

O DRAGÃO LANÇA FOGO NO GELO: O ÁRTICO E A ANTÁRTIDA NO QUADRO DA NOVA ROTA DA SEDA CHINESA

THE DRAGON SPITS FIRE ON ICE: THE ARCTIC AND ANTARCTICA WITHIN CHINA'S NEW SILK ROAD

EL DRAGÓN LANZA FUEGO EN EL HIELO: EL ARCO Y LA ANTÁRTIDA BAJO LA NUEVA RUTA DE LA SEDA CHINO

PAULO DUARTE¹

RESUMO

Este artigo visa contribuir para aumentar o conhecimento sobre a importância do Polo Norte e Polo Sul no quadro da Nova Rota da Seda marítima da China. O principal argumento reside no facto de que existem vários interesses logísticos e económicos, que explicam o interesse de Pequim nestas duas regiões, menos estudadas em comparação com outras áreas onde a Nova Rota da Seda chinesa é mais ativa. O método qualitativo, através da análise hermenêutica, é a metodologia em que assenta a presente investigação. Acreditamos que a Nova Rota da Seda marítima chinesa não tem, nem deve, necessariamente confinar-se ao Atlântico, Índico ou Pacífico. Por muito importantes que estes sejam, a China pode e deve continuar a esforçar-se por edificar, também, uma Nova Rota da Seda polar, servindo inclusive de timoneiro a outras potências que procuram igualmente oportunidades várias no derretimento do gelo. Contudo, em caso algum a travessia do Ártico deve substituir-se integralmente às rotas marítimas convencionais, as quais, juntamente com as rotas polares, devem ser entendidas, por ora, e quanto muito, numa perspetiva de complementaridade.

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

ABSTRACT

This paper aims to contribute to increase knowledge about the importance of North and South Poles within China's New Silk Road. The central argument is that there are several logistic and economic issues which explain Beijing's interests in these two regions, less studied in comparison to other areas where China's New Silk Road is more active. The qualitative method, through the hermeneutic analysis, is the methodology supporting this investigation. We argue here that the Chinese maritime New Silk Road does not, and should not, have necessarily to be confined to the Atlantic, Indian or Pacific Oceans. No matter how important these may be, China can and must continue to try to build a polar New Silk Road, also serving as a steersman to other powers that also look for various opportunities in the melting of the ice. However, in any case, the crossing of the Arctic must fully replace the conventional sea routes, which, along with the polar routes, must be understood, by now, and at most, in a perspective of complementarity.

Keywords: China. Arctic. Antarctica. New Silk Road.

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo ayudar a crear conciencia de la importancia del Polo Norte y del Polo Sur como parte de la Nueva Ruta de la Seda marítima de China. El argumento principal es que hay varios intereses logísticos y económicos que explican el interés de Beijing en estas dos regiones, menos estudiados en comparación con otras zonas en las que la nueva ruta de la seda china es más activa. El método cualitativo, a través del análisis hermenéutico es la metodología que subyace a esta investigación. Creemos que la Nueva Ruta de la Seda marítima china no hay, y no debe, necesariamente limitarse al Atlántico, Índico y Pacífico. Por importantes que sean, China puede y debe continuar realizando esfuerzos para construir también un polar nueva ruta de la Seda, incluyendo servir como guía a otros poderes que también buscan diversas oportunidades en el deshielo. Por importante que sean, China puede y debe continuar realizando esfuerzos para construir también una nueva Ruta de la Seda polar, sirviendo como un guía a otros países que también buscan oportunidades en la el deshielo. Sin embargo, en caso de que el cruce del Ártico debe sustituir totalmente las rutas marítimas convencionales, que junto con las rutas polares, deben entenderse, por el momento, y en el mejor, una perspectiva complementaria.

Palabras clave: China. Ártico. Antártida. Nueva Ruta de la Seda.

¹ Université Catholique de Louvain - Bélgica

E-mail: <duartebrardo@gmail.com>

Doutorando em Relações Internacionais da Université Catholique de Louvain (Bélgica)

Pesquisador do Instituto do Oriente (Lisboa, Portugal)

I INTRODUÇÃO

Ao longo do presente artigo analisaremos os contornos da presença chinesa nos Polos Norte e Sul. Continentes inóspitos e, de todos, os menos conhecidos pelo homem e pela ciência, o Ártico e a Antártida não são, por ora, alvos prioritários da atenção de Pequim. Contudo, fruto das alterações climáticas que têm provocado o degelo e a conseqüente possibilidade de trânsito sazonal por uma via marítima significativamente mais curta entre Oriente e Ocidente, o Ártico parece, assim, servir as ambições logísticas e estratégicas da *Nova Rota da Seda* chinesa. Além disso, o Polo Norte tem vindo a reganhar paulatinamente uma importância geopolítica e geoeconómica – após os longos anos de Guerra Fria entre a União Soviética e os Estados Unidos – num contexto atual em que a humanidade necessita, mais que nunca, de securitizar o seu acesso aos recursos energéticos, minerais e alimentares.

Embora o Polo Sul não ofereça, por sua vez, um qualquer encurtamento de distâncias marítimas à *Nova Rota da Seda* chinesa, a China tem-se empenhado ativamente na investigação científica desta região que, à semelhança do Polo Norte, parece albergar extraordinárias reservas energéticas, minerais e alimentares. Os próximos anos serão promissores na medida em que nos permitirão perceber se os imperativos ecológicos – presentes no cuidado em resguardar os ecossistemas polares, enquanto património ‘intocável’ da Humanidade – tenderão, ou não, a ceder face à ‘tentação’ da exploração dos seus tão preciosos recursos. 2007 foi um ano particularmente simbólico, e simultaneamente estranho, já que a História parecia regredir até aos tempos medievais, quando uma Rússia do século XXI associava um orgulho nacionalista a uma bandeira de titânio ineditamente colocada nas profundezas do Ártico. Presságio, ou não, dos tempos que se avizinham, a Comunidade Internacional tem razão por se sentir alarmada caso este seja o início do fim da ‘santuarização’ dos polos, em sinal da afirmação do pragmatismo e realismo, da luta pela sobrevivência e pelos recursos, num mundo onde a (nova) balança do poder é instável, e onde a superpotência já não é mais potente para conter as ambições dos emergentes.

Começaremos por fazer uma breve contextualização da lógica e alavancas subjacentes às incursões chinesas no Polo Norte e Polo Sul. Como tal, não poderemos deixar de aludir às temáticas da securitização energética e da *Nova Rota da Seda* marítima chinesa, sem as quais dificilmente compreenderíamos a razão de ser do interesse da China pelas regiões polares. Afinal de contas, este artigo comunga do postulado de que o derretimento do gelo poderá criar novos e promissores horizontes económicos, comerciais, científicos, logísticos e, inclusive, políticos (já que a manutenção do Partido Comunista no poder dependerá da capacidade de a China continuar a garantir, entre outros aspetos, a sua segurança energética e alimentar num mundo altamente

competitivo e onde os recursos tenderão a escassear). De seguida, entraremos propriamente na análise dos contornos do envolvimento e interesses chineses no Polo Norte (destacando, em particular, a importância da Gronelândia e da Islândia) e no Polo Sul, onde a China avança subtil e paulatinamente, por meio da construção de estações científicas e revolucionando a toponímia da região). Argumentamos que a *Nova Rota da Seda* marítima chinesa não tem de, nem deve, necessariamente confinar-se ao Atlântico, Índico ou Pacífico, por muito importantes que estes sejam. A China é, inegavelmente, uma potência polar, sendo que os próximos anos vão continuar a atestar a expansão do dinamismo chinês nos dois ‘últimos’ e inóspitos continentes, onde ciência e homem poderão harmoniosamente cooperar e revolucionar. Dito isto, acreditamos que ‘a mais-valia’, ou seja, a contribuição para a ciência, deste artigo reside justamente em dar a conhecer uma outra faceta, menos mediatizada, de uma *Nova Rota da Seda* marítima polar, com tudo o que de surpreendente, benigno ou perigoso poderá daí resultar para a China e, em sentido lato, para a Humanidade, se a ciência, as ambições energéticas e económicas dos Estados se quiserem impor à ecologia, colocando termo à santuarização dos Polos.

Convictos de que o comportamento dos Estados, o poder ou a influência não são suscetíveis de se traduzir em realidades tangíveis, fórmulas matemáticas, ou meras estatísticas, assumimos, desde já, que o recurso ao método qualitativo, através da análise hermenêutica, é, indiscutivelmente, a metodologia em que assenta a presente investigação. Neste sentido, é imperativo penetrar na esfera da subjetividade, isto é, da compreensão da causalidade inerente à ação dos diversos atores, que nos chega através da análise de toda uma panóplia de artigos científicos, monografias, teses, entre outras fontes disponíveis face à temática em estudo, de forma a procurar entender o que leva a China a agir desta ou daquela maneira.

2 O CONTEXTO: A SECURITIZAÇÃO ENERGÉTICA E A NOVA ROTA DA SEDA MARÍTIMA

A ‘corrida’ às regiões polares não pode ser dissociada do contexto que pauta a política externa chinesa da atualidade, a saber a importância do aprovisionamento energético e a emergência do conceito de *Nova Rota da Seda* marítima.

Começando pela questão da segurança energética, esta pode ser considerada, segundo Nayoon Lee, “uma questão, ao mesmo tempo, de segurança internacional e nacional” (LEE, 2013, p. 1). Tal como sugere Worley, “um país deve ter acesso aos recursos energéticos de forma permanente, correndo um risco mínimo de que estes se esgotem” (WORLEY, 2006, p. 2). Ora, tal leva a que muitos Estados procurem explorar melhor as suas reservas domésticas de energia. Contudo, estas nem

sempre são suficientes para assegurar as necessidades energéticas de um país, o que representa, naturalmente, uma fonte de insegurança para o próprio. Segundo W. Worley, “a insegurança energética diminui o poder e a influência de um Estado no sistema internacional”, sendo que “sem os recursos energéticos apropriados (domésticos ou não), os Estados não se podem tornar potências regionais e, muito menos, mundiais” (WORLEY, 2006, p. 2). No caso da China, país emergente que abriga cerca de um quinto da população mundial, a questão da segurança energética é, ainda, mais premente à medida que o Governo caminha rumo à concretização dos seus objetivos de modernização e de prosperidade coletiva. Voltando a Worley, “uma vez que os países necessitam de energia para sobreviver”, tendem, de forma “agressiva”, a “procurar os recursos energéticos que se encontram na posse de outros Estados”, buscando para o efeito, “tantos parceiros quanto possível”, de modo a “diversificar as suas fontes de energia” (WORLEY, 2006, p. 2).

No seu esforço de securitização energética, a China de Xi Jinping possui uma visão de caráter universal, alicerçada na promoção do comércio enquanto fonte de paz entre os povos, bem como na revitalização de vários elos logísticos ao nível terrestre e marítimo. A ‘corrida’ aos polos, e em sentido lato, a própria afirmação da China enquanto potência polar, deve ser analisada no contexto da *Nova Rota da Seda* marítima chinesa, esta última entendida como um instrumento ao serviço de uma ‘Grande estratégia’, que se baseia, por sua vez, na defesa do interesse nacional chinês e na busca de acessos estratégicos, entre outros, a recursos naturais, a mercados e vias de escoamento e de transporte. A par da aposta nas ligações rodo e ferroviárias ao longo da *Nova Rota da Seda* terrestre, a China tem vindo a investir consideravelmente na modernização dos seus portos, apetrechando-os de ligações intermodais e da mais sofisticada tecnologia. Este esforço não tem sido em vão, já que os portos chineses são hoje altamente competitivos, tendo vindo a ser adaptados para fazer face ao aumento do volume de tráfego de contentores, uma das prioridades, aliás, do 11º Plano Quinquenal, que reflete a importância do desenvolvimento portuário.

Assistimos hoje em dia a uma mudança física (no sentido de uma crescente modernização dos meios militares), acompanhada por uma evolução do pensamento estratégico. Ambas estão, no entanto, em interação. À medida que a China se torna mais forte militarmente, ousará ‘arriscar’ mais, pois sabe que poderá contar com os seus recursos para tal. Desta forma, ela será capaz de se afastar gradualmente das suas zonas costeiras para conduzir e/ ou apoiar operações militares em mar aberto. Os acontecimentos atuais dão conta de uma China cada vez mais pragmática, segura e confiante em si mesma. Além disso, a estratégia militar chinesa mudou o seu pensamento operacional em relação aos submarinos de ataque, porque se estes outrora patrulhavam perto da costa para evitar uma invasão, atualmente são mobilizados

para águas mais distantes no sentido de proteger a soberania e os interesses marítimos da nação.

Esta China mais ousada também beneficiou – à semelhança da Rússia, Índia, Irão, Estados Unidos, Japão e União Europeia – com o envio dos seus navios-patrolha para as águas assoladas pela pirataria marítima no Oceano Índico. Mas, como Struye salienta, “tal presença oculta, no entanto, outra questão que vai muito além da luta contra a pirataria: o domínio das linhas de comunicação, porque através dessa movimentação, nota-se que há uma disputa tácita entre as grandes potências pelo controlo das rotas marítimas que vão desde o Estreito de Babel Mandeb ao Estreito de Malaca, artérias do comércio mundial” (STRUYE, 2010, p. 8). Pequim parece ter entendido a necessidade de uma força naval pujante para proteger o país; que uma potência que não compreende a importância dos oceanos é uma potência sem futuro; e que uma potência incapaz de defender os seus direitos marítimos nunca será uma potência marítima por muito tempo.

3 AS INCURSÕES CHINESAS NO ÁRTICO

O derretimento do gelo é preocupante do ponto de vista ambiental, mas eventualmente aliciante e promissor do ponto de vista económico. De facto, como salienta Vijay Sakhuja, “acredita-se que o derretimento do gelo do Ártico possa criar novas fronteiras para a atividade económica e comercial”, uma vez que existem “perspetivas de novas fontes de petróleo e gás ainda inexploradas, extraordinários bancos de pesca, e uma nova rota de transporte desde o Oceano Pacífico, através da região do Ártico, até ao Oceano Atlântico, suscetível de reduzir o tempo de travessia” (SAKHUJA, 2010, p. 1). Embora a China não disponha, por ora, de uma estratégia oficial para o Ártico, e ainda que este não constitua uma prioridade em matéria de política externa ou interesse nacional chinês, a verdade é que às promissoras oportunidades económicas resultantes do degelo, estão necessariamente ligadas importantes consequências políticas. Citemos a este respeito Jakobson e Lee, segundo os quais “[o] objetivo do Partido Comunista Chinês (PCC), declarado publicamente, consiste em assegurar a estabilidade política”, o que pressupõe “manter o PCC no poder e o sistema socialista intacto” (JAKOBSON; LEE, 2013, p. 4). Ora, tais objetivos, por sua vez, dependem da capacidade de o Governo continuar a proporcionar crescimento económico e desenvolvimento a uma China heterogénea e vastíssima.

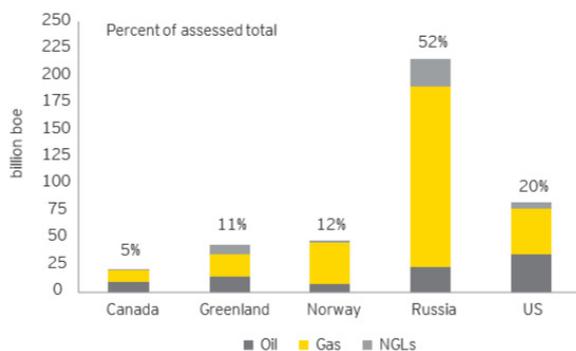
Embora cientes de que seria redutor limitar os interesses estratégicos da China no Ártico a apenas três – pois eles são demasiado complexos e fruto de múltiplos objetivos (estatais e não-estatais) – consideramos, todavia, à semelhança da especialista polar Anne-Marie Brady, que eles gravitam em torno da segurança, dos recursos e da ciência e tecnologia. A respeito da segurança, Brady

considera que esta engloba uma dimensão tradicional e outra não-tradicional, sendo que “a China tem interesses económicos, políticos e militares no Ártico” (BRADY, 2014a, p. 3). Por sua vez, no que toca aos recursos, Brady argumenta que “a China quer acesso aos minérios e hidrocarbonetos, à pesca, ao turismo, às rotas de transporte e bioprospeção do Ártico” (BRADY, 2014a, p. 3). E, por fim, em matéria de ciência e tecnologia, Brady defende que “o acesso ao Ártico é essencial para a implantação do sistema de navegação Beidou, para o programa de ciência espacial chinês, e para uma previsão exata do tempo na China” (BRADY, 2014a, p. 3).

Não obstante as várias estimativas (nem sempre consensuais) face aos hidrocarbonetos existentes no Polo Norte citemos Kay e Thorup, segundo os quais “o Ártico (no seu todo) contém 412 biliões de barris de petróleo equivalente, cerca de 13% das reservas de petróleo mundiais desconhecidas e 30% das reservas de gás natural mundiais não descobertas” (BRADY, 2014a, p. 3).

Figura 1. Potenciais recursos de petróleo e gás do Ártico

Potential Arctic oil and gas resources
(total assessed resources = 412 billion boe)



Source: EY calculations from US DOE and US GS data

Fonte: EY Calculations from US DOE and US GS data (2015).

3.1 A importância da Gronelândia

Falar dos interesses chineses no Ártico pressupõe, entre outros aspetos, uma alusão ao caso da Gronelândia. Esta ilha literalmente gelada e escassamente habitada encontra-se ligada do ponto de vista geográfico ao subcontinente norte-americano, embora seja ao nível da geopolítica e também da cultura, parte da Europa (EYGM, 2013, p. 9). Com efeito, os seus cidadãos são simultaneamente cidadãos da União Europeia, embora a Gronelândia não seja membro desta. Parte autónoma – ao nível político – do Reino da Dinamarca desde 1979, a Gronelândia depende, contudo, de Copenhaga no que respeita, entre outras, às questões de política externa, justiça e defesa. Mas não só – e este é, com frequência, apontado como um dos fatores que retardam a tão desejada declaração de independência formal: a questão

dos subsídios. Na prática, a economia gronelandesa tem sobrevivido, em resultado quer da sua atividade pesqueira, quer da “ajuda anual [proveniente] de Copenhaga (cerca de 482 milhões de euros)”, como indica, entre outros, a revista Exame (GROELÂNDIA..., 2014). Não surpreende, por conseguinte, que o Governo gronelandês procure na possível exploração das reservas energéticas e minerais da ilha, por parte de investidores estrangeiros como a China, um auxílio precioso para concretizar a autonomia plena face à Dinamarca. É, portanto, interessante acompanharmos o possível contributo que a *Nova Rota da Seda* (polar) chinesa poderá fornecer a este nível, para que a Gronelândia se converta num país. Por ora, tal possibilidade parece ser ainda inviável no curto e eventualmente médio prazo, como atestam os tímidos investimentos externos na ilha.

Não obstante a existência de uma certa sobreavaliação do potencial da Gronelândia no quadro da *Nova Rota da Seda* polar chinesa, Martin Breum explica que “em termos reais [...] existem [...] apenas minúsculos investimentos chineses na Gronelândia” (BREUM, 2013). De entre os vários fatores que explicam os fracos investimentos externos na Gronelândia, não há como negar a influência do clima e da geografia. De facto, segundo Boersma e Foley, “dado o seu isolamento geográfico, os empreendimentos de extração de minérios e hidrocarbonetos na Gronelândia têm que ser construídos quase inteiramente do zero, devido à falta de infraestruturas físicas de apoio [...]” (BOERSMA; FOLEY, 2014, p. 25). Embora o degelo, enquanto consequência das alterações climáticas, possa contribuir para uma maior navegabilidade das rotas marítimas que cruzam o Ártico – em alternativa às águas congestionadas do Suez ou de Malaca – a questão climática não deixa, ainda assim, de acarretar riscos sérios e imprevisíveis para as companhias internacionais. De acordo com Mat Hope, “embora a indústria beneficie de uma vasta experiência em lidar com desastres em ambientes menos favoráveis, é necessária mais investigação para se compreender os riscos específicos inerentes ao Ártico” (HOPE, 2014).

A estas condições adversas, juntemos o facto de os aeroportos mais próximos se localizarem a várias centenas de quilómetros dos potenciais locais de exploração energética, bem como o facto de os serviços de resgate e de emergência serem pouco funcionais, ou mesmo inexistentes. Não surpreende, por conseguinte, que várias companhias internacionais adiem sucessivamente decisões de investimento importantes na Gronelândia. É o caso, entre outras, da Maersk Oil, da escocesa Cairn Energy, ou, ainda, da Statoil. Não obstante o clima e as dificuldades logísticas, segundo Johansen “não há dúvida que muitos jogadores estão a repensar o futuro [já que dispõem de] uma perspetiva [de obtenção de] licenças de perfuração na Gronelândia [para um horizonte] de 30 a 50 anos” (JOHANSEN, 2015). Este repensar do futuro implica, no entendimento de Boersma e Foley, que ainda possa demorar algum tempo até que

a aposta na Gronelândia comece a produzir resultados palpáveis. Estes autores consideram viável que a produção comercial de petróleo na Gronelândia possa ocorrer num prazo de duas décadas, sendo que “num cenário otimista”, tal poderá mesmo suceder “10 anos mais cedo” (BOERSMA; FOLEY, 2014, p. 18).

Embora a China seja o maior produtor mundial de minério de ferro, a sua capacidade de produção não é, todavia, suscetível de acompanhar o extraordinário consumo interno deste minério, de modo que à semelhança do petróleo e do gás, a política chinesa do *‘going abroad’* também engloba, naturalmente, os recursos minerais. E, aqui, refira-se que a Gronelândia dispõe de importantes depósitos de minério de ferro localizados em “Isua, Itilliarsuk, e ao longo do complexo supracrustal Lauge Koch Kyst no extremo noroeste da Gronelândia” (BOERSMA; FOLEY, 2014, p. 23). De acordo com o Financial Times, “uma empresa mineira chinesa [General Nice] está à frente de um projeto de uma mina de minério de ferro de US \$ 2 mil milhões na Gronelândia, o primeiro empreendimento afeto aos recursos do Ártico a ser desenvolvido sob o controlo total da China” (CHINESE, 2015). Este pode ser o início de uma série de grandes investimentos chineses no setor mineral gronelandês, ainda que por ora tímidos, como atrás se explicou. Com efeito, como Geology and Ore informa, “o potencial em recursos de ferro do tipo BIF (jazidas de ferro sedimentares e químicas arqueanas) na Gronelândia é promissor, tendo em consideração que alguns depósitos são grandes e estão localizados em áreas acessíveis” (IRON..., 2011, p.11). Além disso, “a recente descoberta de enormes jazidas magmáticas de minério de ferro em Isortoq, no sul da Gronelândia, revela que [...] ainda há possibilidade de se vir a descobrir importantes jazidas de minério de ferro [...] na Gronelândia” (IRON..., 2011, p.11).

A Gronelândia dispõe, igualmente, de abundantes metais de terras raras, suscetíveis de satisfazer cerca de 25% da procura mundial (ZEILER, 2012). De acordo com Keith Veronese, “as jazidas de Kvanefjeld [...] contêm recursos de urânio e terras raras – dois milhões de toneladas métricas, segundo uma estimativa prudente, o suficiente para fornecer [ao mundo], pelo menos durante uma década, os ingredientes-chave para o fabrico de motores de carros elétricos, turbinas eólicas geradoras de energia não poluente, baterias recarregáveis e ligas leves” (VERONESE, 2015).

À semelhança do que se verifica no caso do minério de ferro, a China é o maior abastecedor mundial de metais de terras raras – utilizados na construção de vários equipamentos, como painéis solares, automóveis híbridos, telemóveis – controlando mais de 95% das exportações de metais de terras raras. No entanto, esta situação poderá mudar, dado que “as projeções atuais estimam que a procura interna na China por metais de terras raras ultrapassará as 130 000 toneladas métricas ainda este ano, um número que excede o total das

exportações atuais de metais de terras raras da China” (VERONESE, 2015). Vai ser difícil para a China continuar a proporcionar ao mundo uma oferta acessível destes elementos, que são, como se explicou, indispensáveis. A este respeito, a Gronelândia poderá vir a desempenhar um papel importante enquanto fornecedor mundial. Zeiler constata que “uma razão para que o minério da Gronelândia seja tão valioso deve-se ao facto de ele ser rico em terras raras pesadas, comparativamente às terras raras leves”, sendo que “em geral, as terras raras pesadas são menos comuns e têm uma procura mais elevada” (ZEILER, 2012).

3.2 A importância da Islândia

À semelhança da Gronelândia, a Islândia é, ela também, outro ponto incontornável da *Nova Rota da Seda* polar chinesa. Como nota Trotman, “a Islândia tornou-se o primeiro país europeu a assinar um acordo de livre comércio com a China, dando ânimo ao pequeno país do Atlântico Norte cuja economia havia sido abalada pela recessão, e proporcionando a Pequim uma certa vantagem no seu esforço de expansão de influência no Ártico” (TROTMAN, 2013). De acordo com Arthur Guschin, “a prosperidade económica da Islândia acenta em três setores principais: captura e processamento do peixe, produção de alumínio e de ferro-silício e o uso de energia geotérmica para aquecimento e electricidade” (GUSCHIN, 2015). Num contexto em que a China enfrenta graves problemas ecológicos, fruto, entre outros aspetos, da utilização excessiva do carvão enquanto fonte energética (embora altamente poluente), Pequim encontra na aplicação industrial da energia geotérmica uma oportunidade interessante de diversificação de fontes de aprovisionamento energético. Vale a pena mencionar aqui “o projeto-piloto que usa o *know-how* Islandês na China [que] foi lançado na cidade de Xianyang, na província de Shaanxi, em 2006” (GUSCHIN, 2015). Em resultado do seu sucesso, suscetível de converter Xianyang na “cidade mais ecológica na RPC”, o Governo chinês decidiu estender a iniciativa às províncias de “Hebei (cidade de Baoding), Shandong, Sichuan e Yunnan, bem como ao Tibete e ao Xinjiang” (GUSCHIN, 2015). Esta combinação de investimento chinês com *expertise* islandesa tem, igualmente, potencial para ser bem-sucedida em outras regiões do mundo atualmente contempladas pela política chinesa do *going out*, e que são dotadas, também elas, de um significativo potencial geotérmico.

O setor das pescas é mais outro domínio onde a cooperação e interesse da China na Islândia se adivinha promissor, se tivermos em conta a premência da segurança alimentar (além da já conhecida segurança energética) para uma China que alberga cerca de um bilião e 400 milhões de pessoas. Por outro lado, como nota Esteves, “a ascensão da classe média chinesa, juntamente com um forte poder de compra no país, indicam que a

procura de bens de consumo caros e ricos em proteínas, tais como produtos à base de peixe de qualidade, aumentará” (ESTEVES, 2014, p. 13). De acordo com este autor, “espera-se que o consumo em crescentes áreas de mercado, especialmente entre os consumidores chineses, aumente em 8,4% até ao ano 2022 e seja de 20,6 kg por pessoa por ano” (ESTEVES, 2014, p. 13). A China pode constituir um parceiro e investidor (além de cliente) fundamental no quadro do processamento e transformação do pescado islandês, já que embora a Islândia seja “líder mundial na utilização integral do peixe na alimentação (a farinha de peixe é um ativo estratégico, caro), medicina e fins técnicos”, a verdade é que “a atual capacidade de processamento [do pescado] na Islândia é limitada” (GUSCHIN, 2015). Além disso, a frota pesqueira islandesa é antiga (com quase três décadas), sendo que a sua modernização está refém das avultadas dívidas das empresas pesqueiras. O investimento chinês pode ser aqui decisivo, por conseguinte, para auxiliar a Islândia na aquisição de navios pesqueiros modernos.

Um outro desafio com que o setor pesqueiro islandês se depara, é a necessidade de satisfazer mercados exigentes, como o chinês, conciliando simultaneamente a oferta de grandes quantidades de pescado, com o fator qualidade. Ora, como explica Esteves, uma forma possível de aumentar a produção de pescado e o valor a este associado, pode ser por meio de uma maior aposta na aquacultura, que não obstante os seus “efeitos colaterais negativos”, tem sido “utilizado extensivamente na Noruega com bons resultados” (ESTEVES, 2014, p. 13-14). Por fim, uma oportunidade interessante de cooperação entre Islândia e China tem-se manifestado ao nível académico, através de programas de formação e treino ministrados por especialistas islandeses e chineses em matéria de aquicultura sustentável, planeamento e gestão das pescas.

No que respeita ao setor mineral, Harold Newman, informa que “o alumínio é o principal bem mineral da Islândia, seguido do ferro-silício”, sendo que “a produção doméstica de minérios industriais inclui o cimento, brita, pedra-pomes, sal, areia e cascalho, e escória” (NEWMAN, 2014, p. 1). A maior fatia do investimento chinês na Islândia consiste na “aquisição da empresa norueguesa Elkem pela Chinese National Bluestar Group, [que é] detentora uma fábrica de ferro-silício em Grundartangi” (GUSCHIN, 2015).

Em matéria de petróleo, importa referir que a companhia CNOOC é a primeira companhia chinesa envolvida na exploração de petróleo e gás no Ártico, na área de Dreki, numa parceria conjunta com a empresa islandesa Eykon Energy e a empresa de petróleo e gás norueguesa Petoro. Segundo a *The Norwegian Petroleum Directorate* “os blocos [na área de Dreki] podem conter aproximadamente 250 milhões e 500 milhões de barris de petróleo” e “grandes depósitos de gás de aproximadamente 100 mil milhões de metros cúbicos padrão” (ICELAND..., 2013). Pese embora a chinesa

CNOOC seja “o grande operador do projeto” (com uma quota de 60%), especialistas como Sophie Song sublinham que “a exploração no Ártico implica elevados custos de funcionamento, baixos períodos de retorno, e requer um equipamento de extração diferente do que é usado em águas profundas, uma vez que a região [é fustigada por] temperaturas extremamente baixas e gelo” (SONG, 2014).

Além do acima referido, a Islândia pode desempenhar um extraordinário papel no seio da *Nova Rota da Seda* polar chinesa, fruto do seu posicionamento estratégico, enquanto importante *hub* logístico entre as os mercados da Ásia Oriental e os da Europa e América. A agência noticiosa IceNews realça, por outro lado, o facto de “as instalações logísticas na Islândia poderiam funcionar como centros de transporte fundamentais para transporte de produtos de e para a Gronelândia” (RUSSEL, 2013). Neste âmbito, IceNews identifica alguns locais com alto potencial logístico na Islândia: “o Parque empresarial Ásbrú, situado na Península de Reykjanes”, península esta que “também tem sido referida por englobar as maiores instalações de transportes da Islândia”; sendo que também “o Porto Internacional de Helgúvík pode oferecer melhores serviços aos cargueiros industriais e aos petroleiros, bem como a outros navios” (RUSSEL, 2013). Mas existem, igualmente, outros potenciais *hubs* logísticos no país, propostos pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros Islandês: Eyjafjörður, Hvalfjörður e Reyðarfjörður. Contudo, aqui, à semelhança da indústria pesqueira islandesa, são necessários investimentos externos com vista à modernização e adaptação de infraestruturas, algo em que a China pode, uma vez mais, ser determinante, até porque é, para todos os efeitos, do seu interesse. Não é, aliás, por acaso que Guschin (2015) informa que “o transporte comercial através das rotas do Norte oferece uma ampla perspetiva sobre a cooperação entre a chinesa COSCO e a islandesa Nesskip no segmento de transporte de contentores, de implementação de soluções de poupança de energia e de redução de emissões de CO₂”.

O setor do turismo é outra área promissora. Com uma classe média chinesa em expansão e que deseja conhecer outros países, “cada vez mais turistas chineses têm escolhido a Islândia como destino de viagem, nos últimos anos” (MORE..., 2014). A título ilustrativo, China Daily informa que “a Islândia recebeu mais de 23 000 visitantes chineses nos primeiros 11 meses de [2014], aumentando 49 por cento em comparação com o mesmo período do ano passado” (XINHUA, 2014). Por conseguinte, o setor dos serviços islandês tem procurado adaptar-se a esta nova realidade, ou seja, ao crescente entusiasmo chinês pelo turismo polar. Prova disso, e “para que os turistas chineses estejam bem informados sobre a Islândia”, refira-se que “a revista Times islandesa lançou recentemente uma versão chinesa da revista” (MORE..., 2014). Não deixa de ser curioso e interessante mencionar aqui o episódio da tentativa falhada, em 2011, por parte

do bilionário chinês Huang Nubo, que pretendia adquirir 300 km² de terra (ou seja, 0.3% da área do país) em Grimsstadir, localizado no norte da Islândia.

Oficialmente, a intenção de Nubo seria a de implantar um campo de golfe, um hotel de luxo, um aeroporto e instalações para equitação. Esta iniciativa – que gerou uma apreensão considerável ao nível diplomático sobre quais seriam as reais intenções por detrás de tão ambicioso projeto – acabou por ser recusada pelo Governo islandês, “com referência a leis islandesas que tornavam ilegal, para um cidadão de fora da UE, comprar terras no país” (HUANG..., 2015). A falta de clareza do projeto, entre outros, em matéria de real envolvimento do Governo chinês, e a tentativa subtil de a China poder alcançar, sob o pretexto do turismo, o controlo sobre uma parte significativa da área da Islândia, terão alegadamente pesado no chumbo desta aquisição. Se pensarmos, por analogia, na iniciativa de construção do Canal de Nicarágua, a propósito da qual Rosendo Fraga argumenta que “nenhum grupo chinês dá um passo desses sem o interesse ou o apoio do governo chinês”, então, é possível especular acerca de possíveis razões estratégicas, logísticas, eventualmente energéticas e de interesse nacional chinês, que poderão ter estado na origem da iniciativa de Huang Nubo (HASKEL, 2014).

3.3 A Rota Marítima do Norte: os prós e contras

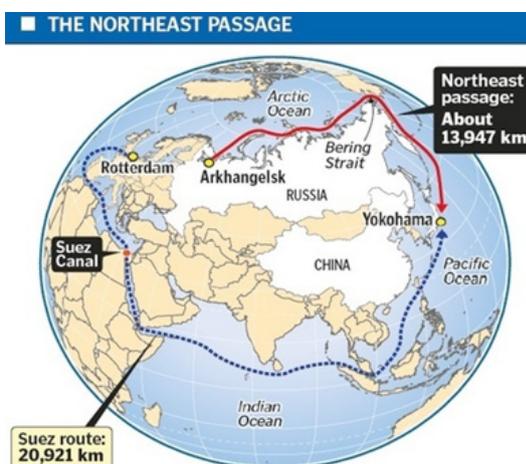
No contexto da *Nova Rota da Seda Marítima* chinesa, não se afigura descabido indagar os eventuais benefícios que o Oceano Ártico poderá proporcionar aos navios mercantes chineses, enquanto rota marítima alternativa (à tradicional rota do Suez) entre a China e a Europa.

A *Passagem do Nordeste*, na costa norte da Rússia, mais frequentemente conhecida como a *Rota Marítima do Norte* (RMN), é uma rota de navegação sob legislação e controlo da Rússia que tem vindo a ser utilizada para fins de pesquisa e exploração, embora, nos últimos anos, o tráfego marítimo se tenha desenvolvido, de alguns navios a várias centenas por ano (SASSOON, 2014). Além da Rússia e da Noruega – precursores na navegação polar – a China tem demonstrado uma presença e interesse ativos na *Rota Marítima do Norte*, como atesta, aliás, a viagem pioneira, em agosto de 2013, do navio de 19 000 toneladas, *Yong Sheng*, detido pelo grupo chinês COSCO, “o primeiro navio de transporte de contentores que navegou ao longo do atalho do Ártico entre a Ásia e a Europa (STAALESEN, 2013). Relembremos que já em 2012 o quebra-gelo chinês *Xue Long* (Dragão de Neve) se havia tornado no primeiro navio chinês a percorrer a *Rota Marítima do Norte*, no Mar de Barents, um feito histórico que viria encorajar grandemente as companhias de navegação chinesas a ousar utilizar a *Rota Marítima do Norte* para transporte de mercadorias entre a China e a Europa (STAALESEN,

2013). Inerente a tal empreendimento, jaz uma certa crença por parte de académicos como Li Zhenfu, da Dalian Maritime University, de que “quem controlar a rota do Ártico controlará o novo elo da economia mundial e das estratégias internacionais” (apud SAKHUJA, 2010, p. 4).

Contudo, note-se que as visões sobre a eficácia e eficiência da rota marítima do Ártico nem sempre se afiguram consensuais. Com efeito, não obstante ser inquestionável, como refere, entre outros Ossur Skarphedinsson (2011), que “a *Nova Rota da Seda* abrirá para a navegação no mar Ártico, encurtando a distância entre a China e a Europa”, a verdade é que esta é, no nosso entendimento, uma visão demasiado redutora (e eventualmente otimista) de avaliar os benefícios de uma potencial *Nova Rota da Seda* polar. Importa, pois, considerar-se outros fatores além da redução da distância em termos de milhas náuticas que tal rota proporciona, para compreendermos por que é que autores como Peter Varga, por exemplo, se mostram céticos face às ‘vantagens’ que o cruzamento marítimo do Ártico pode proporcionar aos navios mercantes chineses e do leste asiático.

Figura 2. A passagem do Nordeste.



Fonte: ST Graphics (2015).

Com efeito, Varga (2013) é da opinião que “a navegação no Ártico não será economicamente viável mesmo sob condições ideais” e, por conseguinte, “é pouco provável que gere um grande aumento no tráfego marítimo de e para a China, a maior economia do mundo”. Esta tese contrária, assim, a tal visão otimista que estima que a utilização da chamada *Rota Marítima do Norte* poderá fazer a China poupar várias centenas de bilhões de dólares relativamente a outras vias marítimas, como as que cruzam o Suez ou Malaca, onde a pirataria marítima e o perigo de bloqueio naval são, naturalmente, fatores de risco para a navegação. Além da redução do tempo de viagem em 40% – ou seja, 12 a 15 dias menos que pela rota tradicional do Suez – a utilização da *Rota Marítima*

do Norte permitiria ainda, segundo esta concepção, aliviar o tráfego no canal do Suez, bem como nos vários portos ao longo da rota marítima convencional que liga a China à Europa. À partida, estes postulados parecem fazer sentido, porém ignoram alguns aspetos técnicos e científicos que vêm, na prática, mitigar esta visão otimista das potenciais vantagens da rota marítima do Ártico. Num relatório publicado em Novembro de 2013 pelo *The Arctic Institute*, intitulado *The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China*, Malte Humpert desvaloriza a importância que certos especialistas tendem a atribuir à *Rota Marítima do Norte*.

Humpert (2013) defende que as rotas marítimas do Ártico não serão capazes de competir com as grandes rotas de comércio mundiais, sendo que permanecerão apenas vias marítimas de transporte sazonais, ou seja, em caso algum, constituirão vias de escoamento no âmbito da *Nova Rota da Seda* marítima chinesa. Embora Humpert (2013, p.5) não negue a redução da distância entre Europa e Ásia que a travessia marítima do Ártico oferece aos navios mercantes, o autor considera, porém, que a construção iminente de uma nova geração de navios porta-contentores de última geração – com aproximadamente o dobro do comprimento dos atualmente existentes – irá proporcionar “uma economia de escala bastante melhorada” e “reduzir os custos ao ponto de a navegação do Ártico não ser economicamente viável mesmo em condições ideais.” Acrescente-se o facto de existirem poucos portos ao longo da *Rota Marítima do Norte* – os quais carecem, além disso, de um amplo desenvolvimento logístico – bem como escassos meios de salvamento e cartas marítimas suficientemente avançadas. Sem esquecer, naturalmente, o custo elevado da aquisição e utilização de navios quebra-gelo, que também contribuem, por sua vez, para retirar vantagem à utilização da rota marítima polar face às rotas convencionais.

Na logística de transporte marítimo, as dimensões do navio de carga são fundamentais, não só porque nem todos os portos estão apetrechados da necessária infraestrutura para receberem grandes embarcações, como também a própria passagem através dos chamados *chokepoints*, estreitos, ou canais do Suez e do Panamá, por exemplo, está condicionada a restrições de comprimento e largura, entre outros aspetos. Ora, no Ártico existem certos obstáculos ao trânsito de grandes navios. Refira-se, nomeadamente, o caso do Mar de Laptev, onde existem dois estreitos que limitam o calado dos navios a 12-15 metros, o que impede que a nova geração de navios de carga a ser lançada em 2016 – com um comprimento de mais de 366m, uma boca de mais de 49m e um calado superior a 15,2m – possa utilizar a rota marítima polar (HUMPERT, 2013). Ora, embora esta rota permita uma redução (de alguns dias) no tempo de viagem entre a Europa e a China, como explicámos, na prática acaba por ser mais vantajoso, do ponto de vista económico, continuar a utilizar as rotas marítimas convencionais (as que excluem a passagem pelo Ártico), tanto mais que muito em breve os navios porta-contentores de última

geração cruzarão os mares, permitindo o transporte de mais contentores, e melhorando, por conseguinte, a economia de escala (HUMPERT, 2013).

Um argumento final, que contribui também ele para desvalorizar a importância do Ártico enquanto possível componente da *Nova Rota da Seda* marítima chinesa tem que ver com o facto de a região do Pacífico, quando comparada aos mercados europeus, proporcionar, por enquanto, o grosso das trocas comerciais com a China. De facto, como explica Varga (2013), “o comércio com a Europa foi responsável por apenas 17,1% do comércio total do país em 2012, em comparação com 51% das trocas comerciais com os seus vizinhos na região do Pacífico.” Além disso, importa ter presente que a longo prazo, o transporte marítimo de carga de e para a China tenderá, segundo o autor, a “afastar-se bastante do hemisfério norte para países do Sul”, onde “a África e América Latina irão fornecer uma parcela crescente das necessidades de bens de consumo da China”, até porque as importações petrolíferas da China provêm fundamentalmente de “países muito afastados do Ártico” (VARGA, 2013).

4 AS INCURSÕES CHINESAS NA ANTÁRTIDA

Ao contrário do Ártico, Dean Cheng refere que na Antártida “nenhuma rota comercial atravessa o sétimo continente, nem é provável que esta região oculte importantes sistemas de armamento estratégico, ao contrário do Ártico, onde os soviéticos instalaram os seus submarinos de mísseis balísticos sob a calota polar” (CHENG, 2014, p. 1). Por outro lado, embora seja particularmente notório o dinamismo da investigação chinesa no Ártico, a verdade é que, como sublinha Frédéric Lasserre (2010, p. 4), “a ciência polar chinesa é muito mais focada no estudo da Antártida do que no do Ártico.” A pergunta que imediatamente surge é: porquê? Note-se que a Antártida é protegida por uma série de tratados conhecidos por ‘*Antarctic Treaty System*’, que regulam as relações entre os Estados a respeito do Polo Sul. Na prática,

O objetivo principal do Tratado da Antártida é garantir, no interesse de toda a humanidade, que a Antártida continuará a ser usada exclusivamente para fins pacíficos, e não será cenário ou objeto de discórdia internacional. Neste sentido, [o Tratado] proíbe a atividade militar, exceto no apoio à ciência; proíbe explosões nucleares e o depósito de resíduos nucleares; promove a investigação científica e o intercâmbio de dados; e mantém todas as reivindicações territoriais em suspenso. O Tratado aplica-se à área a sul de 60° de Latitude Sul, incluindo todas as plataformas de gelo e ilhas (THE SCIENTIFIC COMMITTEE ON ANTARCTIC RESEARCH, 2015).

Contudo, apesar da existência de vários acordos internacionais que visam a ‘santuarização’ tanto do Polo Norte, como do Polo Sul, este artigo comunga da tese

de que a China – que não é Estado litoral de nenhuma destas regiões – encontra, todavia, mais resistência à penetração no Ártico do que na Antártida. Isto porque apesar de todo o seu dinamismo e incursões polares no Ártico, Linda Jakobson e Seong-Hyon Lee (2013, p. 3) explicam que “a influência da China nos fora de tomada de decisão na região, em especial o *Arctic Council*, continua a ser fraca.”. Além disso, a margem de manobra da China no Polo Norte, acaba curiosa e paradoxalmente, por ficar prisioneira da posição que Pequim tem mantido na sua periferia asiática. Por outras palavras, como sublinham Jakobson e Lee (2013, p. 3), “pode esperar-se que a insistência de Pequim no respeito pela soberania do Estado em disputas territoriais nas suas águas próximas possa dissuadir a China de desafiar os princípios da soberania na região do Ártico.” Por conseguinte, de forma astuta, pragmática e intencional (ou não, poder-se-á especular), a narrativa oficial chinesa tende a alegar que “o Ártico é uma parte dos bens comuns globais” (LIN, 2011, p.14). A este respeito, o contra-almirante chinês Yin Zhuo havia proferido, em março de 2010, as seguintes palavras: “O Ártico pertence a todos os povos mundiais, visto que nenhuma nação exerce soberania sobre ele... A China deve considerar exercer um papel importante na exploração do Ártico, uma vez que possui um quinto da população mundial” (apud CHANG, 2010). Esta ‘reivindicação’ de direito ‘moral’ aos recursos e ao espaço parece refletir uma certa apetência por *Lebensraum*.

Esta forma de conceber o Ártico – enquanto bem da humanidade – encontra, todavia, a resistência, como seria de esperar, do chamado *Arctic Council*, constituído por oito Estados-membros: o Canadá, a Dinamarca (incluindo a Gronelândia e as Ilhas Faroé), a Finlândia, a Islândia, a Noruega, a Rússia, a Suécia e os Estados Unidos da América. Na prática, o que sucede é que a China não dispõe do estatuto de observador permanente no *Arctic Council*, que lhe permitiria ser formalmente convidada para assistir às reuniões do *Arctic Council* no futuro. Porém, este “é o único benefício concreto que os observadores permanentes têm relativamente aos observadores *ad hoc* [...] ; os observadores não têm direito de voto nem estão autorizados a dirigir o encontro ministerial” (JAKOBSON, 2013). Em bom rigor, só os oito Estados-membros acima mencionados é que beneficiam de uma real influência na gestão dos assuntos respeitantes ao Ártico, pese embora a China acalente a esperança de, por um lado, os observadores permanentes poderem, a médio ou longo prazo, conquistar uma voz na governança do Polo Norte e, por outro lado, de vir, ela própria, a integrar essa categoria de observador permanente. Não existe, por ora, uma recetividade unânime face a uma maior integração da China no quadro do *Arctic Council*, já que, como explica Kristian Kristensen, da University of Copenhagen, “a China gera ansiedade porque ninguém sabe que tipo de poder ela terá nas próximas décadas, e há incerteza no que diz respeito às consequências do degelo do Ártico” (JAKOBSON, 2013).

Dito isto, e embora alguns académicos chineses acusem o *Tratado da Antártida* de ser uma espécie de “clube de homens ricos, no qual a China dispõe apenas de uma cidadania de segunda classe”, é compreensível que na ausência de um *Antarctic Council* – contrariamente ao que se verifica no Ártico – a Antártida ofereça uma maior margem de penetração, através de uma ‘conquista’ subtil e paulatina do terreno (CHINA..., 2013). Na Antártida, a China é discreta, mas extremamente ativa, construindo estações de investigação polar ou revolucionando a toponímia da região, já que pouco-a-pouco os cientistas chineses têm vindo a atribuir nomes a locais específicos no Polo Sul. Esta é uma batalha diplomática, com recurso ao *soft power*, sem necessidade de uso de força, semelhante, embora de natureza distinta, à estratégia de isolamento de Taiwan em África e na América Latina, por exemplo, onde a China procura convencer e seduzir os vários países a aderir à política de uma só China. Na Antártida, embora a questão de Taiwan não se coloque nesse tabuleiro, a ‘diplomacia do gelo’ chinesa é, analogamente hábil em posicionar-se com vista à maximização de influência “no último pedaço de terra do mundo não reclamado”, como lhe chama, entre outros, Jeremy Bender (2015). Bender cita, a este respeito, Guo Peiqing, um professor de Direito da Ocean University da China, segundo o qual “a exploração do continente pela China é como jogar xadrez [...] É importante ter uma posição no jogo mundial [...] Não sabemos quando é que o jogo vai acontecer, mas é necessário marcar posição.” (BENDER, 2015)

Mas “como é que os Estados adquirem estatuto e influência na Antártida?”, questão que a estudiosa Anne-Marie Brady levanta e face à qual avança os seguintes critérios como resposta :

A quantidade, a localização e o tipo (todo o ano, ou somente no verão) das suas bases científicas na Antártida; A qualidade da sua ciência; O tempo que os seus cientistas passam na Antártida; Os orçamentos podem ser divididos em: custos de operação, fundos para pesquisa, e investimento em infraestruturas (bases, aviões, quebra-gelos); O número de cidadãos que têm na Antártida; O nível e alcance do seu compromisso; O número de documentos de trabalho e novas iniciativas de governança que propõem (BRADY, 2014b).

No caso específico da presença e envolvimento da China no Polo Sul, o balanço é extraordinariamente positivo se tivermos em conta que a inauguração da primeira estação de investigação chinesa na Antártida remonta a apenas 1985, várias décadas após outros Estados aí terem lançado as suas bases de pesquisa polar. Embora *latecomer*, Pequim parece apostado em recuperar o atraso face a outras potências polares, de modo a gradualmente cumprir os critérios (acima referidos por BRADY, 2014b) com vista a uma plena afirmação polar na Antártida. Afinal de contas, esta investida chinesa faz todo o sentido, se tivermos em conta que daqui a sensivelmente três décadas, mais precisamente em 2048, “a proibição de

perfurações comerciais na Antártida expira [...], a menos que o Protocolo de Proteção Ambiental seja re-ratificado por consenso” (BENDER, 2015). Não é, por conseguinte, despropositado especular-se que “se o acordo expirar, a Antártida pode tornar-se a próxima grande fonte de hidrocarbonetos no mundo” (BENDER, 2015). Dito isto, note-se que os investimentos consideráveis que a China tem realizado no Polo Sul permitirão a Pequim posicionar-se na dianteira da corrida às maiores reservas mundiais de água fresca, bem como aos cerca de 200 bilhões de barris de petróleo que se estima aí existirem, além de outros importantes recursos marinhos e minerais. Além disso, “muitos chineses comuns estão fascinados pelo continente”, sendo que “dados recolhidos a partir de agências de viagens na América do Sul indicam que mais de 2000 chineses visitam a Antártida anualmente” (CHINA..., 2015). Por outro lado, “em resultado do aumento do número de turistas, as agências de viagem ocidentais abriram escritórios na China para fazer face aos crescentes pedidos” (CHINA..., 2015).

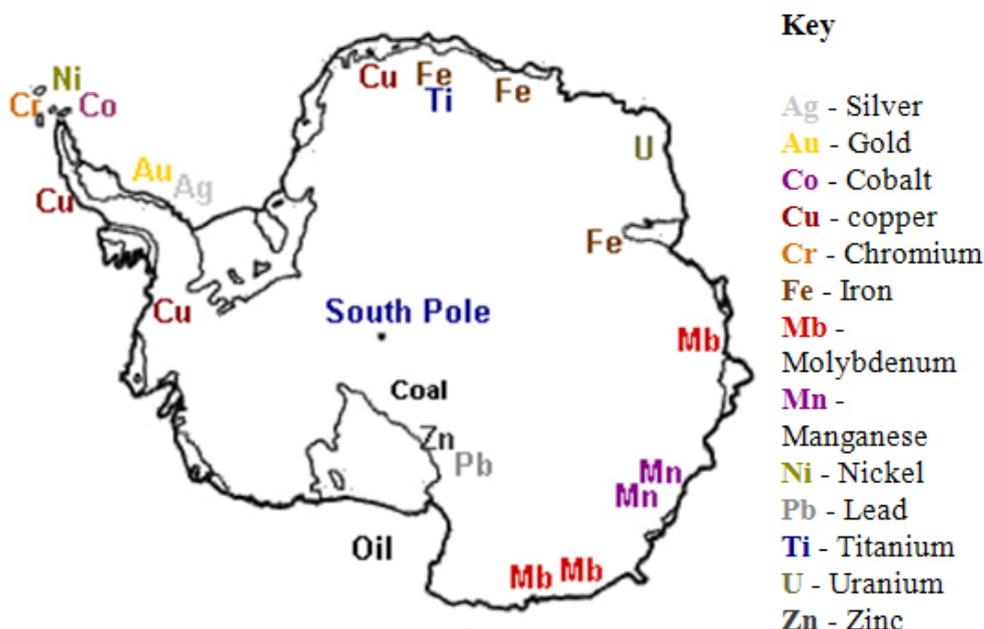
Voltando a Brady, e aos critérios de afirmação de um Estado enquanto potência polar, não se afigura descabido afirmar que, por ora, a presença e envolvimento chineses na Antártida primam essencialmente pela quantidade das operações e diligências efetuadas, e não tanto pela qualidade destas. Brady utiliza a medida de sucesso de Chen Lianzeng, para avaliar o progresso das incursões da China face à de outros Estados na região. Na prática, Brady conclui que: “no que respeita ao número, localização e tipo de bases, a China é a 3ª depois dos EUA e da Rússia”; a “qualidade da ciência/pesquisa” produzida pela China (“com base nas taxas de citação, no ranking das publicações”) é “relativamente baixa”, enquanto do ponto

de vista quantitativo esta é “elevada”; que relativamente ao “orçamento despendido (custos de operação + fundos para pesquisa + investimento de capital)”, a China é “*número um*”; que quanto aos “Cidadãos na Antártida (cientistas + turistas + pescadores)”, a China ocupa “a segunda posição depois dos Estados Unidos”; que quanto ao “nível e alcance do seu envolvimento”, a China ocupa a terceira posição “depois dos Estados Unidos e da Rússia”; e, por fim, que relativamente aos “documentos de trabalho/novas iniciativas de governança/liderança”, a China tem prestado um “baixo nível de contribuição” (BRADY, 2014b).

O Atlântico Sul é de crucial importância, não só pelas suas próprias riquezas energéticas, como também enquanto via de acesso a uma Antártida, face à qual Anne-Marie Brady, que tem estudado os interesses polares chineses desde 2008, não duvida que “os materiais em língua chinesa são muito claros acerca do interesse da China nos minérios da Antártida [...]”; muitos países estão a ocupar bases na Antártida não por questões científicas, mas para investir em interesses estratégicos a longo prazo, incluindo o potencial acesso a quaisquer recursos que possam vir a ser aí descobertos” (ATKIN, 2015).

Atkin (2015) cita “um relatório de 2013 para a *Arctic and Antarctic Administration* chinesa, obtido através de uma fonte confidencial”, segundo o qual “independentemente de como os despojos são divididos, a China deve ter uma quota dos recursos minerais da Antártida para garantir a sobrevivência e o desenvolvimento da sua população [que ultrapassa o bilhão de pessoas]” (2015: para.15). Este autor informa ainda que os chineses acreditam que “grande parte da pesquisa científica na Antártida proporciona uma forma discreta de

Figura 3. Minérios na Antártida



Fonte: Antarctica Information (2015).

muitos países aí estarem presentes, ocupando bases não por questões científicas, mas para investir em interesses estratégicos a longo prazo, incluindo o potencial acesso a quaisquer recursos que possam vir a ser descobertos” (ATKIN, 2015). Neste sentido, e num contexto onde outras potências como a Índia, o Irão ou a Rússia também têm vindo a manifestar interesse nas riquezas minerais e energéticas da Antártida, não surpreende que os chineses tenham inaugurado, em 2014, a sua quarta base científica na região, exprimindo, inclusive, vontade em construir mais uma em 2015. Tendo em conta que a China tem falta de petróleo – e os seus recursos hídricos, embora significativos, estão irregularmente distribuídos, são usados de forma ineficiente e estão poluídos – o interesse chinês na abundância natural da Antártida parece lógico.

Além da potencial riqueza energética do Ártico, o setor antártico é, também ele, promissor pelas vastas quantidades de hidrocarbonetos (gás e bilhões de reservas de barris de petróleo), mas também de urânio, cobre, chumbo, carvão, ferro, manganês, diamantes, e outros minérios indispensáveis à economia das médias e grandes potências (BROZOSKI, 2013). Além disso, refira-se que “o Oceano do Sul [...] dispõe de abundantes recursos haliêuticos”, ou ainda que “a plataforma de gelo continental é uma enorme reserva de água doce” (CARAFANO, 2014).

5 NOTAS FINAIS

Seria demagógico afirmar que a política chinesa é meramente a de uma potência com um projeto coletivo de ascensão pacífica no seio da Comunidade Internacional, entre outros aspetos, através do comércio como fonte de paz e prosperidade. Essa é, eventualmente, a posição oficial de Pequim. Mas importa ir mais longe, além da mera retórica oficial e institucionalizada. Por muito discretos, subtis e pacíficos que sejam os contornos do *going abroad* chinês, a verdade é que a China de Xi Jinping é, simultaneamente, pragmática e assertiva. Seria inconcebível que uma potência tão grande do ponto de vista económico, demográfico, territorial, entre outros, não se preocupasse com desafios prementes quer do ponto de vista doméstico, quer externo. Temas como a segurança alimentar, a par da segurança energética, ou inclusive, da escassez de água, são desafios de natureza nacional, tal como o princípio de uma só China. Ignorar tais fatores é escamotear a realidade.

Dito isto, será interessante e promissor, do ponto de vista académico, acompanhar-se a evolução das ambições polares da China, desafio, aliás, que lançamos a outros investigadores. Os próximos anos serão decisivos. Porquê? Embora a Antártida e o Ártico não sejam, certamente, prioridades ao nível da política externa chinesa, a verdade é que tendo em conta o crescimento populacional da China – inevitável e fruto da já declarada intenção do Governo chinês em tornar menos rígida a Política do Filho Único – mais bocas precisam de mais

comida e, por conseguinte, gerarão, igualmente, um maior consumo de recursos energéticos. África, Ásia, Oceânia, as Américas e a União Europeia serão cada vez mais pequenas face a uma procura insaciável de recursos, de modo que restam os continentes não explorados, em resultado das imposições ecológicas: o Ártico e a Antártida. Todavia, comungamos da visão de que os imperativos económicos tenderão, a longo prazo (não no curto prazo, note-se), a ganhar sucessivamente terreno face às questões ecológicas e à inerente interdição contra a perfuração dos polos. A mensagem que Moscovo fez chegar à Comunidade Internacional em 2007 – quando dois minissubmarinos russos alcançaram o fundo do Oceano Ártico (a 4,2 Km de profundidade), fincando nele uma bandeira russa de titânio – pode ser alvo de múltiplas interpretações, mas é, do ponto de vista do realismo, clara.

A corrida ao Polo Norte já começou. Ora, a Rússia, que é o maior Estado litoral do Ártico, e, já agora, possui a maior frota mundial de navios quebra-gelo, já deu a entender qual o seu posicionamento. A China, por sua vez, apresenta-se como um Estado claramente polar, embora com mais estações de investigação construídas na Antártida que no Ártico. Perante as tensões latentes entre a visão do *Arctic Council* e o entendimento chinês quanto ao papel e intervenção aceitáveis e expetáveis por parte de Estados não diretamente banhados pelo Oceano Ártico, Pequim tem todo o interesse em construir uma narrativa oficial suficientemente ambígua que legitime e justifique os seus interesses polares perante a Comunidade Internacional. Ela já o está a fazer, em bom rigor. Menos explícita e direta que a Rússia, sem colocar ‘bandeiras’ provocadoras no fundo do Oceano, a postura chinesa deve ser a da não-confrontação, esperando o momento exato para reivindicar o que afinal, Pequim acredita não ser apenas dos Estados do Ártico, mas um bem da Humanidade, a que os chineses, por constituírem um quinto da população mundial, terão alegadamente uma legitimidade acrescida para reclamar ‘a sua parte’ do Polo Norte.

Aconselhado por proeminentes académicos chineses, tais como Guo Peiqing, Li Zhenfu ou Han Xudong, o Governo chinês não pode nem deve ficar indiferente às riquezas do Ártico e da Antártida. Não se trata aqui da apologia de um qualquer revisionismo, mas tão-somente de uma não-indiferença às matérias polares. Contudo, a academia chinesa sugere que a diplomacia de Pequim seja subtil, ‘tranquilizando’ a Humanidade, anunciando-lhe, para o efeito, que a sua postura oficial face à ‘corrida’ polar é meramente académica. Ou seja, a China estará, do ponto de vista oficial, tão-somente interessada em estudar os efeitos das alterações climáticas e suas nefastas consequências, entre outros aspetos... ‘académicos’. Mas, como se diz em francês, *Ce n’est pas vrai... On le sait bien...* Ou melhor, é verdade, mas apenas uma parte, já que os recursos energéticos, as pescas, os minérios existentes nos Polos Norte e Sul, bem como o

encurtamento da distância (através do Oceano Ártico) entre Oriente e Ocidente, por via marítima, são outras razões (estas sim, fundamentais) que explicam, a par dos pretextos científicos e climáticos, a importância das regiões polares para a China.

Em síntese, acreditamos que a *Nova Rota da Seda* marítima chinesa não tem, nem deve, necessariamente confinar-se ao Atlântico, Índico ou Pacífico. Por muito importantes que estes sejam, a China pode e deve continuar a esforçar-se por edificar, também, uma *Nova Rota da Seda* polar, servindo inclusive de timoneiro a outras potências que procuram igualmente oportunidades várias no derretimento do gelo. Contudo, e isto pode parecer paradoxal, comungamos da visão de que não obstante os seus empreendimentos e incursões polares, a China deve continuar a privilegiar as rotas marítimas convencionais, pelas vantagens que estas apresentam face à hipotética alternativa marítima polar (através do Ártico). Em caso algum a travessia do Ártico deve substituir-se integralmente às rotas marítimas convencionais. No nosso entendimento, quer as rotas marítimas convencionais, quer as polares devem ser entendidas numa perspetiva de complementaridade. Não queremos com isto excluir radicalmente a eventual utilidade sazonal de uma rota marítima polar, mas por ora, num contexto de *devir* tecnológico e climático, parece ser demasiado imprudente tirar conclusões sobre matérias que ainda carecem, no curto e médio prazo, de mais experimentação e de amadurecimento.

REFERÊNCIAS

- ANTARCTICA INFORMATION. **Mineral deposits in Antarctica**. [S. l.]: Antarctica Information, 2015. Disponível em: <<http://antarcticakn.weebly.com/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- ATKIN, M. China's interest in mining Antarctica revealed as evidence points to country's desire to become 'Polar Great Power. Newsabc, **ABC News**, [S. l.], 20 jan. 2015. Disponível em: <<http://www.abc.net.au/news/2015-01-20/chinas-desire-for-antarctic-mining-despite-international-ban/6029414>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- BENDER, J. China is making moves in Antarctica. **Business Insider**, [S. l.], 5 maio 2015. Disponível em: <<http://www.businessinsider.com/china-is-making-moves-in-antarctica-2015-5>>. Acesso em: 6 maio 2015.
- BOERSMA, T.; FOLEY, K. **The Greenland gold rush**: promise and pitfalls of Greenland's energy and mineral resources. [S. l.]: John L. Thornton China Center at Brookings, 2014.
- BRADY, A. **Arctic 2014**: who gets a voice and why it matters. [S. l.]: Wilson Center, 2014a. (Polar Initiative Policy Brief Series).
- BRADY, A. China's Antarctic Rights and Interests. **China Policy Institute Blog**, [S. l.], 29 out. 2014b. Disponível em: <<https://blogs.nottingham.ac.uk/chinapolicyinstitute/2014/10/29/chinas-antarctic-rights-and-interests/>> Acesso em: 10 fev. 2015.
- BREUM, M. China in Greenland: way beyond the truth?. **Caixin On line**, Beijing, 4 dez. 2013. Disponível em: <<http://english.caixin.com/2013-04-12/100513360.html>>. Acesso em: 13 fev. 2015.
- BROZOSKI, F. **A Revalorização Geopolítica e Geoeconómica do Atlântico Sul no Sistema Internacional**. 2013. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.
- CARAFANO, J. Polar power: China's Antarctic ambitions. **World Review**, [S. l.], 20 fev. 2011. Disponível em: <<http://www.worldreview.info/content/polar-power-chinas-antarctic-ambitions>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- CHANG, G. China's Arctic Play. **The Diplomat**, [S. l.], 9 mar. 2010. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2010/03/chinas-arctic-play/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- CHENG, D. The Option for U.S.-China Cooperation in Antarctica. **The Heritage Foundation**, [S. l.], n. 4318, p. 1-3, 12 dez. 2014. Issue Brief.
- CHINA in the Antarctic: Polar power play. **The Economist**, Shanghai, 7 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.economist.com/blogs/analects/2013/11/china-antarctic%20>>. Acesso em: 12 fev. 2015.
- CHINA celebrates 30 years of Antarctic expeditions. **Global Times**, 18 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.globaltimes.cn/content/908172.shtml>>. Acesso em: 19 fev. 2015.
- CHINESE group General Nice takes over Greenland mine. **The Financial Times**, Londres, 11 jan. 2015. Disponível em: <<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/22842e82-9979-11e4-a3d7-00144feabdc0.html#axzz3dvcCthCr>>. Acesso em: 15 fev. 2015.
- GREENLAND. [S.l.]: Eldey, 2013 Disponível em: <<http://www.eldey.de/English/sights/neighbours/greenland/greenland.html>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- ESTEVES, H. **Which sectors of the Icelandic economy are likely to benefit the most after the Free Trade Agreement with China?** 2014. Bachelor's thesis (Business Administration) - Bifröst University, Bifröst 2014.

- EY Calculations from US DOE and US GS data. [S. I.]: EY, 2015. Disponível em: <<http://www.ey.com/GL/en/Industries/Oil---Gas/Exploring-Arctic-oil-and-gas---Challenges-to-Arctic-resource-recovery---Overview>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- EYGM. **Arctic oil and gas**. EYG no. DW0305. [S.l.: s.n], 2013.
- GROENLÂNDIA realiza eleições antecipadas marcadas pela crise. **Exame**, [S. I.], 28 nov. 2014. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/mundo/noticias/groenlandia-realiza-eleicoes-antecipadas-marcadas-pela-crise>>. Acesso em: 10 fev. 2015
- GUSCHIN, A. China, Iceland and the Arctic. **The Diplomat**, [S. I.], 20 maio 2015. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2015/05/china-iceland-and-the-arctic/>>. Acesso em: 20 maio 2015.
- HASKEL, G. Nicaragua Canal project seen having geopolitical, not just trade implications. **Buenos Aires Herald**, Buenos Aires, 21 jul. 2014. Disponível em: <<http://buenosairesherald.com/article/165077/nicaragua-canal-project-seen-having-geopolitical-not-just-trade-implications>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- HOPE, M. New opportunities come with big risks as climate change opens up the Arctic. **The Carbon Brief**, [S. I.], 5 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.carbonbrief.org/blog/2014/03/new-opportunities-come-with-big-risks-as-climate-change-opens-up-the-arctic/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- HUANG Nubo. [S. I.]: WildAid, 2015. Disponível em: <<http://www.wildaid.org/people/huang-nubo>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- HUMPERT, M. **The future of Arctic shipping: a new silk road for China**. [S. I.]: The Arctic Institute, 2013.
- ICELAND awards first offshore oil and gas exploration licences. **Offshore-technology.com**, [S. I.], 8 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.offshore-technology.com/news/newsiceland-awards-offshore-oil-gas-exploration-dreki>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- IRON orepotential in Greenland. *Geology and Ore*, [S. I.], n. 19, p. 1-12, mar. 2011.
- JAKOBSON, L. China and the Arctic: what's the fuss? **The Interpreter**, [S.I.], 15 maio 2013. Disponível em: <<http://www.lowyinterpreter.org/post/2013/05/15/Whats-the-fuss-about-China-and-the-Arctic.aspx?COLLCC=1407980336&>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- JAKOBSON, L.; LEE, H. S. **The North East Asian States interests in the Arctic and possible cooperation with the Kingdom of Denmark**. Report prepared for the Ministry of Foreign Affairs of Denmark. [S. I.]: Stockolm International Peace Research Institute, 2013.
- JOHANSEN, M. Maersk puts Greenland oil hunt on hold. **ShippingWatch**, [S. I.], 2015. Disponível em: <<http://shippingwatch.com/Offshore/article7337880.ece>>. Acesso em: 1 jan. 2015.
- KAY, J.; THORUP, S. Oil and Gas in Greenland – Still on Ice?. **Andrews Kurth**, [S. I.], nov. 2014. Disponível em: <<http://www.andrewskurth.com/pressroom-publications-1165.html>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- LASSERRE, F. China and the Arctic: threat or cooperation potential for Canada. **Canadian International Council (China Papers)**, [S. I.], n.11, p. 1-17, 2010.
- LEE, N. International Isolation of Iran and Its Effects on Global Energy Security. In: USAEE/ IAEE NORTH AMERICAN CONFERENCE, 31., 2012, Austin. **Proceedings...** Austin: USAEE/IAEE, 2013
- LIN, C. The new silk road: China's energy strategy in the greater middle east. **Policy Focus**, Washington, n.109, 1-26, 2011.
- MORE Chinese tourists to Iceland. **CNC News**, [S. I.], 23 dez. 2014. Disponível em: <http://en.cncnews.cn/news/v_show/45612_More_Chinese_tourists_to_Iceland.shtml>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- NEWMAN, H. The Mineral industry of Iceland. In: **2012 Minerals Yearbook**. [S. I.: s. n.], mar. 2014.
- RUSSEL. Iceland could become transportation hub for mining and oil possibilities in Greenland. **Ice News**, [S. L.], 18 dez 2013. Disponível em: <<http://www.icenews.is/2013/12/18/iceland-could-become-transportation-hub-for-mining-and-oil-possibilities-in-greenland/#ixzz3eYVb2ebj>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- SAKHUJA, V. **China: breaking into the Arctic Ice**. New Delhi: Indian Council of World Affairs, 2010.
- SASSOON, A. Over the Top: The Emergence of Arctic Ocean Trade. **Southern California International Review**, [S. I.], 8 maio 2014. Disponível em: <<http://scir.org/tag/arctic-council/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- SKARPHEDINSSON, O. New Silk Route across the Arctic Sea. **Iceland.is**, [S. I.], 14 jun. 2011. Disponível em: <<http://www.iceland.is/iceland-abroad/cn/english/news-and-events/new-silk-route-across-the-arctic-sea/7956/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

SONG, S. China National Offshore Oil Corp (CNOOC) first chinese firm licensed to explore Arctic Oil and gas resources. **International Business Tme**, [S. l.], 7 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.ibtimes.com/china-national-offshore-oil-corp-cnooc-first-chinese-firm-licensed-explore-arctic-oil-gas-resources>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

ST GRAPHICS. **The Northeast Passage**. [S. l.]:Quora, 2015. Disponível em: <<http://www.quora.com/How-popular-is-the-Northern-Arctic-trade-route-going-to-be-in-the-future-given-the-significant-savings-in-time-3-weeks-and-money-nearly-1-million>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

STAALESEN, A. First container ship on Northern Sea Route. **Barents Observer**, [S. l.], 21 ago. 2013. Disponível em: <<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/08/first-container-ship-northern-sea-route-21-08>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

STRUYE, T. **La piraterie maritime**: un nouveau rapport de force dans l'Océan indien?. [S. l.]: Chaire InBev Baillet-Latour, 2010.

THE SCIENTIFIC COMMITTEE ON ANTARCTIC RESEARCH. **Antarctic Treaty System**. [S. l.]: SCAR, 2015. Disponível em: <<http://www.scar.org/antarctic-treaty-system>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

TROTMAN, A. Iceland first European country to sign free trade agreement with China. **The Telegraph**, [S. l.], 15 abr. 2013. Disponível em: <<http://www.telegraph.co.uk/finance/economics/9995525/Iceland-first-European-country-to-sign-free-trade-agreement-with-China.html>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

VARGA, P. Ice-free Arctic won't attract more Chinese shipping: report. **NunatsiaqOnline**, Iqaluit, 20 nov. 2013. Disponível em: <http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674ice-free_arctic_wont_attract_more_chinese_shipping_report/> Acesso em: 10 fev. 2015.

VERONESE, K. If we want to keep the gadgets coming, let's mine Greenland. **Wired**, [S. l.], 2 abr.2015. Disponível em: <<http://www.wired.com/2015/02/gadget-rare-metals/>>. Acesso em: 2 abr. 2015.

WORLEY, W. Building ties that bind? The role of Central Asia in Chinese oil security In: ANNUAL MEETING OF THE INTERNATIONAL STUDIES ASSOCIATION, 2006, San Diego. **Anais...**, San Diego: ISA, 2006.

XINHUA. Iceland expects to attract more Chinese tourists. **China Daily**, [S. l.], 24 dez. 2014. Disponível em: <http://europe.chinadaily.com.cn/business/2014-12/24/content_19155905.htm>. Acesso em: 12 fev. 2015.

ZEILER, D. How to Profit From Greenland's Rare Earth Metals Bonanza. **Money Morning**, [S. l.], 6 nov. 2012. Disponível em: <<http://moneymorning.com/2012/11/06/how-to-profit-from-greenlands-rare-earth-metals-bonanza/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

Recebido em 10 de julho de 2015
Aprovado em 21 de agosto de 2015