-Units/>
- Valente, A. (2010). *DW Made for Minds*. Retirado de <https://www.dw.com/pt-br/alemanha-duplica-exporta%C3%A7%C3%B5es-de-armas/a-5357723>

- Veja. (2015, 23 de abril). Vladimir Putin e Cristina Kirchner trocam afagos em Moscou. Retirado de <https://veja.abril.com.br/mundo/vladimir-putin-e-cristina-kirchner-trocam-afagos-em-moscou/>
- Wallace, R. (2014). *Lithium, a Strategic Element for Energy in the World Market*. Cidade do México: Universidad Nacional Autonoma de Mexico.
- Wessel, P., Luis, J., Uieda, L., Scharroo, R., Wobbe, F., Smith, W., & Tian, D. (2019). The Generic Mapping Tools Version 6. *Geochemistry, Geophysics, Geosystems*, 20(11), 55-64. doi:<https://doi.org/10.1029/2019GC008515>
- Wikipedi. (2019, 23 de setembro). *Base aérea de Mount Pleasant*. Retirado de https://pt.wikipedia.org/wiki/Base_a%C3%A9rea_de_Mount_Pleasant#/media/Ficheiro:Mount_Pleasant_Airport_-_Donald_Morrison.jpg
- Wilson, J. (2015). *China's Military Agreements with Argentina: A Potential New Phase in China-Latin America Defense Relations*. Security and Foreign Affairs. Retirado de <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China's%20Military%20Agreements%20with%20Argentina.pdf>
- Zicari, J., & Fornillo, B. (2017). The Power of Lithium in South America. *Entreciencias: diálogos en la Sociedad del Conocimiento*, 5(12). Universidad Humanidades y Ciencias Sociales.

O ESTREITO DE ORMUZ

Sílvia Esmeralda Joanaz D'Assunção Dias

Major de Engenharia

José Alberto da Silva Fernandes

Major Engenharia Eletrotécnica

RESUMO

O Estreito de Ormuz é um dos *chokepoints* mais importante do mundo, em virtude do comércio marítimo de hidrocarbonetos que transita por este espaço, nomeadamente um terço do petróleo exportado mundialmente. É considerado um dos palcos internacionais de diversos conflitos, sejam estes de âmbito regional ou global, em virtude da sua importância geoestratégica. Os principais atores regionais são o Irão e a Arábia Saudita: o Irão detém o controlo do Estreito de Ormuz e a Arábia Saudita usufrui do apoio dos Estados Unidos da América (EUA), particularmente ao nível militar. Estes dois Estados rivais possuem divergências históricas que impossibilitam a existência de paz na região, consubstanciados na sua génese ideológica, racial e religiosa. Os atores globais, designadamente os EUA, têm essencialmente interesses económicos, que são condicionados através dos fatores político-militares, que lhes garantem a influência na região. Destaca-se que este relevante *chokepoint* está inserido numa *shatterbelt*, considerada mais uma fragilidade na qual os atores globais atuarão para aumentar a sua influência neste ponto geoestratégico. Assim, o Estreito de Ormuz assume uma importância político-militar de impacto mundial, em virtude de diversos fatores e interesses dos principais atores, portanto não é expectável que exista uma diminuição das tensões naquela região.

Palavras-chave: Estreito de Ormuz, Irão, Arábia Saudita, EUA e Mercado de Hidrocarbonetos.

ABSTRACT

The Strait of Ormuz is one of the world's most important chokepoints. Due to the maritime trade in hydrocarbons that transit through this route (a third of all oil exported worldwide). For those reasons, it is the target of several conflicts, whether regional or global. The main regional actors are Iran and Saudi Arabia. Iran is trying to maintain political-military control of the Strait of Ormuz and Saudi Arabia, along with other Sunni states, oppose Iran's intentions with informal US support, notably at military level. These two states beyond these two points of divergence, have other misalignments – ideological, racial and religious – possibly more structural and that make it impossible for harmony in the region to exist. Global actors, like US, have economic interests in the region, which are determined by political-military factors, which guarantees the US influence

in the region, particularly in the Strait of Ormuz. It should be noted that this relevant chokepoint is inserted in a shatterbelt, considered another weakness, in which global players will act to increase their influence on this geostrategic point. As will be exposed throughout the analyses, the Strait of Hormuz assumes a political-military importance of global impact, due to several factors and interests of the main actors. Therefore, it is not expected that there will be a reduction in tensions in this region.

Keywords: *Strait of Hormuz, Iran, Saudi Arabia, USA and Hydrocarbon's Market*

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo pretende apresentar uma análise geopolítica de um dos *chokepoints* mais importantes do mundo, o Estreito de Ormuz. É importante realçar que o potencial marítimo tem sido ao longo do tempo uma preocupação constante dos Estados, apesar de existirem épocas na História em que essa capacidade foi notavelmente mais marcante. No entanto, o potencial marítimo não perdeu a sua importância e os Estados procuram manter o poder marítimo para alcançar os seus objetivos e influência na esfera mundial. Como defendido por diversos autores do Poder Naval e Marítimo, este potencial dos Estados está estreitamente influenciado pela geografia (Scholvin & Burilkov, 2013). Numa abordagem determinista, em 1942, o geopolítico norte americano Nicholas Spykman (1942, p. 41) referiu que “*ministers come and go, even dictators die, but mountain ranges stand unperturbed*”, do qual se extrai a importância do papel intemporal da geografia ao longo da História da humanidade. Como teorizado por Mackinder (1890, cit. por Scholvin & Burilkov, 2013, p. 221), geógrafo britânico, acredita-se que o quadro onde a ação humana se desenvolve é, presumivelmente, limitado pelas restrições e oportunidades oferecidas por fatores geográficos (Mackinder, 1895, cit. por Scholvin & Burilkov, 2013, p. 222). Estas características geográficas prevalecem ao longo do tempo e estudar a geografia permite avaliar o potencial marítimo dos atores relevantes no contexto internacional, nesta situação e em particular, dos Estados Unidos da América (EUA), da Rússia, da China, do Irão, da Arábia Saudita, entre outros atores regionais e globais.

De acordo com Scholvin e Burilkov (2013) e Lewis (1992), a avaliação do impacto da geografia no potencial de um Estado poderá ser categorizada sob quatro categorias, a primeira, referente à localização do país e suas relações com os centros de poder militar, que influenciam as questões de segurança; a segunda relaciona a topografia e as dimensões da costa como fatores determinantes da possibilidade do país se defender ou ser atacado; a terceira, o comércio, que influencia diretamente

a economia e a defesa de um Estado, sendo que o comércio marítimo depende das *Sea Lines of Communication* (SLOC); e por último, a capacidade defensiva e ofensiva marítima, no que diz respeito à circulação marítima e aos recursos. Estas categorias, em conjunto ou isoladamente, apoiam a análise geopolítica dos chokepoints, particularmente o Estreito de Ormuz, objeto de estudo do presente trabalho.

O Estreito de Ormuz tem sido foco de permanentes disputas, em virtude da sua importância estratégica global. Geograficamente o Estreito de Ormuz faz a ligação entre o Golfo Pérsico e o Golfo de Omã, no Médio Oriente, sendo a única passagem marítima do Golfo Pérsico para o oceano aberto, o Oceano Índico, e um dos pontos de estrangulamento estrategicamente mais importantes ao nível mundial, no qual passa diariamente cerca de um terço de todo o petróleo transportado maritimamente (25% do consumo mundial) e um quarto de gás natural liquefeito (Ratner, 2018). Esta rota extremamente importante de hidrocarbonetos do Médio Oriente permite efetuar a ponte entre os principais produtores desta região (Arábia Saudita, Iraque, Irão, Kuwait, Qatar, Bahrein e Emirados Árabes Unidos) aos mercados dos EUA, da Europa Ocidental e da Ásia (Índia, China e Japão). De referir, que embora a Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos tenham criado uma rede de oleodutos para evitar a utilização do estreito, existem limites na distribuição por esta via, aproximadamente metade, e um acréscimo de vulnerabilidade a ataques terroristas (Ratner, 2018). Adicionalmente, existem dois problemas associados ao Estreito de Ormuz, o primeiro por ser um ponto de trânsito vital dos recursos energéticos globais, que deriva da sua geografia, e o segundo por ser considerado um ponto de estreitamento estratégico, em virtude do papel do Irão na cogestão estratégica do Estreito de Ormuz, em conformidade com o direito internacional e os direitos nacionais soberanos do Irão (Cordesman, 2007). Atendendo à sua importância e estratégia global, torna-se imprescindível analisar a relação entre estes vários atores, particularmente nos apoios que as potências globais dão às potências regionais para aumentar a sua influência.

A análise geopolítica efetuada ambiciona interpretar a realidade, que se caracteriza por ser de natureza dinâmica. Neste sentido, a análise incidirá na objetividade, na frieza de raciocínio e numa permanente atitude crítica sobre a isenção, a correção e a validade da análise efetuada (IESM, 2007). Inicialmente, foi efetuada uma análise documental para uma recolha de dados que habilitou à construção de uma análise realista dos fatores a considerar na investigação. Posteriormente realizou-se uma análise geopolítica alicerçada em três etapas, que se traduziu na estrutura apresentada no presente estudo.

O estudo está estruturado em três capítulos. No primeiro efetuou-se o enquadramento histórico e geográfico, identificando a progressão cronológica da “estrangulicidade” do Estreito de Ormuz; no segundo capítulo identificou-se os fatores geopolíticos, sob três domínios: o económico (geografia económica), o militar (geografia militar) e o político (geografia política), identificando, na atualidade, quais os atores (regionais e globais) que influenciam o Estreito de Ormuz; e no terceiro capítulo analisou-se os fatores geopolíticos identificados no capítulo anterior, analisando os possíveis efeitos da presença e interesses dos diferentes atores, com a finalidade de estabelecer relações entre os três fatores. Por fim, nas conclusões, foram tecidas algumas conclusões da análise geopolítica efetuada ao Estreito de Ormuz e “desenhados” alguns cenários possíveis da atuação dos atores mais relevantes.

2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO

O Estreito de Ormuz é considerado uma das artérias marítimas mais importantes do planeta, em virtude da sua posição geoestratégica. Assim, este capítulo pretende refletir a caracterização geográfica e histórica deste Estreito.

Geograficamente, o Estreito de Ormuz situa-se entre o Golfo Pérsico e o Golfo de Omã, sendo a única passagem marítima do Golfo Pérsico para o mar Árabe no Oceano Índico. Como se apresenta na Figura 1, as suas costas são envolvidas, a norte pelo Irão e a sul pelos Emirados Árabes Unidos e pela Península de Musandam (enclave de Omã).

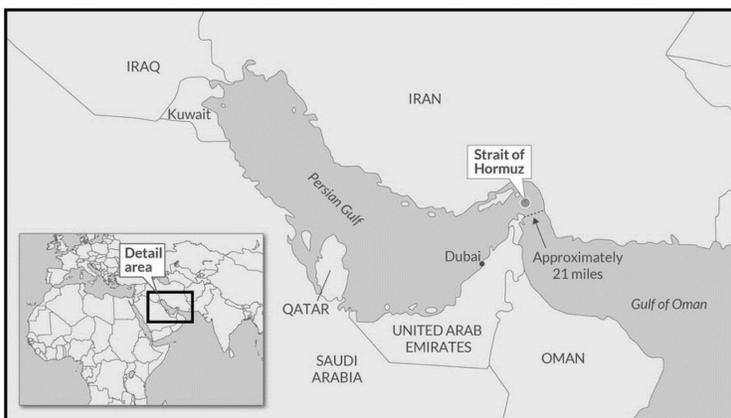


Figura 1 – Mapa da região do Estreito de Ormuz

Fonte: Market Watch (2020).

Os diversos conflitos nesta região e a importância do Estreito de Ormuz para o comércio de hidrocarbonetos tem “despertado” a atenção internacional, nomeadamente dos países dependentes deste comércio ou países com interesse em influenciar e controlar a região, bem como dos países produtores. No que diz respeito às características físicas, referenciadas na Figura 2, este corredor marítimo apresenta cerca de 275 km de comprimento, a largura varia entre os 97,3 km e os 38,4 km, no ponto mais estreito, situado entre o Irão e a Península de Musandam (norte de Omã), e uma profundidade média de 90 m. Salienta-se ainda a existência de oito ilhas, das quais sete pertencem ao Estado Iraniano. Estas ilhas são peculiarmente importantes, visto situarem-se na rota de entrada e saída do Golfo Pérsico. Quer a profundidade em alguma das passagens, quer o espaço livre entre as ilhas, são condicionantes do uso livre de qualquer tipo de embarcação (National Foreign Assessment Center, 1976).

No âmbito da segurança, apesar do Irão controlar o Estreito de Ormuz, este é considerado inseguro, em virtude do aumento de oportunidade para os ataques terroristas, originando um aumento de tensão tanto nos países exportadores como nos países importadores. Para fazer face a esta perda de controlo, o Irão tem justificado a aquisição de novas capacidades militares para manter o poder de influência e o controlo da região (National Foreign Assessment Center, 1976).

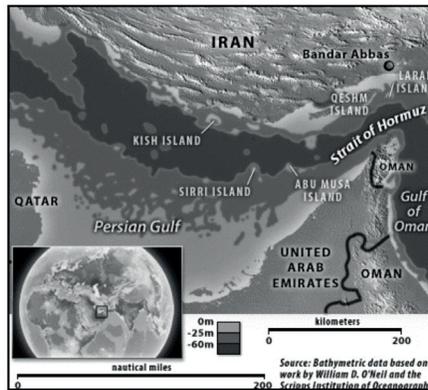


Figura 2 – Topografia e batimetria do Estreito de Ormuz

Fonte: Stratfor (2020).

Historicamente, o Estreito de Ormuz sempre foi utilizado como ponto de circulação entre as civilizações árabe e persa com o subcontinente indiano, a Ásia e o Pacífico, sendo considerado um centro comercial muito importante. As tensões no Estreito de Ormuz têm as suas origens nas rivalidades históricas existentes entre os países da região (Marimón, 2019).

Em 1960, foi criada a Organização de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), formada pelo Irão, Iraque, Kuwait, Arábia Saudita e Venezuela, com o objetivo de alinhar as políticas de preços justos e estáveis, o que se revelou como sendo um instrumento muito poderoso. A insatisfação dos países árabes no que diz respeito à posição dos EUA na questão da Palestina, provocou elevadas pressões nos países exportadores, o que originou ameaçadas aos cortes no fornecimento de petróleo. Em 1973, os países árabes exportadores de petróleo cortaram o seu fornecimento aos países ocidentais, como represália do apoio prestado pelos EUA a Israel (Yergin, 2014).

Na década de 1970, o Xá Reza Pahlavi ambicionava tornar o Irão numa potência regional, redefinindo a fronteira marítima, para além do Golgo Pérsico e do Golfo de Omã, como sendo o Oceano Índico. Após a queda do Xá Reza Pahlavi, em 1979¹⁵⁷, as tensões no Estreito de Ormuz agravaram-se em virtude do envolvimento dos países árabes da região, de Israel e dos EUA (Jafari-Valdani, 2012). De acordo com os novos desenvolvimentos e como reação à Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar¹⁵⁸ (UNCLOS), o Irão, em dezembro de 1982, exigiu a autorização prévia de navios de guerra que pretendessem circular nas suas águas territoriais, sob o direito da sua salvaguarda de interesses e segurança, chegando mesmo a redigir legislação própria, em maio de 1993, que ao contrário do direito internacional exigia uma aprovação prévia para navios de guerra. Esta exigência não foi reconhecida pelos EUA, que argumentou que a UNCLOS não permite a solicitação de passagem por parte dos Estados costeiros. Apesar dos EUA não serem signatários da UNCLOS defendem os princípios nela vertidos, ao contrário do Irão (GFP, 2019).

Em agosto de 1990, surge outra crise, da qual os EUA saíram beneficiados, porque aumentaram a sua influência no Estreito de Ormuz, com o apoio ao Kuwait, que se tornou seu aliado. Esta crise inicia-se quando o Iraque decide invadir o território de Kuwait, justificando a sua intervenção pelo direito de sucessão dosvantepassados otomanos, afirmando que lhe pertencia (Calvoressi, 2011).

¹⁵⁷ Em 1979, a Revolução Iraniana surgiu assente na saturação da população sobre o reinado luxuoso do seu líder Xá Reza Pahlavi, bem como no choque entre os princípios islâmicos e ocidentais, visto que as reformas do Xá foram vistas pelos religiosos como uma tentativa de ocidentalizar o islão. De notar que esta revolução representou a quebra de qualquer elo entre o Irão e o Ocidente, pois o seu ódio por Israel ou EUA era semelhante. A Revolução Iraniana comprometeu as reações Irão - Iraque, na medida em que o recém-criado Estado da República Islâmica do Irão, de maioria xiita, deu apoio a uma minoria no território iraquiano, originando um conflito entre países (January, 2008).

¹⁵⁸ Usualmente designada por Convenção de *Montego Bay*: esta convenção estabeleceu a liberdade de navegação, o espaço marítimo de jurisdição nacional, seus limites e soberania. Foi delimitado o mar territorial até às 12 milhas náuticas (aproximadamente 22 km), foi criada a figura jurídica de Estado Arquipélago e da Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Para além deste argumento, existia outro, eventualmente mais forte que o anterior, que era a elevada produção de petróleo do Kuwait que condicionava o comércio do mesmo a preços mais elevados, impedindo o Iraque de se financiar urgentemente, em virtude dos elevados gastos na guerra contra o Irão. O Kuwait em virtude das pressões sentidas pelo Iraque, após a sua independência, solicitou ajuda britânica para proteção das suas fronteiras, o que não foi suficiente para impedir os avanços iraquianos. A invasão do Kuwait foi o acontecimento que desencadeou a ofensiva da comunidade internacional contra o Iraque, com uma elevada presença do governo norte americano.

Após várias tentativas de apoio dos EUA ao Iraque, em 1990, Saddam Hussein expôs ao Médio Oriente a ideia de que os EUA eram o grande inimigo, quebrando qualquer possibilidade de relação entre ambos. Assim, mesmo após a derrota do exército iraquiano, na invasão do Kuwait, Washington mantinha como objetivo central para o Iraque a queda de Saddam Hussein. Os EUA aplicaram algumas medidas, designadamente impedir o Iraque de efetuar exportações de petróleo e realizar inspeções de armas com apoio da Organização das Nações Unidas (ONU). Em 2003, os EUA derrotaram o governo de Saddam Hussein e consequentemente o Iraque constituiu um novo governo, apoiado pelos EUA, o que originou, mais uma vez, o aumento da esfera de influência norte americana no Golfo Pérsico, possibilitando a estimulação da produção de petróleo e a continuação da passagem pelo Estreito de Ormuz (Fuser, 2005).

Em suma, de acordo com o referido anteriormente, conclui-se que o Estreito de Ormuz apresenta um elevado valor em termos geoestratégicos e geopolíticos, essencialmente por ser uma rota de interesse comercial. Neste sentido é essencial valorar os interesses dos principais exportadores de hidrocarbonetos, designadamente a Arábia Saudita, o Irão, o Iraque, o Kuwait, o Qatar, o Bahrein e os Emirados Árabes Unidos, e das principais potências envolvidas e com elevados interesses, especialmente os EUA e a Ásia (China, Índia e Japão).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

O presente capítulo tem como objetivo a identificação dos atores estatais, regionais e globais, que têm interesses políticos e estratégicos no Estreito de Ormuz, bem como os fatores que têm maior impacto nas relações entre os atores.

3.1. IDENTIFICAÇÃO DE FATORES

O Estreito de Ormuz é um local de trânsito marítimo crítico para diversos atores regionais com um papel relevante no Sistema Internacional. A relevância deste *chokepoint*, surge do papel que os Estados vizinhos possuem no mercado global de hidrocarbonetos, é avaliada por alguns autores e analistas internacionais como crítica para a segurança militar, energética e económica não só da região, mas do mundo.

Na linguagem geopolítica, pode definir-se a região do Golfo Pérsico como uma *shatterbelt*, que é caracterizada por ser uma região fragmentada e de elevada probabilidade de conflito. As *shatterbelts*, por si só, são geradoras de instabilidade e contagiam as regiões circundantes e representam muitas vezes arenas geopolíticas onde os grandes atores do Sistema Internacional atuam, intervindo de forma a influenciar em seu proveito. O Médio Oriente caracteriza-se por ser palco da disputa de dois recursos naturais estratégicos para o funcionamento das sociedades, a água, pela sua escassez, e o petróleo, pela sua abundância, e quem os controlar obterá vantagens económicas e geopolíticas. Este fator tem sido a justificação das diversas guerras travadas nesta região ao longo da história, em virtude do caráter estratégico destes dois recursos naturais no contexto internacional (Paraschos, 2017).

Neste sentido, importa identificar os principais fatores que determinam a situação geopolítica e geostratégica neste espaço e, num quadro de mudança dinâmica, caracterizar os possíveis desenvolvimentos no contexto das grandes tendências que se perspetivam.

3.1.1. Fator Político

A competição estratégica existente no Estreito de Ormuz abrange os setores da energia, da economia, do comércio e as sanções impostas pelo Ocidente, no qual os atores se podem considerar regionais e globais. O Irão possui uma vantagem estratégica em relação aos demais países costeiros, conforme Figura 3, pois a sua faixa costeira nas proximidades do Estreito de Ormuz é montanhosa e o controlo das ilhas constitui um entrave às rotas comerciais (Cordesman, 2007).

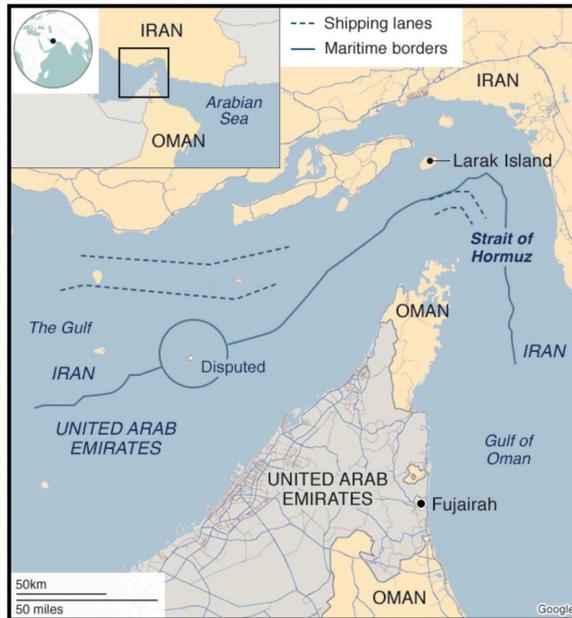


Figura 3 – Fronteira do mar territorial no Estreito de Ormuz

Fonte: BBC News (2020).

O *chokepoint* de Ormuz manifesta todo o seu impacto, na medida em que o mundo depende dos hidrocarbonetos que nele transitam diariamente, podendo condicionar toda a economia mundial baseada em energia derivada dos hidrocarbonetos (Scholvin & Burilkov, 2013).

3.1.2. Fator Económico

No que diz respeito ao principal aspecto da dimensão económica nesta região, observa-se que o Estreito de Ormuz é caracterizado por ser um espaço importante nas rotas de petróleo e gás natural liquefeito. Como referido por Michael Ratner (2018), especialista em mercados energéticos, em 2018 transitou no Golfo Pérsico cerca de 24% e 28% do mercado global de petróleo e gás natural liquefeito, respetivamente. Conforme defende Ratner (2018), qualquer instabilidade no Estreito de Ormuz que condicione o normal funcionamento destes mercados afeta severamente os preços do petróleo e do gás natural liquefeito.

Os principais países produtores na região como a Arábia Saudita, o Iraque, o Irão, os Emirados Árabes Unidos e o Qatar exportam estes bens para a China, o Japão, a Índia, a Coreia do Sul, os EUA e a União Europeia. No que concerne às

organizações internacionais de cariz económico, deve referir-se que estes países produtores pertencem à OPEP. Segundo o investigador Emmanuel John (2018), esta organização é uma ferramenta internacional para concertar posições entre os seus Estadosmembro no quadro da política internacional e da economia global.

Fruto deste contexto, a importância económica do Estreito de Ormuz não tem apenas impacto regional. Face ao que foi descrito, a navegabilidade e a segurança deste *chokepoint* são condições essenciais para a economia global.

3.1.3. Fator Militar

As demonstrações das capacidades militares na região do Golfo Pérsico têm-se expandido desde 2003, com a presença militar norte-americana e o incremento de capacidades iranianas. Estas demonstrações visam influenciar os restantes Estados na região (Cordesman, 2011). O Estreito de Ormuz sempre foi controlado por forças navais iranianas, compostas pela Marinha da Guarda Revolucionária Iraniana. Apesar do Irão permitir a livre circulação no Estreito de Ormuz, em dezembro de 2011 a passagem do porta-aviões *USS John C. Stennis* durante a realização de exercícios iranianos, deu origem a uma advertência por parte do Irão (Nazemroaya, 2012).

Atualmente, no ponto de vista ocidental e no plano das tensões entre o Irão e os EUA, é avaliada de forma realista a possibilidade de um bloqueio do Estreito de Ormuz por parte do Irão, de forma a alavancar as negociações políticas daquela república islâmica face às sanções económicas impostas pelo Ocidente (Jaffe, 2019).

Do ponto de vista dos Estados não ocidentais – essencialmente da Rússia, da China e do Irão – a presença continuada de meios militares dos EUA no Golfo representam uma ingerência na estabilidade regional e constitui-se como um foco de tensões (Stratfor, 2008).

A recente pressão do governo de Donald Trump sobre o Irão na vertente das negociações militares, levou a um aumento de ataques iranianos, começando com ataques a petroleiros ancorados no Golfo de Omã, demonstrando a sua capacidade de bloqueio das exportações de petróleo caso as sanções impostas fossem mantidas. O abate de um *drone* norte americano e uma escalada de ataques violentos a forças norte americanas levou ao assassinato do General Suleimani, terminando a série de conflitos com um ataque do Irão a bases norte americanas no Iraque (The New York Times, 2020).

A complexidade do diagrama de influências na região reforça a existência de uma *shatterbelt* e de uma instabilidade que condiciona a segurança da circulação de hidrocarbonetos na região.

3.2. ATORES REGIONAIS

3.2.1. Arábia Saudita

A Arábia Saudita é um dos países mais relevantes na região. Considerado um bastião dos interesses islâmicos sunitas em toda a região do Médio Oriente, ao nível político, por força do contexto regional, não é hostil aos países do Ocidente. Na atualidade, o grupo dominante de príncipes que possuem influência na esfera de decisão, possuem uma política estratégica de manter a aliança conjuntural com os EUA e trabalhar para a estabilidade do mercado de energia (Central Intelligence Agency, 2019).

No que diz respeito aos recursos naturais e, conseqüentemente, ao nível económico, este país tem a segunda maior reserva de petróleo e a sexta em gás natural liquefeito do mundo. Este sector representa cerca de 70% das receitas do Estado, condicionando a saúde económica do país ao mercado energético (Ratner, 2018).

Por este motivo, a Arábia Saudita é considerada uma potência económica muito relevante e uma potência política e militar a nível regional. Neste sentido, a segurança de navegabilidade no Estreito de Ormuz – complementar ao canal do Suez e Golfo de Adem – é significativa para as exportações energéticas daquele Estado (CIA, 2019).

3.2.2. Irão

A República Islâmica do Irão representa uma das potências regionais. No entanto, ao contrário da Arábia Saudita, o Irão – em particular a sua liderança religiosa e política – representa os interesses das comunidades xiitas. Ou seja, além da região do Golfo Pérsico, o Irão influencia, por exemplo, os equilíbrios sociais e políticos no Líbano, na Síria, no Iraque e no Bahrein. A sua matriz cultural é persa o que a distingue dos seus países vizinhos – principalmente Árabes. A sua liderança e elites percebem o Irão como um Estado que outrora foi o lar das civilizações mais antigas do mundo. Este facto reflete-se na sua postura na política internacional (CIA, 2019).

Assim, ao nível político o Irão é um país não-alinhado com os interesses dos EUA e de alguns países da União Europeia. A sua aproximação a Estados como a Rússia ou a China deve ser encarada como conjuntural, visto que não se trata de alianças formais continuadas no tempo. A sua política regional é bastante marcada pela retórica anti sionista, o que contrapõe os interesses geoestratégicos dos EUA naquele espaço.

Ao nível económico, o Irão é um dos principais exportadores de hidrocarbonetos da região com o Estreito de Ormuz, sendo considerado pelo Governo de Teerão como a passagem da quase totalidade das suas exportações. Neste contexto,

o Irão considera que o controlo militar daquele *chokepoint* para garantir a liberdade de movimentos é vital para o desenvolvimento económico do país (Ratner, 2018). Historicamente, o Irão tem sido a potência dominante no Golfo Pérsico e no Estreito de Ormuz, encarregado de garantir a segurança e a economia global nesta hidrovia vital, através da Guarda Revolucionária, bem treinada e capaz de realizar um bloqueio eficaz (Garcia, 2019).

3.2.3. Iraque

O Iraque situa-se no coração do Médio Oriente dividido entre grandes e pequenas potências. Os países vizinhos tiveram muitos períodos de domínio sobre o Iraque, deixando forte pegada cultural, religiosa e étnica, que continua a exercer forte influência estratégica com os países vizinhos. O país encontra-se dividido pelos curdos indígenas que residem em isolamento nas terras altas e mantêm uma identidade coesa, enquanto os sunitas, os xiitas e os cristãos lutam pelo domínio do Estado (CIA, 2019).

A maioria da economia estatal é dominada pelo setor do petróleo, que fornece cerca de 85% da receita do Governo (CIA, 2019).

3.2.4. Kuwait

O Estado do Kuwait é um Emirado Árabe soberano, emergindo como Estado independente sob a proteção do Império Britânico. Foi invadido pelo Iraque em 1990 sendo libertado por forças lideradas pelos EUA (CIA, 2019). É a quinta maior reserva do mundo de petróleo e os seus derivados representam 95% das exportações. Atualmente é considerado como um grande aliado dos EUA (Ratner, 2018).

3.2.5. Qatar

O pequeno Estado do Qatar é um Emirado absolutista que se constituiu como um protetorado britânico até à sua independência, em 1971. Possui a terceira maior reserva de gás natural liquefeito do mundo e antes da descoberta do petróleo (fonte de maior rendimento), a sua economia era baseada na extração de pérolas e no comércio marítimo (Ratner, 2018). Desde a primeira guerra do Golfo, tem sido um importante aliado militar dos EUA, sendo neste momento o anfitrião de uma das bases aéreas norte americanas mais importantes na região (CIA, 2019).

3.2.6. Bahrein

É um pequeno país insular do Golfo Pérsico que possui um acordo de cooperação militar com os EUA, permitindo a instalação da 5th Fleet dos EUA no seu território (U.S. Naval Forces Central Command, 2019).

3.2.7. Emirados Árabes Unidos

Os Emirados Árabes Unidos fazem fronteira terrestre com a Arábia Saudita e o Omã e com o Irão a poucos quilómetros a norte, mas com a separação do Golfo Pérsico. Até à descoberta de petróleo, a principal atividade era a pirataria e o comércio de pérolas, sendo atualmente o petróleo o fator de sucesso de todo o país. Os Emirados Árabes Unidos procuram uma independência da influência dos atores mais poderosos da região (o Irão e a Arábia Saudita), constituindo alianças com atores extrarregionais, como os EUA, garantindo uma evolução tecnológica e mão-de-obra especializada. Esta aproximação ao Ocidente catapultou os Emirados Árabes Unidos para um dos centros de transporte mais importantes da região, destino turístico e força militar (Stratfor, 2008).

3.3. OS ATORES GLOBAIS

3.3.1. Estados Unidos

Os EUA no final do século passado e no início do século XXI demonstraram um elevado interesse e preocupação com a região do Golfo Pérsico. Ao nível de produção própria de petróleo, os EUA ultrapassaram recentemente o anterior líder mundial, a Arábia Saudita, os dados da Agência Internacional de Energia (AIE) revelam que os papéis já se encontram totalmente invertidos. Tal facto deve-se ao desenvolvimento da extração de petróleo de xisto, por via do forte investimento na tecnologia associada (Ratner, 2018). Apesar da breve inversão, a AIE indica que a tendência é os EUA continuarem na liderança, existindo determinação por parte do presidente norte americano para os EUA conquistarem uma posição preponderante no setor energético e desta forma poder controlar o preço do petróleo, atualmente “controlado” pela OPEP. Segundo dados da AIE, os EUA produzem 15,3 milhões de barris por dia (b/p).

De referir que os EUA possuem fortes laços diplomáticos e de segurança com várias nações do Médio Oriente, incluindo os seis membros do Conselho de Cooperação do Golfo (CCG)¹⁵⁹. A tentativa de uma aliança bilateral com a finalida-

¹⁵⁹ O CCG é constituído pelo Omã, Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Qatar, Bahrein e Kuwait.

de de resolução de conflitos na região não funcionou, em virtude de uma disputa diplomática entre a Arábia Saudita, os Emirados Árabes Unidos e o Qatar, na sequência de acusações sobre o envolvimento do Qatar no apoio a redes terroristas na região. Os países do CCG são estrategicamente importantes para os EUA pela sua proximidade com a fronteira árabe-persa (The Heritage Foundation, 2019).

3.3.2. Ásia (China, Índia e Japão)

A República Popular da China (RPC) é o maior consumidor de energia do mundo e o segundo maior importador, tornando a segurança energética uma constante preocupação por forma a assegurar o desenvolvimento económico, a estabilidade política e a segurança nacional. A RPC é o maior importador de petróleo do Golfo Pérsico, com uma dependência na ordem dos 44%, existindo fortes interesses na segurança da origem e rota de transporte, expandidos pela insegurança nessa região (The Maritime Executive, 2019). A RCP não se tornou apenas num dos maiores importadores de petróleo, como também financiou e investiu no sistema de refinamento de petróleo do Irão, tornando notável o interesse da RCP em evitar qualquer tipo de crise no Estreito de Ormuz (Garcia, 2019).

O Japão possui um território composto por quatro ilhas principais situadas no Oceano Pacífico. O principal desafio do país é sustentar a elevada população com a reduzida terra de cultivo existente, bem como com os escassos recursos. No caso do petróleo, 80% é proveniente da região do Golfo (Friedman, 2011; Klug, 2019).

A Índia possui um território favorável à proteção de influências externas, com o oceano a sul e os Himalaias a norte. Apresentando a segunda maior população do mundo, 1,3 mil milhões de habitantes, tem uma dependência de 63% do seu petróleo no Médio Oriente (CIA, 2019).

Embora os EUA estejam sempre associados ao interesse no petróleo do Médio Oriente, também é verdade que a região asiática tem-se tornando cada vez mais dependente dos suprimentos desta região (Garcia, 2019).

4. ANÁLISE DOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

Na análise dos fatores é importante compreender a multiplicidade dos fatores geográficos, pois a mera localização tem um papel importante nas políticas externas dos países. A localização próxima de estreitos marítimos é uma localização geográfica específica, onde os estreitos se revelam pontos de forte interesse econó-

mico, militar e de movimentação de pessoas e mercadorias, manifestando elevada relevância no impacto do desenvolvimento mundial (Asghar, 2012).

A importância dos estreitos é incrementada pelo facto de estes serem um ponto crítico de passagem de petróleo, no qual o seu encerramento causa inevitavelmente uma crise a nível mundial. Neste contexto, o Estreito de Ormuz assume um especial significado por ser o estreito que se caracteriza pela existência de um maior volume de comércio de petróleo a nível mundial. Por este motivo, a análise dos fatores que caracterizam esta região considera inevitavelmente o petróleo como o fator relevante deste *chokepoint*.

4.1. FATOR POLÍTICO

Como se observou nos capítulos anteriores (um e dois), os antecedentes históricos apontam para que existam dois grandes atores na região: o Irão e os EUA. De acordo com diversas análises, a política externa destes Estados colide e provoca grande instabilidade na região. Naturalmente ambos os atores possuem relações de interesses com atores mundiais (Scholvin & Burilkov, 2013). A presença dos EUA baseia-se em interesses concretos, designadamente, a garantia de acesso aos vastos recursos energéticos pelo mundo industrializado e a negação de acesso a potências hostis, pois o controlo sobre o petróleo não é apenas de interesse financeiro, como também é pelo poder inerente que o caracteriza, o que levou ao estabelecimento inicial de alianças com a Arábia Saudita e com o Irão (Juhasz, 2009). A aliança dos EUA com a Arábia Saudita resume-se à troca de petróleo por segurança à monarquia árabe, o que implicava a presença de tropas norte americanas na região, bem como a partilha de armas e tecnologia (Klare, 2004).

A raiz das tensões entre o Irão e os países vizinhos de origem árabe deve-se essencialmente à pressão exercida pelo governo iraniano ao nível ideológico, com objetivo de derrubar os governos árabes para efetuar a revolução islâmica. Dentro da própria CCG existem duas fações, uma constituída pela Arábia Saudita, Bahrein e Emirados Árabes Unidos que têm uma visão muito rigorosa contra a ameaça do Irão, enquanto o Omã e o Qatar se sentem menos ameaçadas pelo governo de Teerão. O Kuwait apresenta uma posição de neutralidade.

A China mantém o seu discurso de políticas pacíficas e não manifesta pretensões hegemónicas para o Golfo Pérsico, demonstrando respeito pela soberania das nações e favorecendo as relações comerciais, no entanto a sua dependência energética da região e o volume de valores transacionados é muito relevante, tornando a região um foco nas políticas externas da China (Souza, 2012).

4.2. FATORES ECONÓMICOS

As primeiras décadas do século XXI têm sido marcadas por transformações importantes na geopolítica do petróleo, decorrentes das pressões sentidas no Golfo Pérsico. Uma das principais transformações foi o desenvolvimento de tecnologias que tornaram a extração do petróleo de xisto economicamente vantajosa, o que converteu os EUA, em 2018, no maior produtor de petróleo a nível mundial. Outra mudança reflete-se no facto de no início da primeira década a procura mundial de petróleo ser representada em 40% pela Europa e EUA e 20% pelas economias asiáticas em desenvolvimento, projetando-se a sua inversão até 2040, com a procura crescente da China e da Índia (Nozaki, 2018).

As transformações da produção e na procura do petróleo pressionam a reorganização do tabuleiro geopolítico no Golfo Pérsico, com o reforço das relações entre os EUA e a Arábia Saudita, e pelo outro lado um reforço entre a Rússia, China e Irão. Com estas reorganizações, a OPEP fica condicionada no seu poder de influência no mercado petrolífero, com a agravante da saída do Qatar (Nozaki, 2018).

A elevada volatilidade dos mercados petrolíferos tem alertado os Estados da importância da sua segurança energética, sendo necessária uma inevitável mudança energética que será influenciada por questões de inexistência de recursos, questões ambientais e fatores tecnológicos. No entanto, os fatores determinantes são políticos e económicos, ou, mais exatamente, geopolíticos (segurança energética) e financeiros (lucro), condicionando o investimento em novas tecnologias e estando dependentes de um momento em que a transição será mais vantajosa em ambos os fatores (Nozaki, 2018).

No ano de 2018, a produção de petróleo mundial aumentou em 2,2 milhões de barris por dia (b/d), valor correspondente ao aumento de produção dos EUA. O Canadá aumentou em 410 mil b/d, a Arábia Saudita em 390 mil b/d, enquanto a Venezuela teve um decréscimo de 580 mil b/d e o Irão de 310 mil b/d. No que diz respeito ao consumo em 2018 revelou-se um aumento de 1,4 milhões de b/d, com a China a aumentar em 680 mil b/d e os EUA em 500 mil b/d (Energy Information Administration, 2019).

Como se observa na Figura 4, ocorreu um franco crescimento de produção de petróleo nos EUA, o que alertou os países do Golfo Pérsico para a possibilidade de o petróleo dos EUA inundar o mercado internacional e baixar o seu preço. A Arábia Saudita, com esta mudança, teme a diminuição do interesse norte americano no país, condicionando a sua proteção à ameaça iraniana (Yetiv, 2015).

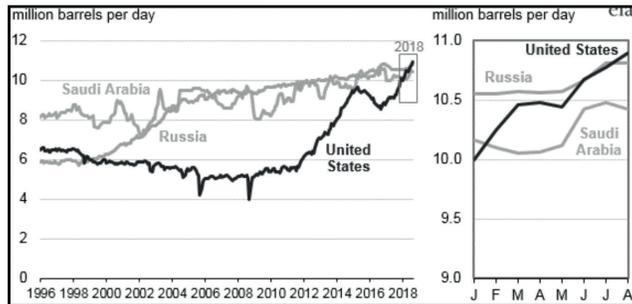


Figura 4 – Evolução da produção dos três maiores produtores de petróleo

Fonte: EIA (2019).

A nível geopolítico pode dizer-se que os EUA têm aumentado as suas importações de petróleo do Canadá, do México e da Venezuela, diminuindo a dependência do Golfo Pérsico, o que demonstra uma diminuição da importância geopolítica da região para os EUA. No entanto, a região continua a ter importância geoestratégica, na medida em que representa perto de 50% das reservas de petróleo do mundo, conforme se pode observar na Figura 7.

Apesar da análise efetuada sobre a perda de importância geopolítica do Golfo Pérsico, existem fatores que mantêm a região com interesses comuns para os EUA, a Rússia e a China. Muitos dos aliados norte americanos naquela zona do globo dependem do petróleo do Golfo Pérsico, como o exemplo do Japão, que importa cerca de 80%. Outros países tais como a Austrália, Tailândia, Nova Zelândia, Indonésia e Taiwan, possuem elevada dependência e são elementos estratégicos para os EUA na contenção da influência chinesa (Alhadeff, 2014).

De referir que o Estreito de Ormuz é a arma mais poderosa do Irão contra os EUA, sendo uma zona económica estratégica, logo a ameaça do seu fecho causaria instabilidade nos preços dos hidrocarbonetos (elevando os preços do petróleo e seus principais derivados a níveis astronómicos) e, conseqüentemente, na economia mundial. Apesar do petróleo ser apenas um dos ativos da economia mundial é um dos mais influentes, ou seja, qualquer interrupção poderá reduzir as previsões do crescimento económico global (Garcia, 2019).

No que concerne aos grandes objetivos da Rússia no Golfo Pérsico, estes traduzem-se essencialmente no impedimento do projeto dos EUA de interligar a Europa ao Médio Oriente com uma rede de gasodutos, visto que a Europa depende em 90% das exportações de gás natural liquefeito da Rússia. Os gasodutos iriam provocar uma concorrência que prejudicaria a economia russa de forma desastrosa (Alhadeff, 2014).

A Rússia e a Arábia Saudita têm um relacionamento baseado em investimento e petróleo, pois os países árabes perceberam que sozinhos não conseguiriam influenciar a política mundial através dos preços do petróleo, criando desta forma a OPEP+, na qual é adicionada a Rússia (Belenkaya, 2019).

Pode observar-se pela Tabela 1 que, na atualidade, a China é o maior importador de petróleo do mundo, com um déficit de quase dez milhões de barris por dia. Este facto torna o Golfo Pérsico numa região estratégica para a China, onde existe um interesse mútuo de negócio. Em virtude do decréscimo das importações norte americanas, os exportadores do Golfo Pérsico revêm na China a sua sobrevivência económica. Deste modo, o interesse Chinês no Golfo Pérsico é semelhante ao dos EUA no final da Segunda Guerra Mundial (Alhadeff, 2014).

Ao nível regional, o Estreito de Ormuz é fundamental para países como o Bahrein, o Iraque, o Kuwait e o Qatar, pois as suas economias encontram-se totalmente dependentes da exportação de petróleo.

Em jeito de conclusão, pode afirmar-se que o interesse dos EUA no Golfo Pérsico será a redução da influência da Rússia na Europa. A Rússia pretende proteger o seu mercado de energia e manter a sua influência na Europa. A China pretende garantir o seu acesso às reservas de petróleo no Golfo Pérsico. Na conjuntura da oposição de interesses na região, o Golfo Pérsico continuará como um foco de instabilidade e um desafio para a segurança e economia internacional, no qual o Estreito de Ormuz representa um ponto de estrangulamento de petróleo, possuindo um peso e interesses vitais.

A análise da Quadro 1 permite compreender que o encerramento do Estreito de Ormuz, onde circula cerca de um terço de todo o petróleo a nível mundial, com cerca de 70% da carga direcionada para a Ásia e o Pacífico, provocaria elevado impacto na economia chinesa e japonesa. A obstrução do fluxo de óleo pelo Estreito de Ormuz inibiria a função da Arábia Saudita como agente estabilizador no mercado do petróleo, com a sua capacidade estratégica de reserva de 3,5 milhões de barris por dia, que permite compensar eventuais défices no mercado mundial e assim manter o mercado sobre controlo (Lavelle, 2012).

Quadro 1 – Produção e consumo em milhões de barris por dia no ano de 2018

País	Produção	Consumo
EUA	15,3	20,5
Arábia Saudita	12,3	3,7
Rússia	11,4	3,2
Irão	4,7	1,9
Iraque	4,6	0,8
Emirados Árabes	3,9	1
China	3,8	13,5
Kuwait	3	0,2
Qatar	1,8	0,3
India	0,9	5,2
Japão	0	3,8

Fonte: Adaptado de BP (2019).

A Arábia Saudita tem a capacidade de exportar petróleo através de oleoduto para o Mar Vermelho, sendo esta uma alternativa ao possível bloqueio do Estreito de Ormuz. No entanto, a capacidade do oleoduto resume-se a cinco milhões de barris por dia, mantendo o condicionamento dos outros países à exportação, diminuindo desta forma o fornecimento de petróleo do Golfo Pérsico (Lavelle, 2012).

As restantes opções para o contorno do Estreito de Ormuz não se encontram operacionais, excetuando os Emirados Árabes Unidos, que possuem o oleoduto de Abu Dhabi com a capacidade de 1,5 milhões de barris por dia.

A conjugação das capacidades de oleodutos, perfaz cerca de 6,5 milhões de barris por dia, que se traduz na capacidade de exportação de petróleo do Golfo Pérsico, que está estimada em 20 milhões de barris por dia. A ameaça de bloqueio do Estreito de Ormuz por parte do Irão é utilizada em resposta às sanções económicas impostas pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) e pelas pressões ocidentais a respeito do seu programa nuclear.

4.3. FATOR MILITAR

Os EUA têm participado ativamente, monitorizando e vigiando o Estreito de Ormuz, desde os subsequentes eventos da Revolução e o ataque a petroleiros durante a Guerra Irão-Iraque. Estas tensões perduram há 40 anos, neste contexto, os EUA pretendam organizar uma coligação naval com os países aliados, incluindo Israel, para patrulharem o Estreito de Ormuz e reduzir completamente as exporta-

ções do Irão, principalmente de hidrocarbonetos. Em resposta a esta ameaça, por parte dos EUA, a Guarda Revolucionária Islâmica do Irão ameaça fechar o Estreito de Ormuz (Garcia, 2019). Todavia, muitos analistas referem-se a esta ameaça como sendo muito pouco provável de vir a acontecer, em virtude da economia do Irão depender do envio de petróleo através do Estreito de Ormuz, para além de que um conflito aberto com os EUA iria gerar tensões entre o Irão e os países como a China e a Índia. Na atualidade o Estreito de Ormuz separa o Irão dos Emirados Árabes Unidos, bem como de Omã, ambos com fortes relações de defesa com os EUA e a Arábia Saudita (ShelalaII, 2014).

A preocupação do Ocidente sobre o desenvolvimento da capacidade nuclear do Irão baseia-se no regime religioso conservador xiita e na sua aversão ao Ocidente. Esta preocupação deu origem ao *Joint Comprehensive Plan of Action* (JCPOA), vulgarmente conhecido como Acordo Nuclear de 2015, que apresenta como objetivo o de restringir a capacidade do Irão em desenvolver armas nucleares. Apesar do Irão afirmar que a produção de urânio teria fins pacíficos, o Ocidente impôs pesadas sanções económicas, que se materializavam em impedimentos à compra de petróleo iraniano, limitando a sua economia. O JCPOA previa a redução da capacidade nuclear em troca do levantamento das sanções económicas (França, 2018). No entanto com a chegada de Donald Trump ao poder, os EUA retiraram-se do acordo em 2018, considerando-o incapaz de garantir que o Irão não desenvolveria capacidades nucleares militares, avançando com sanções económicas que reduziram a exportação de petróleo iraniano para menos de metade (Fernandes, 2019).

Num cenário real de conflito com o Irão a probabilidade de utilização de grandes porta-aviões a operar no Golfo Pérsico, no Golfo de Omã e no Mar Árábico é condicionada. A força naval dos EUA que inclui a *US Navy* tem superioridade sobre qualquer força naval a nível mundial. As suas capacidades em mar aberto ou em oceano são incomparáveis contra qualquer ameaça. No entanto, estas superiores capacidades podem ser condicionadas por motivos geográficos, como é o caso do Estreito de Ormuz. Além das reduzidas dimensões do Estreito de Ormuz, a vulnerabilidade sob a costa elevada do Irão traz clara desvantagem geográfica aos EUA, com a adicional ameaça dos sistemas de mísseis iranianos. As pequenas embarcações iranianas equipadas com mísseis constituem uma ameaça contra os gigantescos *destroyers* ou porta-aviões norte americanos, em virtude do seu elevado número, da elevada manobrabilidade e do fator surpresa. Outra capacidade iraniana consiste no ataque a unidades navais com lançamento de mísseis a partir da costa, capacidade já reconhecida pelos EUA. Minissubmarinos, *drones*, minas e mergulhadores espe-

ciais, podem também ser utilizados para ataque a meios navais (Haghshenass, 2010).

Estima-se que o Irão possua cerca de 545 mil homens no ativo nas forças armadas e 350 mil na reserva, acreditando-se que pode mobilizar até um milhão de homens através da Força da Resistência Basij (milícia paramilitar). No entanto, o Irão não possui forma de se projetar de forma significativa e não possui capacidade de se defender dos ataques ar-terra dos EUA. As limitações tecnológicas do Irão devem-se muito às sanções aplicadas pelos EUA com impacto na economia e consequentemente na defesa. Os maiores aliados em cooperação militar são a China, a Coreia do Norte e a Rússia, que se encontram restringidos de fornecer meios pelas sanções do CSNU (Rucks, 2016). No entanto, em agosto de 2019, o Irão demonstrou o novo sistema de mísseis antiaéreos de longo alcance, capaz de atingir determinados alvos aéreos, bombas eletromagnéticas, ataques químicos ou nucleares.

Na região do Golfo Pérsico encontram-se algumas dezenas de milhares de tropas norte americanas espalhadas pelo Kuwait, onde possuem uma base aérea com um esquadrão de caças e mísseis *Patriot* e nos Emirados Árabes Unidos, com uma base de caças (incluindo F22), veículos aéreos não tripulados (UAV), aeronaves de reabastecimento e vigilância e mísseis *Patriot* (Katzman, 2019). No território de Omã, os EUA possuem uma base militar com grande fluxo de manobras aéreas. No Bahrein, os EUA possuem uma base de apoio naval, a base da *5th Fleet* dos EUA, bem como uma esquadra de aviões de vigilância e um sistema de mísseis *Patriot*. O Qatar possui a base aérea mais importante, onde operam as aeronaves de bombardeamento estratégico, reabastecedores, transporte e reconhecimento aéreo (Votel, 2018).

Como reforço à presença militar norte-americana na região, encontram-se presentes dois dos seus aliados, o Reino Unido e a França, o que demonstra o apoio destes Estados à causa norte-americana.

É importante referir que a China localizou a sua primeira base permanente no exterior no território do Djibuti, podendo receber cerca de dez mil militares. O Djibuti é reconhecido internacionalmente como uma base para projeção de energia por via marítima (Associated Press, 2018).

5. CONCLUSÕES

O Estreito de Ormuz é considerado uma das artérias marítimas mais importantes do planeta, o que o torna estrategicamente importante, no atual contexto internacional, em termos económicos, políticos e militares. Assim se explica porque é palco de constante conflitos.

Historicamente, o Estreito de Ormuz sempre foi utilizado como ponto de circulação entre as civilizações árabe e persa com o subcontinente indiano, a Ásia e o Pacífico. As tensões no Estreito de Ormuz têm as suas origens nas rivalidades históricas existentes entre os países da região, remetendo para a década de 1970, quando o Xá Reza Pahlavi ambicionava tornar o Irão numa potência regional, redefinindo a fronteira marítima, para além do Golfo Pérsico e do Golfo de Omã, até Oceano Índico. Na atualidade, o Estreito de Ormuz mantém a mesma ou ainda maior relevância que tinha nas épocas remotas para o comércio, particularmente porque é geograficamente estratégico para o controlo do leste e parte da Ásia, bem como o acesso a energia, através do comércio de hidrocarbonetos. Ou seja, poder-se-á afirmar que a luta pelo controlo do Estreito de Ormuz continuará.

Geograficamente, o Estreito de Ormuz separa o Golfo Pérsico do Mar de Omã, apresentando-se de elevada importância estratégica em virtude da via marítima, pela qual transita um terço da atual oferta de petróleo mundial. O permanente conflito neste *chokepoint*, acrescido da instabilidade da região (inserida numa *shatterbelt*), torna-se um dos maiores desafios para a segurança da região e da comunidade internacional.

No âmbito da análise geopolítica, e no caso concreto dos fatores políticos, estes são caracterizados por um desalinhamento existente entre as potências regionais, designadamente a Arábia Saudita e o Irão, no que diz respeito à génese ideológica, racial e religiosa. Fruto destas divergências, não é exetável que haja uma convergência de vontades entre os principais Estados daquela região. Na política regional, é latente a tentativa de instrumentalização e/ou influência dos Estados mais pequenos do Golfo Pérsico. Por outro lado, fruto da importância económica daquele espaço, as maiores potências políticas e económicas influenciam as dinâmicas regionais, fenómeno interpretado, na maioria das vezes, por alguns países da região, como uma ingerência externa que afeta a estabilidade e a segurança regional.

O fator económico, mais do que o político, assume uma importância crítica não só para os Estados da região, como também para o equilíbrio económico do mundo. Como foi explicado ao longo do estudo, o Estreito de Ormuz é considerado como um dos *chokepoints* mais significativos para o trânsito de hidrocarbonetos do mundo, tendo por via deste facto, um impacto na perceção que este espaço tem para a segurança energética, tanto do Ocidente como da Ásia. O controlo e a garantia de liberdade de movimentos no Estreito de Ormuz são considerados, por muitos países e potências mundiais, condições essenciais para o desenvolvimento económico.

Assim, decorrente do que foi exposto, na descrição dos fatores militares,

compreende-se as razões pelas quais os principais Estados, com interesse no mercado de hidrocarbonetos, projetam continuamente meios militares para a região, o que é percebido por alguns países, como é o caso do Irão, como uma ingerência aos seus interesses regionais.

Por forma a propor um contributo estruturado sobre os impactos decorrentes desta análise e auxiliar na compreensão das dimensões analisadas, serão traçadas possíveis tensões futuras entre as potências envolvidas.

Decorrente da análise efetuada dos fatores e dos atores regionais e globais é possível prever três eventuais tensões que poderão surgir: a primeira, na qual se pode inferir que caso a extração de petróleo escasseie, o Estreito de Ormuz perde a sua importância mundial, visto que essa importância existe em virtude do comércio marítimo existente, continuando a existir, todavia, o conflito interno, visto que este *chokepoint* está inserido numa *shatterbelt*; a segunda, a existência de uma aliança formal entre a Arábia Saudita (para se proteger do Irão) e o Ocidente, o qual, conseqüentemente, o Irão nunca aceitaria e tomaria medidas para proteger o Estreito de Ormuz, o que levaria a um aumento exponencial do preço do petróleo, com o conseqüente desequilíbrio da balança comercial regional; Por fim, a eventual aliança entre o Irão e a Rússia, com vista à proteção do primeiro, o Irão tornar-se-ia uma potência nuclear, o qual os EUA nunca aceitariam, proporcionando-se conseqüentemente guerras *proxy*, influenciadas pelos EUA ou pela Rússia. Esta situação não seria aceitável pela comunidade internacional, que se veria obrigada a intervir politicamente, através da Nações Unidas, por forma a evitar a escalada das mesmas.

Demonstrou-se ao longo desta análise a importância do Estreito de Ormuz, que não se resume apenas a uma importância regional, mas também global. Todos os fatores geopolíticos implicam que a geoestratégia dos atores regionais, como a Arábia Saudita e o Irão, bem como a geoestratégia das grandes potências mundiais, como os EUA e a China, são condicionadas pela dinâmica de vontades opostas neste *chokepoint*.

Do que foi referido, demonstrou-se, que o Estreito de Ormuz é vital para a segurança económica dos países da região tal como para a estabilidade dos mercados de hidrocarbonetos a nível mundial.

O Estreito de Ormuz assume uma importância político-militar de impacto mundial. Neste contexto, é expectável que a presença militar das diferentes potências regionais e globais continuem a apresentar atividade naquele espaço. Não é expectável, portanto, que exista uma diminuição das tensões naquela região. Todos os indicadores e os fatores geopolíticos, sejam eles dinâmicos ou contantes, apon-

tam para que o Estreito de Ormuz continue a ser considerado uma via de trânsito marítimo e um ponto de controlo político-militar estratégico a nível global.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

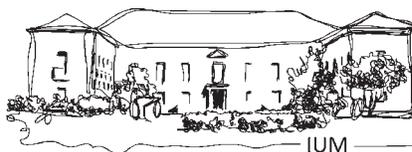
- Alhadeff, I. (2014). *USA Russia & China in the Middle East: Alliances & Conflicts*. Retirado de <https://www.free-ebooks.net/politics/USA-Russia-China-in-the-Middle-East-Alliances-Conflicts>
- Asghar, J. V. (2012). *The Geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman Relations*. Semantic Scholar. Retirado de <https://www.semanticscholar.org/paper/The-Geopolitics-of-the-Strait-of-Hormuz-and-the-Asghar>
- Associated Press (2018). *The New Military Powerhouse on the Red Sea: Tiny Djibouti*. Haaretz. Retirado de <https://www.haaretz.com/middle-east-news/the-new-military-powerhouse-on-the-red-sea-tiny-djibouti-1.5990505>
- BBC News (2020). *Iran tanker seizure: what is the Strait of Hormuz*. Retirado de <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49070882>
- Belenkaya (2019). *The Geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman Relations*. Themoscwotimes. Retirado de <https://www.themoscwotimes.com/2019/10/21/what-is-russia-up-to-in-the-gulf-a67828>
- BP (2019). *BP Statistical Review of World Energy* (68.^a Ed.). Retirado de <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf>
- Calvoressi, P. (2011). *Política Mundial a partir de 1945*. Porto: Porto Alegre.
- Central Intelligence Agency (2019). *The world factbook*. Retirado de <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>
- Cordesman, A. (2007). *Iran's Revolutionary Guards, the Al Quds Force, and Other Intelligence and Paramilitary Forces*. Center for Strategic & International Studies. Retirado de <https://www.csis.org/analysis/irans-revolutionary-guards-al-quds-force-and-other-intelligence-and-paramilitary-forces>
- Cordesman, A. (2011). *US and Iranian Strategic Competition: Types and Levels of Competition*. Center for Strategic & International Studies. Retirado de <https://www.csis.org/analysis/us-and-iranian-strategic-competition-1>
- Energy Information Administration. (2019). *The Strait Of Hormuz Is World's Most Important Oil Transit Chokepoint*. Eurasia Review. Retirado de https://www.eurasiareview.com/28122019-__trashed-2/

- Fernandes, J. (2019, 17 de maio). *Jogos de guerra no Golfo Pérsico*. Jornal Público. Retirado de <https://www.publico.pt/2019/05/17/mundo/analise/jogos-guerra-golfo-persico-1872563>
- França, A. (2018, 8 de maio). *O que é o acordo nuclear com o Irão e porque Trump o rasgou?*. Jornal Expresso. Retirado de <https://expresso.pt/internacional/2018-05-08-O-que-e-o-acordo-nuclear-com-o-Irao-e-porque-e-que-Trump-o-rasgou->.
- Friedman, G. (2011). *Japan, the Persian Gulf and Energy*. Stratfor Worldview. Retirado de <https://worldview.stratfor.com/article/japan-persian-gulf-and-energy>
- Fuser, I. (2005). *O petróleo e a política dos EUA no Golfo Pérsico: A atualidade da doutrina Carter*. Lutas Sociais. Retirado de www.pucsp.br/neils/downloads/v17_18_igor.pdf.
- Garcia, R. G. (2019). *Estrecho de Ormuz importancia geopolitica y energetica en la actualidad*. Retirado de https://www.academia.edu/40458364/ESTRECHO_DE_ORMUZ_IMPORTANCIA_GEOPOLITICA_Y_ENERGETICA_EN_LA_ACTUALIDAD?email_work_card=title
- Global Security (2019). *Strait of Hormuz Legal Status*. Retirado de <https://www.globalsecurity.org/military/world/war/hormuz-legal.htm>
- Haghshenass, F. (2010). *Iran's Assymetric Naval Warfare*. Washington D.C.: Washington Institute for Near Eastern Policy.
- Instituto Estudos Superiores Militares (2007). *ME 71-00-08 Elementos de Análise Geopolítica e Geoestratégica*. Lisboa: IESM.
- Jafari-Valdani, A. (2012). The Geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman Relations. *Iranian Review of Foreign Affairs*, 2(4).
- Jaffe, A. (2019). *Iran, the Strait of Hormuz, and the ever complex geopolitics of oil*. Council on Foreign Relations. Retirado de <https://www.cfr.org/blog/iran-s-trait-hormuz-and-ever-complex-geopolitics-oil>
- January, B. (2008). *The Iranian Revolution*. Minneapolis (USA): Twenty-First Century Books.
- John, E. (2018). *OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries)*. Talín: Universidade de Thallin.
- Juhasz, A. (2009). *A tirania do petróleo: A mais poderosa indústria do mundo*. São Paulo: Ediouro.
- Katzman, K. (2019). *The United Arab Emirates (UAE): Issues for U.S. Policy* Congressional Research Service Report for Members and Committees of Congress. Retirado de <https://fas.org/sgp/crs/mideast/RS21852.pdf>

- Klare, M. (2004). *Blood and Oil: The dangers and consequences of America's growing dependency on petroleum*. New York: Metropolitan Books.
- Klare, M. (2008). *Rising powers, shrinking planet: the new geopolitics of energy*. New York: Metropolitan Books.
- Klug, F. (2019, 15 de junho). Middle East attack jolts oil-import dependent Asia. *AP News*. Retirado de <https://apnews.com/9c8ec796f4f54a9d80782f0963464cd7>
- Lavelle, M. (2012). *Iran's undisputed weapon: Power to block the Strait of Hormuz*. National Geographic. Retirado de <https://www.nationalgeographic.com/news/energy/2012/02/120206-iran-strait-of-hormuz-oil-supply>
- Lewis, A. (1992). The role of choke points in the ocean context. *GeoJournal*, 26. doi:<https://doi.org/10.1007/BF02665750>
- Marimón, A. C. (2019). *A importância do Estreito de Ormuz*. Retirado de <https://velhogeneral.com.br/2019/07/10/a-importancia-do-estreiro-de-ormuz/>
- Marine Traffic (2020). *MarineTraffic*. Retirado de <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4>
- MarketWatch (2020). *Strait of Hormuz, the world's biggest oil chokepoint, in focus as U.S.-Iran tensions flare*. Retirado de <https://www.marketwatch.com/story/strait-of-hormuz-the-worlds-biggest-oil-chokepoint-in-focus-as-us-iran-tensions-flare-2020-01-03>
- National Foreign Assessment Center (1976). *The Strait of Hormuz: A Vulnerable Lifeline*. Retirado de <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP09-00438R000100140001-3.pdf>
- Nazemroaya, M. D. (2012). *A Geopolítica do Estreito de Ormuz: poderia a Marinha dos EUA ser derrotada pelo Irã no Golfo Pérsico?* Dinâmica Global. Retirado de <https://dinamicaglobal.wordpress.com/2012/01/09/a-geopolitica-do-estreiro-de-ormuz-poderia-a-marinha-dos-eua-ser-derrotada-pelo-ira-no-golfo-persico/>
- Nozaki, W. (2018). *A nova geopolítica do petróleo no século XXI*. GGN. Retirado de <https://jornalggn.com.br/geopolitica/a-nova-geopolitica-do-petroleo-no-seculo-xxi-por-william-nozaki/>
- Paraschos, P. E. (2017). *Geopolitical Risk in the Middle & North Africa*. Cover story - Rising Geopolitical Risk, 3. Retirado de https://www.jef.or.jp/journal/pdf/212th_Cover_03.pdf
- Ratner, M. (2018, 6 de agosto). *Iran's Threats, the Strait of Hormuz, and Oil Markets*. Congressional Research Service. Retirado de <https://fas.org/sqp/crs/mideast/R45281.pdf>

- Rucks, J. (2016). *O Estreito de Ormuz: da competição estratégica à guerra proxy regional no Oriente Médio*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Scholvin, S., & Burilkov, A. (2013). Geography and the maritime potencial of China and Iran. *Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations*, 2(4), 221-235. Retirado de <https://seer.ufrgs.br/austral/article/viewFile/37710/26982>
- ShelalaII, R. M. (2014). *Maritime Security in the Middle East and North Africa: A Strategic Assessment*. CSIS. Retirado de http://csis.org/files/publication/140206_maritime_security_shelala_report.pdf.
- Souza, B., & Jardim, E. (2012). A presença chinesa no Oriente Médio frente à hegemonia mundial dos Estados Unidos. *Estudos Internacionais: Revista de Relações Internacionais*, 4 (3), 5-24. Retirado de <http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/P.2317-773X.2016v4n3p5>
- Spykman, N. (1942). *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*. New York: Hancourt Brace and Company.
- Stratfor (2008). Startfor Worldview. Retirado de <https://worldview.stratfor.com/article/iran-threat-strait-hormuz>
- Stratfor (2020). *The world's leading geopolitical intelligence platform*. Retirado de <https://www.stratfor.com/>
- The Heritage Foundation (2019). *Middle East*. Retirado de <https://www.heritage.org/military-strength/assessing-the-global-operating-environment/middle-east>
- The Maritime Executive (2019, 7 de março). *Should China Help Secure the Strait of Hormuz?*. Retirado de <https://www.maritime-executive.com/editorials/should-china-help-secure-the-strait-of-hormuz>
- The New York Times (2020, 8 de janeiro). *Iran and U.S. Confrontation*. Retirado de <https://www.nytimes.com/2020/02/13/us/politics/iran-trump-administration.html>
- U.S. Naval Forces Central Command. (2019). *Combined Maritime Forces - U.S. 5th FLEET*. Retirado de <https://www.cusnc.navy.mil/Combined-Maritime-Forces/>
- Votel, J. (2018). *The posture of U.S. Central Command*. Retirado de https://www.centcom.mil/Portals/6/Documents/Transcripts/Votel_03-13-18.pdf
- Yergin, D. (2011). *A busca: Energia, segurança e reconstrução do mundo moderno*. Rio de Janeiro: Editora Intrínseca Ltda.
- Yetiv, S. (2015). *Myths of the Oil Boom*. New York: Oxford University Press.

Editorial: cidium@ium.pt
Telefone: (+351) 213 002 100; Fax: (+351) 213 002 162
Morada: Rua de Pedrouços - 1449-027 Lisboa



Capa
Composição Gráfica
Tenente-coronel TINF Rui José da Silva Grilo
Sobre aguarela de
Tenente-general Vitor Manuel Amaral Vieira