

## O ATLÂNTICO COMO ESPAÇO DE COMPETIÇÃO GEOPOLÍTICA NO SÉCULO XXI

### THE ATLANTIC AS A SPACE OF GEOPOLITICAL COMPETITION IN THE 21ST CENTURY

**António Gonçalves Alexandre**

Capitão-de-mar-e-guerra, na situação de reserva  
Doutorado em Relações Internacionais pela FCSH NOVA  
Investigador integrado do Instituto Português de Relações Internacionais (IPRI-NOVA)  
Rua de D. Estefânia, 195 - 5ºD, 1000-155, Lisboa, Portugal  
Investigador Associado do Centro de Investigação e Desenvolvimento, Instituto Universitário Militar  
Rua de Pedrouços, 1449-027, Lisboa, Portugal  
amgalalexandre527@hotmail.com

#### Resumo

A importância do oceano mundial advém dos atributos significativos que tem para a humanidade. Os recursos que contém e a sua utilidade como fonte de poder e domínio estão entre os mais relevantes. Barry Buzan e Ole Wæver abordaram, no início deste século, a polaridade no pós-Guerra Fria e identificaram quatro grandes potências: a Rússia, por ter baixado do *status* de superpotência; a China, a União Europeia (UE) e o Japão, com base no facto de serem regularmente discutidos como potenciais adversários da superpotência – os Estados Unidos da América (EUA) – e/ou como potenciais superpotências. Seguindo um raciocínio indutivo e uma estratégia de investigação qualitativa, este artigo analisa, a partir de um estudo de caso, o posicionamento militar da China e da Rússia na bacia do Atlântico, no século XXI. As conclusões evidenciam que tanto a China quanto a Rússia estão a procurar reforçar a sua presença militar no oceano Atlântico, um espaço de tradicional influência dos EUA e da UE, devido a fatores políticos e económicos, o que poderá colocar em causa o *status quo* existente e levar ao aumento das disputas geopolíticas entre aqueles atores.

**Palavras-chave:** Oceano Atlântico; EUA; China; Rússia; UE; competição geopolítica.

#### Abstract

*The importance of the oceans lies in their significant attributes for humankind. The resources it contains and its usefulness as a source of power and dominance are among the most relevant. At the beginning of this century, Barry Buzan and Ole Wæver looked at polarity in the post-Cold War era and identified four great powers: Russia because it had fallen from superpower status; and China, the European Union (EU) and Japan on the basis that they were regularly discussed as potential adversaries of the superpower - the United States of America (USA) - and/or as potential superpowers. Using inductive reasoning and a qualitative research*

**Como citar este artigo:** Alexandre, A. G., (2024). O Atlântico como Espaço de Competição Geopolítica no Século XXI. *Revista de Ciências Militares*, maio, XII(1), 55-81. Retirado de <https://www.ium.pt/publist/1>

*strategy, this article analyses, on the basis of a case study, the military positioning of China and Russia in the Atlantic basin in the 21st century. The conclusions show that both China and Russia are seeking to strengthen their military presence in the Atlantic Ocean, an area of traditional US and EU influence, due to political and economic factors, which could undermine the existing status quo and lead to an increase in geopolitical disputes between these actors.*

**Keywords:** *Atlantic Ocean; US; China; Russia; EU; geopolitical competition.*

## 1. Introdução

Foi seguida neste estudo a definição de superpotências e de grandes potências de Buzan e Wæver (2003), segundo a qual é suposto as superpotências possuírem capacidades políticas e militares significativas e economias para as sustentar. Devem, ainda, ser capazes de exercer o poder político e militar global. E precisam, finalmente, de se ver a elas próprias (e ser aceites pelas demais potências), em termos de retórica e de comportamento, como tendo esse estatuto. Já a definição de grandes potências é menos exigente, uma vez que não necessitam de evidenciar grandes capacidades em todos os setores e, tão pouco, precisam de estar ativamente presentes nos processos de securitização de todas as áreas do sistema internacional (Buzan & Wæver, 2003, p. 35).

Nestas circunstâncias, definiu-se como objeto de estudo o posicionamento militar de duas das quatro grandes potências elencadas por Buzan e Wæver – a China e a Rússia – na bacia do Atlântico, ao longo do século XXI, uma região de grande influência dos EUA, mas também da UE – a que Buzan e Wæver (2003, p. 31) se referiram como sendo uma entidade *sui generis* com algumas qualidades de Estado –, constituída por muitos Estados que são aliados tradicionais da superpotência, uma vez que pertencem (na sua grande maioria), juntamente com os EUA, à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

O foco das disputas geopolíticas no domínio marítimo entre os EUA e a China tem estado sobretudo centrado, nos últimos anos, na região do Pacífico, em particular no Mar do Sul da China. Tem-se assistido, de igual modo, à intensificação da rivalidade entre a Índia e a China – os dois países mais populosos do planeta – no Índico, com a edificação, em 2017, de uma base militar chinesa no Djibouti – muito próxima da base que os EUA já detinham naquele Estado do Corno de África – e com a tentativa de obtenção de facilidades logísticas adicionais, por parte de Pequim, em portos do Paquistão, como é, por exemplo, o caso do porto de Gwadar (Nigam, 2022), ou mesmo no Camboja, com a utilização da base naval de Ream – na costa do Golfo da Tailândia – por meios do poder militar naval chinês (Gan, 2023).

Para contrariar estas pretensões chinesas, Nova Deli optou por desenvolver uma estratégia, a que chamou "colar de diamantes" – em contraponto ao "colar de pérolas" chinês – que tem como objetivo conter a China na região, expandindo as bases navais indianas e cimentando alianças e parcerias com nações estrategicamente localizadas no Oceano Índico (Khan, 2023, p.99; Nawaz, 2023).

Todavia, e pese embora a relevância crescente do Pacífico e do Índico, o Atlântico permanece como um oceano preponderante a nível global. Para isso muito tem contribuído a China, que procura penetrar neste espaço através do Atlântico Sul, nomeadamente por via de ações de cooperação bilateral com diversos Estados africanos – como é o caso de Cabo Verde. Os dois países concordaram em cooperar para o desenvolvimento da economia marinha de Cabo Verde, tendo Pequim igualmente acolhido, com agrado, a vontade daquele país em aderir à *belt and road initiative* (BRI), no que concerne à sua rota marítima (AfricaNews, 2017). Mas a China tem vindo a desenvolver, outrossim, esforços no sentido de obter sancionamento para a edificação da sua primeira base militar no Atlântico (Goldstein, 2020). Aparentemente, têm estado a ser equacionadas, nos anos mais recentes, alternativas tanto na Guiné Equatorial (Cavanagh, 2021; Lin et al., 2021), como em Angola, na Nigéria e na Namíbia (Office of the Secretary of Defense, 2023, p. 154). Caso venha a ter sucesso nesta sua iniciativa, a China passará a dispor de uma presença militar significativa (e permanente) num espaço de influência tradicional das potências ocidentais – EUA e UE –, e a possibilidade de projetar poder a partir dessa nova base, sobretudo para o Atlântico Norte, configurando uma relevante alteração geopolítica de toda a região.

Relativamente à Rússia, refere a introdução à tradução para língua inglesa do documento *Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Field of Naval Operations for the period until 2030* (Government of the Russian Federation, 2017) que durante cerca de uma década a sua Marinha tinha vindo a passar por um período de constante modernização e melhoria, tendo como resultado capacidades navais rejuvenescidas que se assumem, no presente, como facilitadores ativos de muitas das iniciativas militares e de política externa de Moscovo. O documento sublinha que a importância dos oceanos para todos os Estados e também, naturalmente, para a Rússia, irá crescer como resultado do esgotamento dos recursos naturais em terra. Acrescenta, ainda, que a atual fase do desenvolvimento humano se caracteriza pela expansão das atividades económicas e científicas na plataforma continental e no subsolo dos oceanos, incorporando os seus potenciais recursos na produção industrial. Assumindo que a competição entre Estados para acesso aos recursos naturais dos oceanos se intensificou, assim como as aspirações de vários Estados em garantir o controlo de linhas de comunicação marítimas estratégicas, o documento afirma que a crescente utilização dos oceanos para fins económicos e militares faz com que o significado político desses fatores se torne global. Nesse sentido, para influenciar a situação político-militar e proteger os seus interesses, a Rússia reserva-se o direito de garantir uma presença naval no chamado “oceano mundial” (Government of the Russian Federation, 2017, p. 4).

Emerge, neste contexto, o termo segurança marítima, conceito estruturante desta investigação, que, segundo Klein (2011, pp. 3-4), pode ser encarado como um “interesse inclusivo”, dado que deve ser do interesse dos Estados cooperarem no combate às ameaças que em cada momento existem no domínio marítimo. Refere também Klein que os interesses de segurança em relação à utilização dos oceanos têm-se manifestado tradicionalmente em consonância com os interesses militares dos Estados, particularmente em termos de afirmação

da sua soberania e do exercício do poder sobre outros Estados (ou até regiões). Tais interesses incluem usualmente a garantia de que as zonas costeiras adjacentes dos territórios emersos dos Estados não são utilizadas de forma a ser colocada em causa a integridade territorial ou a independência política desses Estados, ou que os recursos marinhos não são indevidamente explorados por terceiros (Klein, 2011, p. 6).

Nestas circunstâncias, pretende-se com este artigo demonstrar que há uma intenção clara tanto da China quanto da Rússia de reforçar o seu posicionamento militar no Oceano Atlântico para a prossecução de objetivos políticos e económicos ambiciosos. No entanto, a concretização do reforço do posicionamento militar por parte das duas grandes potências em causa pode conduzir, a prazo, ao aumento das disputas geopolíticas entre elas e a superpotência (EUA) e os Estados-membros da UE, não apenas relacionadas com o acesso aos recursos marinhos disponibilizados pelo Oceano Atlântico, mas também relativas à capacidade de projeção de poder militar daquelas potências (China e Rússia) em toda a bacia atlântica.

Este artigo é constituído por cinco capítulos. O primeiro consiste na presente introdução. O segundo capítulo centra-se no enquadramento teórico e conceptual, abordando, em concreto, a importância dos espaços marítimos, a economia azul, a dimensão geopolítica da segurança marítima – incluindo as estratégias de segurança marítima dos EUA e da UE – e o poder militar no mar – comumente reconhecido como um dos atores principais da segurança marítima. O terceiro capítulo foca-se na metodologia seguida ao longo da investigação. O quarto capítulo consiste na apresentação e discussão dos resultados alcançados nessa investigação. Centra-se, em particular, na postura da China e da Rússia, em termos militares, no Oceano Atlântico, no presente século. Os resultados alcançados, apresentados nas conclusões, no último capítulo, evidenciam que tanto a China como a Rússia estão a procurar reforçar a sua presença militar na bacia do Atlântico, um espaço de tradicional influência das potências ocidentais – EUA e UE –, o que conduzirá, necessariamente, ao aumento da competição geopolítica entre esses atores.

## **2. Enquadramento teórico e conceptual**

Os recursos do oceano mundial e a geopolítica marítima constituem as duas dimensões deste estudo. As duas variáveis são a economia azul e o poder militar no mar. Os subcapítulos seguintes abordam cada uma destas dimensões e variáveis.

### **2.1. Os recursos marinhos**

A importância dos oceanos para a humanidade tem levado vários académicos, sobretudo nas últimas décadas, a centrar aí o seu estudo. Os parágrafos seguintes focam-se em apenas alguns dos mais recentes, apresentando-se, de forma resumida, o seu pensamento que, no conjunto, mostra a relevância que todos lhes atribuem.

Assim, Steinberg (2001, pp. 8-9), no dealbar do presente século, deu conta da relevância dos espaços marítimos, tendo afirmado que era difícil exagerar o papel dos oceanos na ascensão do sistema mundial moderno e que o mar permanecia como um domínio crucial para os recursos que sustentavam a vida contemporânea.

Alguns anos depois, Till (2009, p. 286) referiu-se ao mar como sendo absolutamente central no desenvolvimento humano, designadamente como “fonte de recursos, meio de transporte, meio de comunicação e troca de informação e como expressão de domínio estratégico”<sup>1</sup>.

Kraska (2011, pp. 2-3) manifestou, por sua vez, o entendimento que, tratando-se de espaços vastos, mas sendo, simultaneamente, um corpo de água único – que ligam regiões e continentes –, os oceanos são fundamentais para o transporte marítimo (tanto de cabotagem quanto intercontinental). São, também, todavia, essenciais para o instrumento militar (em termos de mobilidade estratégica, por exemplo) e importantes vetores de migração, de contrabando e de tráficos ilícitos diversos.

Mas o mar tem sido caracterizado, de igual modo, como um espaço permanente de perigo e de insegurança. Neste âmbito, Mack (2011, p. 74) entende que existem duas vias culturais alternativas sobre o mar, colocadas em campos opostos: uma que remete para a ideia de um espaço indesejado e inóspito; e uma outra que, em oposição, vê o mar como um espaço familiar e não ameaçador.

Sloggett, alguns anos depois, observou que eram as rotas marítimas globais que verdadeiramente permitiam que a economia mundial funcionasse e qualquer interferência na sua regular utilização tinha um potencial impacto severo na subsistência das populações em todo o mundo. Nestas circunstâncias, considerou que a existência de um ambiente marinho seguro, que permitisse que o comércio marítimo se fizesse sem qualquer disrupção, era um ingrediente vital para o sucesso da economia global (Sloggett, 2014, p. 87).

É comum a todos os autores acima referidos a importância que atribuem ao mar, não apenas relativamente aos recursos marinhos nele existentes, mas também por ser um veículo essencial para o comércio internacional e para a projeção de poder dos Estados.

O relatório do projeto de investigação “*SafeSeas: A Study of Maritime Security Capacity Building in the Western Indian Ocean*”, de 2018, coliderado pela Universidade de Cardiff e pela Universidade de Bristol, refere que mais de 90% do comércio tem lugar por via marítima, com mais de 10.000 milhões de toneladas de carga transportada através dos oceanos, todos os anos, e que os recursos marinhos são vitais para o desenvolvimento das economias nacionais. Aquilo que ficou conhecido como “economia azul” – conceito que será desenvolvido no subcapítulo 2.2 – detém potencial significativo para combater a pobreza e criar riqueza, refere aquele estudo (SafeSeas, 2018, p. 1). Importa sublinhar que o objetivo de desenvolvimento sustentável n.º 14, da ONU<sup>2</sup>, reitera esse ponto de vista, apelando a uma melhor utilização dos recursos marinhos e a uma maior proteção dos oceanos.

Contudo, não é apenas a consciência das oportunidades (económicas) do mar que tem crescido. Durante a última década, as vulnerabilidades e os riscos existentes no domínio marítimo tornaram-se cada vez mais evidentes. Os oceanos são amiúde zonas de insegurança.

<sup>1</sup> Tradução livre do autor do original: “for the resources it contained; for its utility as a means of transportation and trade; for its importance as a means of exchanging information; as a source of power and dominion”.

<sup>2</sup> Cujo título é *Life below water* e tem como propósito conservar e utilizar de forma sustentável os oceanos, os mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável (UN, 2022).

O desenvolvimento económico, o comércio e a segurança humana podem ser significativamente ameaçados pela violência no mar – seja pelo terrorismo, pela pirataria ou por outras formas de crime marítimo. Por exemplo, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, põe em perigo diversas espécies de peixes e constrange as populações costeiras que dependem da pesca lícita. De acordo com o relatório das Nações Unidas sobre os objetivos de desenvolvimento sustentável de 2023 (p. 41), esta prática ilícita é mesma uma das maiores ameaças aos ecossistemas marinhos, já que distorce a concorrência, prejudica os pescadores que utilizam o mar de forma legal, devasta os ecossistemas e compromete os esforços de conservação da biodiversidade marinha e de gestão das unidades populacionais de peixes de forma sustentável. Os tráficos de armas e de estupefacientes no domínio marítimo constituem, outrossim, um perigo para a segurança e a estabilidade dos países (SafeSeas, 2018).

O relatório do projeto de investigação da *Safeseas* mencionado (2018, p. 1), refere que as evidências apontam para a inter-relação das ameaças no domínio marítimo e para a existência de um círculo vicioso que liga o subdesenvolvimento à insegurança marítima que deve ser quebrado. A segurança marítima e a economia azul são, ainda segundo aquele relatório, duas faces da mesma moeda. Sem segurança marítima e a subsequente aplicação da lei no mar, os recursos dos oceanos não podem ser explorados de forma sustentável e o ambiente marinho não pode ser devidamente protegido. Nestas circunstâncias, sem as perspetivas veiculadas pela economia azul, as comunidades costeiras não terão incentivos para se absterem de apoiar atividades ilícitas. Sublinha, ainda, o relatório, que um ambiente marítimo inseguro gera mais violência e crime (SafeSeas, 2018).

## **2.2. Economia azul**

O conceito economia azul – que Simone Smith-Godfrey (2016, p. 2) apelidou de "economia dos oceanos" – ganhou protagonismo considerável na Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável realizada no Rio de Janeiro, em 2012. No cerne deste conceito estava a necessidade de garantir que o desenvolvimento socioeconómico não era concretizado à custa da degradação ambiental, que havia sido até essa data o modo como tradicionalmente era visto. O conceito foi então alinhado com as atividades económicas e comerciais a desenvolver. Emergiu da necessidade de integrar a conservação e a sustentabilidade na gestão do domínio marítimo e foi alargado para incluir a ecologia marinha. A sustentabilidade prevê a inclusão de atividades baseadas em padrões de consumo que permitam gerar menos emissões de gases com efeito de estufa.

Os oceanos e os seus recursos são cada vez mais indispensáveis para enfrentar os múltiplos desafios com que o planeta será confrontado nas próximas décadas. Prevê-se que em 2050 a população mundial possa atingir os 9 mil milhões de pessoas, com a necessidade crescente de alimentos, emprego, energia, matérias-primas e desenvolvimento económico. O potencial dos oceanos para ajudar a satisfazer tais necessidades é enorme, mas o facto é que os mares já estão atualmente sob pressão devido à sobre-exploração, à poluição, ao declínio da biodiversidade e às alterações climáticas (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2024).

Bueger et al. (2019, p. 972) afirmaram que o novo interesse pelo potencial económico dos oceanos terá sido estimulado pela importância crescente das chamadas “estratégias de crescimento azul”, em particular no Sul Global. Esse crescimento azul refere-se à utilização dos oceanos e dos recursos marinhos para o desenvolvimento económico sustentável, pelo que é relevante para temas relacionados com a segurança económica, mas também implica a necessidade de proteger esses espaços dos diferentes tipos de perturbações e ameaças existentes, designadamente: a pirataria, nomeadamente no Golfo da Guiné; a ameaça do terrorismo marítimo; a guerra híbrida no mar; o tráfico de seres humanos e a migração ilegal (em particular no Mediterrâneo); o tráfico de droga e de armas por mar; as várias formas de tráfico e contrabando por mar; os crimes no sector das pescas; e a intensificação da concorrência naval, geopolítica e jurídica no mar (Bueger et al., 2019, p. 972).

Ainda neste âmbito, e de acordo com um relatório de 2022 da Comissão Europeia, os sectores tradicionais da economia azul contribuem para 1,5% do produto interno bruto (PIB) da UE – considerando os seus atuais 27 membros – e fornecem cerca de 4,5 milhões de empregos diretos, ou seja, 2,3% do total do emprego da União (European Commission, 2022, p. 6). Alguns dos sectores inovadores emergentes da economia azul – como as energias renováveis provenientes dos oceanos, a biotecnologia azul e a produção de algas – têm vindo a acrescentar novos mercados e a contribuir para a criação de emprego. Isto sem contar com receitas indiretas que podem ainda vir a ter maior influência no futuro próximo (European Commission, 2022, p. 112).

Os chamados sectores estabelecidos<sup>3</sup> continuam a ser os principais contribuintes da UE para a economia azul. Quanto aos setores emergentes<sup>4</sup> a que o relatório da Comissão Europeia faz referência, estão sobretudo relacionados com as energias renováveis marinhas e compreendem diferentes tecnologias para a sua produção (European Commission, 2022).

### 2.2.1. O conceito blue acceleration

A manter-se a procura crescente por recursos e encontrando-se as fontes baseadas em terra a diminuir, as expectativas dos oceanos serem os motores do desenvolvimento económico (e humano) aumentam consideravelmente. Nestas circunstâncias, reivindicar recursos marinhos e espaço marítimo não é novo para a humanidade, mas a extensão, intensidade e diversidade das aspirações de hoje não têm precedentes. Alguns autores descrevem esta situação como *blue acceleration*, que pode ser definida como uma corrida entre interesses diversos (muitas vezes concorrentes) por recursos vivos, por material (recursos energéticos e minerais) e por espaço, na generalidade dos oceanos. Em termos práticos, o *blue acceleration* manifesta-se na pressão económica acentuada que tem vindo a incidir sobre os recursos marinhos nos

<sup>3</sup> Os sete setores estabelecidos considerados no relatório da Comissão Europeia são: recursos marinhos vivos; recursos marinhos não vivos; energias renováveis; atividades portuárias; construção e reparação naval; transporte marítimo; e turismo costeiro (European Commission, 2022, p. 56).

<sup>4</sup> Os setores emergentes são os seguintes: energia eólica ao largo da costa (com uma fundação fixa ao fundo do mar ou flutuante através da utilização de dispositivos adequados); energia oceânica (das marés e das ondas) e painéis fotovoltaicos flutuantes; e produção de hidrogénio renovável *offshore* (European Commission, 2022, p. 112).

últimos 50 anos, com uma aceleração quase exponencial que caracterizou o início do século XXI (Jouffray et al., 2020, pp. 43-46).

A pesca tem sido a indústria do ramo alimentar que mais cresceu desde a década de 1960 e o peixe constitui-se mesmo como uma fonte vital de proteínas e micronutrientes para milhares de milhões de pessoas em todo o mundo, mas as reservas mundiais existentes são nos dias de hoje muito afetadas pela pesca excessiva (*overfishing*, na designação inglesa). É igualmente previsível que a aquacultura continue a expandir-se nas zonas costeiras e *offshore* no futuro próximo (Jouffray et al., 2020, pp. 43-44).

A prospeção de petróleo e gás constitui cerca de 1/3 do valor total da economia do mar e foram já emitidas licenças para mineração exploratória para mais de 1,3 milhões de km<sup>2</sup>. Existiam, em 2020, cerca de 16.000 centrais de dessalinização com capacidade de processar mais de 95 milhões de m<sup>3</sup> de água por dia e cerca de 34.000 produtos comercializáveis provêm dos oceanos. Mais de 80% do comércio mundial é feito por mar e cerca de 1,3 milhões de km de cabos submarinos de fibra ótica transportam quase 99% das telecomunicações internacionais, oferecendo maior fiabilidade, velocidade, capacidade e vantagens económicas que as comunicações por satélite. Cerca de 40% da população mundial vive a uma distância inferior a 200 km de costa e 12 das 15 megacidades são costeiras. Tem-se registado, outrossim, um incremento significativo de oleodutos e gasodutos submarinos para acompanhar o desenvolvimento da indústria mundial de petróleo e gás *offshore* (Jouffray et al., 2020, p. 45).

Explorar o que essa nova realidade significa para os oceanos, gerindo-os de forma sustentável e equitativa, representa um desafio urgente, mas tem implícitas disputas relevantes pelo acesso a recursos e pelo domínio (ou pelo menos controlo) de áreas significativas daqueles espaços. Parece claro ser isso o que tem vindo a acontecer nos últimos anos na bacia do Atlântico, em que as potências desafiadas objeto do presente estudo – em particular a China – têm vindo a posicionar-se de modo a incrementar a sua influência num espaço marítimo muito relevante em termos de recursos vivos, energéticos e minerais.

### **2.3. A dimensão geopolítica da segurança marítima**

A dimensão geopolítica da segurança marítima explica a forma como a geografia restringe e influencia (direta ou indiretamente) políticas, regulamentos, medidas e operações de segurança marítima, bem como o modo como os Estados levam (implícita ou explicitamente) a geografia em consideração quando desenvolvem as suas estratégias de segurança marítima (Germond, 2015a, p. 138).

A geografia (por exemplo, a dimensão e formato da linha de costa ou o tipo e quantidade de acessos diretos ao alto mar) constrange o poder militar no mar, em geral, e as políticas de segurança marítima, em particular. Há muitos anos atrás, Spykman (1942, p. 41) referiu-se à geografia, afirmando tratar-se do fator mais preponderante na política externa dos Estados por ser o mais permanente.

A segurança marítima lida com atividades humanas (ilegais e disruptivas) no domínio marítimo. Os Estados sofrem impactos diferentes face às ameaças à segurança marítima, em função da sua localização geográfica. Mas o envolvimento dos Estados na segurança

marítima depende de outros fatores além dos geográficos, como por exemplo as capacidades que detêm e a vontade em combater as ameaças existentes no ambiente marítimo em cada momento (Germond, 2015a, pp. 138-139).

Devido à natureza global do domínio marítimo e ao carácter transnacional de muitas das ameaças atuais à sua segurança, Estados não diretamente atingidos por ameaças que se manifestam no mar têm vindo, ainda assim, a contribuir para os esforços comuns para a sua contenção, baseados no entendimento de que podem vir a afetá-los mais tarde. Esta atitude mostra, na prática, que os Estados incluem regiões marítimas geograficamente distantes no seu perímetro de segurança, uma vez que entendem que as ameaças transnacionais necessitam de ser combatidas muito para lá das suas fronteiras externas. Exercer o controlo de áreas específicas do mar “fora de portas” tem, pois, valor estratégico. E expandir a zona de controlo de regiões marítimas além dos limites de um Estado configura aquilo que Basil Germond (2015a, p. 139) considerou ser uma forma de “expansão territorial pós-moderna”<sup>5</sup>.

Por outro lado, as ameaças à segurança marítima são amiúde usadas nos discursos (com forte pendor geopolítico) como um argumento (entre outros) para justificar a projeção de segurança além das fronteiras externas dos Estados. Neste sentido, garantir a liberdade dos mares e a segurança dos recursos globais comuns (*global commons*)<sup>6</sup>, por exemplo, legitima a adoção de normas e regulamentos específicos e a projeção de meios e forças navais para lá dos espaços de jurisdição dos Estados. O controlo de áreas marítimas distantes apresenta-se, assim, como vital para garantir a segurança em terra (Germond, 2015a, p. 139).

Ainda em linha com o veiculado por Germond (2015a, p. 139), a dimensão geopolítica da segurança marítima também se reflete nas estratégias de segurança marítima que foram sendo lançadas ao longo do presente século – algumas das quais serão abordadas no subcapítulo seguinte. Diversos Estados e organizações regionais, como por exemplo a OTAN e a UE, têm interesses relacionados com a segurança marítima que vão para lá da garantia da liberdade dos mares, pelo que as suas preocupações com a segurança marítima se integram em geoestratégias mais amplas.

### 2.3.1. Estratégias de segurança marítima

O ataque ao contratorpedeiro norte-americano USS Cole no porto de Áden, no Iémen, por um grupo extremista, em 2000, e os ataques de 11 de setembro de 2001 em território norte-americano, perpetrados pela organização terrorista Al-Qaeda, tiveram um efeito verdadeiramente catalisador nos EUA, que começaram a dedicar atenção crescente à dimensão marítima da segurança, o que levou à publicação, em 2005, da sua Estratégia Nacional de Segurança Marítima, acompanhada por oito planos de apoio para enfrentar as ameaças no domínio marítimo. Foram identificados inúmeros desafios à segurança marítima, como a pirataria, a exploração ilegal de recursos, o contrabando, a criminalidade e outras

---

<sup>5</sup> Tradução livre do autor do original: “a form of post-modern territorial expansion”.

<sup>6</sup> Entendidos como recursos existentes em áreas marítimas fora dos espaços de soberania e jurisdição dos Estados.

ameaças à livre circulação do comércio marítimo, o que muito contribuiu para colocar a boa governança do mar na ordem do dia do pensamento naval norte-americano (Bueger & Edmunds, 2017, p. 1297).

Na esteira da iniciativa de Washington, e nos anos que se seguiram, um significativo número de Estados e organizações regionais têm vindo a colocar, de igual modo, a segurança marítima numa posição de destaque nas respetivas agendas de segurança, o que se refletiu na criação de um significativo número de estratégias de segurança marítima – sobretudo ao longo da última década –, incluindo, por exemplo, a do Reino Unido, de França e de Espanha, ou da OTAN, da UE e até mesmo da União Africana. Esta breve análise centra-se, porém, apenas nas estratégias de segurança marítima dos EUA e da UE, por serem as mais relevantes para o objeto de estudo definido.

### 2.3.1.1. A Estratégia dos EUA para a Segurança Marítima

O governo dos EUA publicou a sua primeira Estratégia Nacional para a Segurança Marítima (*US National Strategy for Maritime Security*) em 2005, juntamente com oito planos de apoio<sup>7</sup> (US Government, 2005). Esta estratégia colocou uma tónica considerável nas vulnerabilidades marítimas ao terrorismo, incluindo a perspetiva de ataques perpetrados no mar ou a partir do mar, e nos desafios com a proteção de portos e das zonas costeiras da incursão de materiais utilizados por grupos terroristas (Bueger & Edmunds, 2017, p. 1297).

Em 2007, foi edificada uma nova estratégia marítima, a Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI (*A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*), o que, em si mesmo, representou um facto histórico, dado que nunca antes as diferentes forças marítimas dos EUA – a Marinha, o Corpo de Fuzileiros Navais e a Guarda Costeira – se haviam juntado para criar uma estratégia unificada. Este documento evidenciava uma abordagem que integrava o poder marítimo com outros elementos do poder nacional, bem como com elementos do poder de Estados amigos e aliados. A estratégia descrevia a forma como o poder marítimo seria aplicado em todo o mundo para proteger o modo de vida norte-americano, associando-se a nações que partilhassem as mesmas ideias para garantir a segurança e sustentação do sistema global e interligado, através do qual todos prosperariam (Conway et al., 2008, p. 7).

O documento que lhe sucedeu, publicado oito anos depois, em 2015, partilhava o mesmo título. No entanto, o seu conteúdo era francamente mais robusto. A preocupação com a concorrência renovada entre Estados e a ameaça crescente das capacidades anti acesso ou de negação de área (*anti-access/area-denial (A2/AD) capabilities*)<sup>8</sup> fez com que o foco se deslocasse para a ambição mais bélica de conseguir acesso a todos os domínios. Mesmo

---

<sup>7</sup> Plano nacional de sensibilização para o domínio marítimo; plano global de integração das informações marítimas; plano provisório de resposta operacional a ameaças marítimas; estratégia internacional de sensibilização e coordenação; plano de recuperação das infraestruturas marítimas; plano de segurança do sistema de transporte marítimo; plano de segurança do comércio marítimo; e plano de sensibilização nacional (US Government, 2005).

<sup>8</sup> Arquitetura que consiste em negar a liberdade de movimento de um adversário no campo de batalha, através do emprego de aeronaves de ataque, navios de guerra e mísseis balísticos e de cruzeiro para atingir alvos-chave (A2), a par da utilização de meios mais defensivos, como sistemas de defesa aérea e marítima (AD) (Missile Defense Advocacy Alliance, 2018).

assim, a expansão naval da China continuou a ser caracterizada, neste novo documento, como apresentando um misto de oportunidades e desafios (Childs, 2021).

Todavia, o acesso livre aos oceanos – responsável por uma era extraordinária de riqueza e paz – estava em risco, no início da terceira década deste século (Childs, 2021). Assim, um novo documento, cujo título se pode traduzir por “Vantagem no Mar – Mantendo-a através do Poder Naval Integrado em Todos os Domínios” (*Advantage at Sea – Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*), foi publicado em dezembro de 2020, centrando-se precisamente na China e na Rússia, consideradas as duas ameaças mais significativas à paz e prosperidade globais. A prioridade foi atribuída à concorrência com a China devido ao incremento significativo do poder económico e militar de Pequim, à sua crescente agressividade e à intenção clara de dominar os espaços marítimos regionais e de refazer a ordem internacional a seu favor. Refere, ainda, este documento, que até que Pequim decida atuar como parte responsável (em vez de simplesmente brandir o seu poder para promover os seus interesses autoritários), a China representa a ameaça mais abrangente para os EUA, para os seus aliados e para todas as nações que apoiam um sistema livre e aberto (Braithwaite, 2020, p. 1).

#### 2.3.1.2. A Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia

A importância das questões do domínio marítimo levou a UE a criar, de igual modo, em 2014, a sua própria Estratégia de Segurança Marítima (EUMSS). E isso ficou a dever-se fundamentalmente aos seguintes aspetos: a maior parte do comércio externo (e uma parte muito significativa do comércio interno) da UE fazer-se por via marítima; a UE ser, naquela data, o terceiro maior importador e o quinto produtor mundial de pescado e aquacultura; mais de 70% das fronteiras externas da União serem marítimas e centenas de milhões de passageiros passarem, por ano, pelos seus inúmeros portos; a segurança energética da Europa depender, em grande medida, do transporte marítimo e de infraestruturas marítimas críticas (Council of the European Union, 2014).

Segundo a EUMSS (2014, p. 3), as ameaças à segurança marítima são multifacetadas, constituem-se como um perigo potencial para os cidadãos europeus e podem ser prejudiciais aos interesses estratégicos da União e dos seus Estados-membros. O documento destaca, entre diversas outras ameaças, a pirataria marítima, o assalto armado no mar contra navios e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

A EUMSS fornecia o quadro político e estratégico para enfrentar os desafios da segurança marítima de forma eficaz e abrangente, através do emprego de todos os instrumentos relevantes a nível internacional, da UE e dos seus Estados-membros. Facilitava também a melhoria da cooperação intersectorial entre (e através de) autoridades e atores civis e militares. Contribuía ainda para a valorização do potencial de crescimento no domínio marítimo, em consonância com a legislação em vigor, com o princípio da subsidiariedade e com a relação apoiante / apoiado. Visava, finalmente, fomentar o apoio entre os Estados-membros e permitir o planeamento de planos de contingência de segurança conjuntos, gestão de riscos, prevenção de conflitos (incluindo respostas concretas) e gestão de crises.

Em março de 2022 foi lançada a “Bússola Estratégica”, substituindo a Estratégia Global para a Política de Segurança e Defesa da União Europeia, num quadro marcado pelo regresso da guerra ao continente europeu, depois de sete décadas em que a UE vinha desempenhando um papel fundamental na estabilidade europeia, projetando os interesses e valores europeus e contribuindo para a paz e a segurança em todo o mundo (Council of the European Union, 2022). O documento refere-se às duas grandes potências – Rússia e China – em concreto. Relativamente à Rússia, as suas ações no continente europeu desde o conflito na Geórgia, em 2008, passaram a ser vistas como uma ameaça direta (e a prazo) para a segurança europeia, que a UE devia enfrentar com determinação (Council of the European Union, 2022, p. 7). Já a China era percecionada como um parceiro de cooperação, um concorrente económico e um rival sistémico. Mas tem vindo, no entanto, a desenvolver substancialmente os seus meios militares e tem como objetivo concluir a modernização global das suas forças armadas até 2035, o que terá necessariamente impacto na segurança regional e mundial (Council of the European Union, 2022, p. 8).

A revisão da EUMSS ocorrida em outubro de 2023 teve especialmente em conta cada uma das bacias marítimas e submarinas europeias, nomeadamente o Oceano Atlântico, o Mar Báltico, o Mar Negro, o Mar Mediterrâneo, o Mar do Norte, o Oceano Ártico e as regiões ultraperiféricas. Esta versão constitui o quadro de referência para a UE adotar novas medidas de proteção dos seus interesses no mar, e de proteção dos seus cidadãos, valores e economia. O objetivo consiste em promover a paz e a segurança internacionais, bem como salvaguardar o livre fluxo de comércio e a liberdade de navegação, respeitando, simultaneamente, o princípio da sustentabilidade e proteção da biodiversidade (Council of the European Union, 2023, pp. 6-7).

#### **2.4. O poder militar no mar**

Pese embora o conceito de poder naval tenha sido cunhado por Alfred Mahan, no século XIX, está, na atualidade, segundo Bueger (2015, p. 160), francamente ligado à segurança marítima. Desde logo devido ao facto de as forças navais serem um dos principais atores da segurança marítima, mas também porque os meios navais podem atuar fora das águas territoriais dos Estados a que pertencem, podem ser empenhados em regiões além das suas fronteiras e manter-se de forma prolongada em águas internacionais (Bueger, 2015, p. 160).

Refere Germond (2015b, p. 6) que durante o período da Guerra Fria “o poder naval foi sobretudo discutido por estudantes do campo dos estudos navais [...] e o seu foco eram [...] as forças navais como instrumentos dos Estados”<sup>9</sup>. Na perspetiva realista, que então vigorava, “o poder naval era entendido como a soma de meios”<sup>10</sup>, significando isso que “uma marinha de guerra forte, uma marinha mercante eficiente [...] e alguns fatores geográficos relevantes

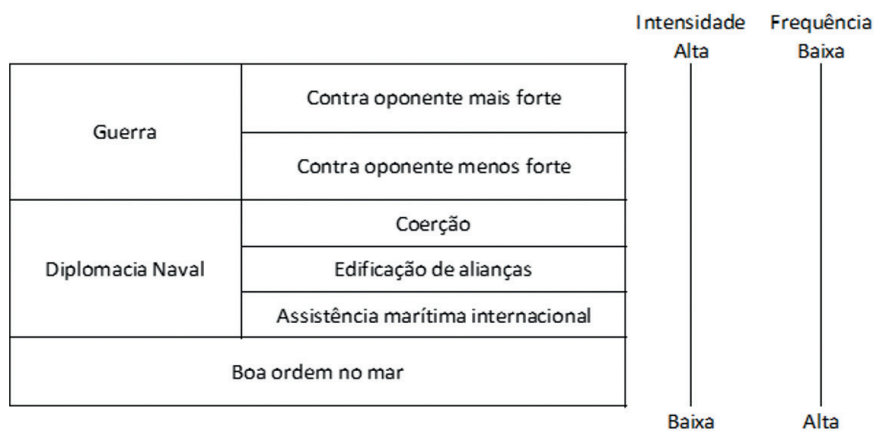
---

<sup>9</sup> Tradução livre do autor do original: “the question of seapower was mainly discussed by scholars in the field of naval studies [...] and their focus was [...] on the naval forces as instruments of the states”.

<sup>10</sup> Tradução livre do autor do original: “seapower understood as a sum of assets”.

contribuíam significativamente para o poder dos Estados”<sup>11</sup> (Germond, 2015b, pp. 6-7). A abordagem liberal sustentava, ao invés, que “os Estados democráticos liberais [...] deviam procurar privilegiar a cooperação, dado que partilhavam interesses comuns, além da simples sobrevivência”<sup>12</sup> (2015b, p. 8). Mantém-se nesta concepção a anarquia do sistema internacional (por ausência de uma entidade supranacional), mas a cooperação entre Estados é possível (e até desejável), desde que entendam que é do seu interesse cooperarem.

Todavia, com a abertura da agenda dos estudos de segurança ocorrida no pós-Guerra Fria, o conceito de poder naval deixou de estar exclusivamente ligado à guerra (entre Estados). As forças navais passaram a ser usadas numa alargada gama de missões em tempo de paz, que incluía, entre outras, a diplomacia naval, as operações humanitárias e as operações de busca e salvamento marítimo, e ainda algumas funções de polícia (Germond, 2015b, p. 14). Neste âmbito, Till (1994, p. 180) identificou um espectro de atividades para as Marinhas, que variavam desde a perspectiva pouco frequente (mas de alta intensidade) de uma guerra de grandes proporções, no topo, até à atividade diária (e de baixa intensidade) de manter a boa ordem no mar, na parte inferior desse espectro, conforme mostra a Figura 1.



**Figura 1 – Espectro de atividades para as Marinhas**

Fonte: Adaptado de Till, 1994, p. 180.

Mais tarde, Till (2009, p. 22) vem referir que o conceito de poder naval também inclui aspetos não militares da utilização do mar (como, por exemplo, a marinha mercante, a pesca, os seguros marítimos e as indústrias de construção e reparação naval, entre outros), uma vez que contribuem para o poder marítimo dos Estados e se assumem como potenciais influenciadores do comportamento de outrem.

<sup>11</sup> Tradução livre do autor do original: "a powerful navy, an efficient merchant fleet [...] and some invariable geographical factors which contribute to states' power".

<sup>12</sup> Tradução livre do autor do original: "liberal democratic states [...] have a strong interest in cooperating, as they share common goals beyond survival".

Atento o carácter transnacional das atuais ameaças no domínio marítimo, entende Germond (2015b, p. 14) que a boa ordem no mar (que se encontra no nível mais baixo do espectro apresentado por Till) não poderá ser realisticamente alcançada apenas através de políticas nacionais. Acrescenta que o mar não pode verdadeiramente ser ocupado, pelo que é extremamente difícil garantir – ainda que com o contributo da imensa plêiade de entidades públicas –, a sua monitorização e controlo, em claro contraponto com o que amiúde sucede em terra. Nestas circunstâncias, “a segurança marítima global requer cooperação entre Estados, serviços, agências e instituições, já que um único Estado (ou uma organização apenas), não conseguirá, por si só, fazer face às significativas ameaças não territoriais que hoje vigoram”<sup>13</sup> (Germond, 2015b, pp. 14-15).

E a realidade é que os anos mais recentes têm mostrado que a boa ordem que deve existir na bacia do Atlântico pode vir a ser colocada em causa, a prazo, pela postura agressiva tanto da China como da Rússia na região. Isso já é assim percecionado pelas potências ocidentais – facto consubstanciado nas versões mais recentes das estratégias de segurança marítima, tanto dos EUA como da UE, em que aquelas duas potências são apontadas como ameaças aos seus interesses – e que levará, certamente, à adoção de medidas concretas para conter essa influência, com isso conduzindo inevitavelmente ao aumento da competição estratégica naqueles espaços marítimos.

### 3. Metodologia

O objeto de estudo definido na presente investigação consiste no posicionamento militar de duas das quatro grandes potências elencadas por Buzan e Wæver – a China e a Rússia – na bacia do Atlântico, ao longo do século XXI.

Em termos metodológicos, formulou-se a seguinte pergunta de partida que baliza toda a investigação a jusante: que fatores sustentam o reforço do posicionamento militar da China e da Rússia no Oceano Atlântico, no século XXI?

Em linha com as usuais delimitações em termos de conteúdo, espaço e tempo, o presente estudo centra-se, respetivamente, no posicionamento militar da China e da Rússia, no Oceano Atlântico, ao longo do século XXI.

O conceito estruturante desta investigação é a segurança marítima. As dimensões consideradas são os recursos marinhos e a geopolítica marítima. A economia azul e o poder militar no mar são as variáveis definidas. A análise documental foi a técnica de recolha de dados seguida. Optou-se por consultar fontes diversas, primárias (como sejam documentos estruturantes do Conselho da UE e dos governos da Federação Russa, da China e dos EUA) e secundárias (sobretudo livros, artigos científicos e outros artigos).

---

<sup>13</sup> Tradução livre do autor do original: “global maritime security ‘requires cooperation among many different countries, services, agencies and institutions, since a single state (or a single security entity) alone does not have the capability to cope with such non-territorial threats”.

Seguiu-se nesta investigação um quadro epistemológico interpretativista (que se afasta da aplicação dos princípios das ciências naturais às ciências sociais, pois importa não apenas verificar os fenómenos sociais, mas também compreender os seus significados subjetivos) (Bryman, 2012), um raciocínio indutivo (dado que se optou por observar factos particulares para, através da sua associação, se comprovar a tese apresentada) (Freixo, 2011) e uma estratégia de investigação qualitativa (por se tratar de um estudo que privilegia a interpretação de fenómenos sociais não traduzível em números) (Vilelas, 2009). Utilizou-se como desenho de pesquisa o estudo de caso (já que se procurou recolher informação detalhada sobre a unidade de estudo).

#### 4. Apresentação e discussão dos resultados

O presente capítulo aborda as disputas geopolíticas no Atlântico, centrando-se na postura marítima das grandes potências objeto deste estudo – China e Rússia.

##### 4.1. A postura da China

Refere o documento de Pequim intitulado *China's National Defense in the New Era* (2019, p. 2) que a competição estratégica internacional estava, 2019, em crescendo. De acordo com o mesmo documento, os EUA tinham optado por ajustar a sua estratégia de segurança nacional e adotado políticas unilaterais, o que havia conduzido ao incremento da competição entre as grandes potências. Isso significou, na prática, um aumento significativo dos seus gastos com a defesa, procurando obter capacidades adicionais em áreas críticas, como a defesa nuclear, espacial, cibernética e antimíssil. Pequim entendia que com essa postura os EUA tinham minado a estabilidade estratégica global. Segundo o mesmo documento, também a OTAN tinha prosseguido o seu alargamento, intensificado a sua presença militar na Europa Central e Oriental. Relativamente à Rússia, o documento aponta para o facto de estar apostada em fortalecer as suas capacidades nucleares e não nucleares para contenção estratégica, procurando, por outro lado, salvaguardar o seu espaço e interesses estratégicos. O documento refere-se ainda à UE, sublinhando que tentava acelerar a integração da sua segurança e defesa para se tornar mais independente (People's Republic of China, 2019, p. 2).

Nesta nova era assumida por Pequim, o documento antes mencionado (2019, p. 6) elenca os objetivos fundamentais da defesa nacional da China (entre eles salvaguardar os seus direitos e interesses marítimos e ultramarinos) e refere, outrossim, que:

The military strategic guideline for a new era adheres to the principles of defense, self-defense and post-strike response, and adopts active defense. It keeps to the stance that “we will not attack unless we are attacked, but we will surely counterattack if attacked”, places emphasis on both containing and winning wars, and underscores the unity of strategic defense and offense at operational and tactical levels. (People's Republic of China, 2019, p. 7)

No programa geral da constituição do partido comunista da China, revisto e adotado no 20.º Congresso Nacional, realizado em 22 de outubro de 2022, é referido que o partido manterá a sua liderança sobre o Exército de Libertação Popular (ELP) e que se deve elevar as

forças armadas do povo a padrões de classe mundial<sup>14</sup> para assim permitir o cumprimento das missões e tarefas do ELP nesta “nova era” (The Communist Party of China, 2022, p. 11), o que implicava prosseguir o esforço de modernização dos seus meios militares, designadamente os que estavam relacionados com a defesa dos seus interesses ultramarinos.

Mas já em maio de 2021, em entrevista à agência *Associated Press*, o general Stephen Townsend, comandante do US AFRICOM (comando norte-americano para África), tinha alertado para o facto de a ameaça crescente da China vir não apenas das águas do Pacífico, mas também do Atlântico. Especificou, dizendo que:

They're looking for a place where they can rearm and repair warships. That becomes militarily useful in conflict. They're a long way toward establishing that in Djibouti. Now they're casting their gaze to the Atlantic coast and wanting to get such a base there. (Associated Press, 2021)

Townsend referiu, ademais, que:

The Chinese are outmaneuvering the U.S. in select countries in Africa. Port projects, economic endeavors, infrastructure and their agreements and contracts will lead to greater access in the future. They are hedging their bets and making big bets on Africa. (Associated Press, 2021)

De igual modo, o relatório anual de 2022 do Departamento de Defesa ao Congresso dos EUA, intitulado *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2023* (2023, p. 154) refere expressamente que:

The PRC is seeking to expand its overseas logistics and basing infrastructure to allow the PLA to project and sustain military power at greater distances” e que “The PRC probably also has considered other countries as locations for PLA military logistics facilities, including [...] Equatorial Guinea, [...] Angola, Nigeria [and] Namibia. (Office of the Secretary of Defense, 2023, p. 154)

Ainda neste âmbito, também os programas de modernização da esquadra chinesa não deixavam quaisquer dúvidas. O relatório acima mencionado do Departamento de Defesa ao Congresso dos EUA (2023, p. 52) destaca que a China “tem numericamente a maior Marinha do mundo, com mais de 370 navios e submarinos, incluindo mais de 140 grandes unidades combatentes de superfície”<sup>15</sup>. A este propósito, ainda, enfatiza o mesmo relatório que a Marinha do ELP “substituiu ou atualizou as gerações anteriores de navios que tinham capacidades limitadas a favor de modernas plataformas combatentes multifunção”<sup>16</sup> (Office of the Secretary of Defense, 2023, p. 53).

Sendo o poder militar a pedra angular dos esforços de modernização do país, Pequim está, de facto, a aumentar os seus meios navais. E não obstante possuir já a maior força naval

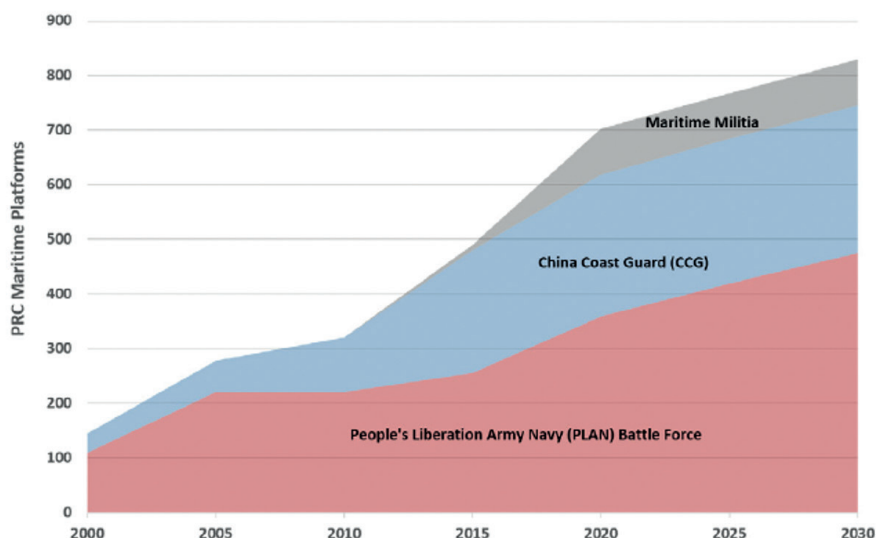
---

<sup>14</sup> Isto é, capazes de ombrear com os seus principais competidores, desde logo os EU.

<sup>15</sup> Tradução livre do autor do original: “The PRC has numerically the largest navy in the world with an overall battle force of over 370 ships and submarines, including more than 140 major surface combatants”.

<sup>16</sup> Tradução livre do autor do original: “has replaced or updated its previous generations of platforms that had limited capabilities in favor of larger, modern multi-mission combatants”.

do mundo, em número de navios de guerra, prossegue o esforço de construção de modernos navios combatentes de superfície, submarinos, porta-aviões, caças, navios de assalto anfíbios, mísseis balísticos, embarcações para a guarda costeira e quebra-gelos polares. A ordem de batalha da Marinha chinesa mais do que triplicou em apenas duas décadas (U.S. Naval Service, 2020). A Figura 2 mostra a evolução desde 2000 e a perspectiva até 2030, tanto dos meios da Marinha, quanto da Guarda Costeira e das Milícias Marítimas chinesas.



**Figura 2 – Crescimento das forças marítimas da China**

Fonte: (U.S. Naval Service, 2020).

A ascensão da China terá, no entanto, sérias implicações para os interesses norte-americanos e europeus e para a segurança da ordem internacional liberal. Independentemente da edificação de novas facilidades logísticas no Atlântico Sul, hoje é quase incontestável afirmar que a China tem ambições militares globais e é perfeitamente concebível que a Marinha já esteja mesmo a operar submarinos no Atlântico, ainda que pareça ser cedo para se poder afirmar que Pequim pretende alcançar a “hegemonia global” (Goldstein, 2020).

Em relação à bacia do Atlântico, em concreto, fontes oficiais chinesas afirmavam abertamente, já em 2017, que a China devia implementar uma “Estratégia Atlântica”, referindo ser relevante que Pequim entrasse no Atlântico para quebrar o bloqueio marítimo americano e desenvolver a linha externa marítima da China. Seria, por outro lado, fundamental que aumentasse a sua capacidade de projeção de força, uma vez que uma “potência marítima forte” – que Pequim almejava ser – devia ter uma “estratégia marítima global”. Argumentavam as mesmas fontes que a questão era significativamente mais urgente para Pequim, desde o advento das políticas de linha dura do governo Trump em relação à China. Por fim, sustentaram os teóricos chineses que uma presença no Atlântico proporcionaria maior “espaço estratégico” à China (Goldstein, 2020).

Por outro lado, estrategistas chineses têm feito sentir a necessidade de a China aprimorar (e incrementar) as suas pesquisas científicas no Atlântico, sugerindo mesmo que deve envidar esforços para se preparar para a exploração pacífica dos recursos do oceano Atlântico. Referem, ademais, que pese embora a China já tenha uma presença científica continuada neste oceano<sup>17</sup>, ainda lhe falta alguma compreensão sobre ele. Dada a crise cada vez mais severa do aquecimento global, argumentam, ainda, que é bastante apropriado para Pequim fazer a coleta de dados científicos no Atlântico e que isso faz mesmo parte da "responsabilidade global" da China (Goldstein, 2020).

As maiores oportunidades para Pequim, no futuro próximo, localizam-se junto dos Estados africanos e latino-americanos que fazem fronteira com o Atlântico Sul. Entre outras, realça-se a criação de relações de parceria estratégica com países como o Brasil e a Venezuela. Mas é certo que Pequim procura criar mais parcerias com Estados insulares do Atlântico. Destacam-se, neste âmbito, os acordos de cooperação com Granada, nas Caraíbas, e também com Cabo Verde, que são apontados como uma tendência promissora. Importa ter ainda presente que a frota de pesca de águas longínquas da China é, de longe, a maior do mundo – com pelo menos 3.000 embarcações, representando cerca de 36% do total mundial –, e que muita da sua atividade está concentrada nos espaços marítimos de África – em particular na costa ocidental –, a par da América Latina e da Ásia (Daniels et al., 2022, p. 25).

Relativamente ao futuro papel da Marinha chinesa no Atlântico, tenderá a aumentar para salvaguardar os direitos e interesses legais marítimos, bem como para apoiar o desenvolvimento pacífico. Isto porque os esforços de Pequim no Pacífico, no Índico e até no Ártico são evidentes, mas no Atlântico permanecem insuficientes. Além disso, essa escassez de esforço não condiz com o papel preponderante do Atlântico na estratégia marítima global da China e com a necessidade de desenvolver uma linha estratégica externa que permita quebrar o bloqueio marítimo imposto pelos EUA (Goldstein, 2020).

O desejo da China de se tornar uma potência concomitantemente continental e marítima e a sua vontade de quebrar o bloqueio que considera que tem vindo a ser implementado por Washington nos espaços marítimos próximos, estão na base da sua postura agressiva na bacia do Atlântico nos anos mais recentes. A instalação de uma base militar no Atlântico Sul, a verificar-se, permitir-lhe-á projetar poder num vasto espaço marítimo que é visto como a retaguarda estratégica dos EUA. Por outro lado, a presença continuada de meios da Marinha chinesa na bacia do Atlântico serve também o propósito de garantir a proteção dos relevantes interesses económicos da China na região – não apenas dos que estão relacionados com a BRI como também dos meios da sua significativa frota de pesca de águas longínquas que aí operam.

---

<sup>17</sup> Pequim realizou os seus primeiros cruzeiros científicos no Atlântico Norte apenas em 2012. No entanto, 46 grandes missões de pesquisa foram concluídas até ao final de 2017 (Goldstein, 2020).

#### 4.2. A postura da Rússia

Em 2014, poucos meses após a intervenção na Ucrânia, a Rússia publicou uma nova doutrina militar que marcou uma mudança de direção na sua política externa. Embora a Doutrina Militar de Moscovo de 2010 contemplasse abertamente a cooperação com a OTAN, quatro anos depois passou a considerá-la um competidor de facto. Essa nova doutrina de 2014 destacava as atividades da Aliança Atlântica na Europa Central e Oriental como uma ameaça aos interesses russos, sendo expectável que a Rússia viesse a desenvolver esforços para proteger os seus interesses na vizinhança imediata, movendo-se do Ártico, através da Europa Oriental, para os mares Mediterrâneo, Negro e Cáspio (Day, 2018).

A Doutrina Marítima da Rússia, publicada logo depois, em 2015, identificou o Atlântico, Ártico, Pacífico, Cáspio, Índico e Antártico como as principais áreas regionais prioritárias da sua Política Marítima Nacional. A base desta política na área prioritária regional do Atlântico era a implementação de objetivos de longo prazo no próprio Oceano Atlântico e nos mares Báltico, Negro, de Azov e Mediterrâneo. Na área do Oceano Atlântico, em concreto, a doutrina definiu os seguintes objetivos: assegurar uma presença naval consistente; desenvolver o volume do transporte marítimo, da pesca e das pesquisas científicas marinhas; monitorizar os ecossistemas marinhos; e incrementar os esforços de exploração geológica (na zona sob jurisdição russa) de sulfuretos polimetálicos do fundo do mar (Russia Maritime Studies Institute, 2015).

A Estratégia de Segurança Nacional da Federação Russa de 2021, aprovada em 2 de julho, referia expressamente que a situação político-militar no mundo era caracterizada pela formação de novos centros de poder globais e regionais e pelo agravamento da luta entre eles por esferas de influência. Era, por conseguinte, cada vez maior a importância do poder militar como instrumento para atingir os objetivos geopolíticos dos sujeitos das relações internacionais. Esta estratégia sublinhava, também, que os perigos e as ameaças militares à Rússia eram caracterizados pelas tentativas de exercer pressão sobre Moscovo e os seus aliados e parceiros, através da edificação de infraestruturas militares da Aliança Atlântica perto das fronteiras russas, a intensificação das atividades de reconhecimento e o desenvolvimento de formações militares e armas nucleares. Referia, ainda, que as tensões continuariam a escalar em zonas de conflito no espaço pós-soviético (Buchanan, 2021; Global Security, 2021).

Mas os esforços de modernização das forças armadas têm estado na ordem do dia na Rússia ao longo dos últimos anos. Após desempenhos relativamente fracos no Cáucaso durante as duas primeiras décadas depois da implosão da União Soviética, especialmente na Guerra da Geórgia de 2008, a Rússia instituiu um grande projeto de reforma militar, denominado "New Look". Além das reformas estruturais e de uma política massiva de aquisição de armas – o "Programa de Armamentos do Estado" –, Moscovo reverteu anos de declínio e melhorou significativamente as suas capacidades militares, designadamente em termos de sustentação do poder de fogo e de capacidade de manobra. Os gastos com a defesa aumentaram 16 vezes em termos nominais no período 2000-2015, e até 2018 a Rússia dedicou, de forma consistente, entre 3% e 4% do PIB à modernização das suas forças armadas (Day, 2018).

A nova Doutrina Marítima, publicada em julho de 2022, que veio substituir a anterior (de 2015), confirma que a Rússia considera estar em confronto direto com o Ocidente (Chiriac, 2022). Esta ideia emerge, de forma clara, de um discurso proferido pelo ministro da defesa russo, Sergei Shoigu, em agosto de 2022, na abertura da X Conferência sobre Segurança Internacional, realizada em Moscovo, na qual afirmou que, apesar de, para o Ocidente, o atual sistema de relações internacionais dever ser suportado por uma ordem mundial baseada em regras, a lógica do Ocidente era, todavia, no entender de Shoigu, simultaneamente simples e em tom de ultimato: os "parceiros democráticos" aceitam perder soberania e ficam, supostamente, do "lado certo da história"; ou não aceitam e passam para a categoria dos chamados "regimes autoritários", contra os quais podem ser aplicadas quaisquer medidas de influência (até o uso da força, se necessário for). Por outro lado, Shoigu repetiu, nessa conferência, uma narrativa já comum na Rússia, designadamente que "o início da operação militar especial na Ucrânia marcou o fim do mundo unipolar" (Minister of Defense of the Russian Federation, 2022). A nova doutrina marítima reflete claramente esta visão de que a ordem global já não é unipolar e de que a Rússia se encontra envolvida numa guerra híbrida com o que designou como "Ocidente coletivo" (Chiriac, 2022).

Mas esta nova doutrina evidencia, também, e de forma vincada, as componentes socioeconómica e científico-tecnológica da segurança marítima, dando grande destaque às atividades marítimas destinadas a "garantir a independência económica e a segurança alimentar da Rússia". Os portos e as infraestruturas marítimas desempenham um papel importante nesta doutrina. Por outro lado, manifesta preocupação com a falta de bases navais localizadas fora da Rússia, bem como com um número inferior de navios, tanto militares como mercantes com pavilhão do Estado russo, quando cotejados com os seus competidores. A doutrina estabelece, ainda, objetivos para a formação de centros económicos marinhos de vocação nacional e inter-regional, no que designa como "zonas de desenvolvimento avançado" – entre as quais constam a Crimeia e o Cáucaso do Norte. As principais regiões da política marítima nacional da Rússia são o Atlântico, o Ártico, o Pacífico, o Cáspio, o Índico e o Antártico, pouco diferindo da doutrina de 2015 (a não ser em termos de prioridades atribuídas às regiões em causa). No espaço atlântico, a nova política marítima russa está agora "centrada na OTAN e na imperfeição dos mecanismos legais para garantir a segurança internacional". Por fim, a Rússia tem inúmeros portos, é certo, mas muito poucos de águas quentes (sem gelo), o que requer procedimentos dispendiosos durante os invernos para se manterem operacionais. A necessidade de portos de águas quentes durante todo o ano para a realização de operações militares e comerciais é, por conseguinte, cada vez mais premente para Moscovo (Chiriac, 2022).

Talvez por isso o orçamento federal da Rússia para 2024-2026 esteja a prever um aumento superior a dois terços da despesa militar já em 2024. Nos termos deste orçamento, a Rússia aumentará em 67,65% as suas despesas na área da defesa para 2024, em relação a 2023 – ainda que estes valores sejam bastante influenciados pelo conflito em curso na Ucrânia. De qualquer modo, pela primeira vez na história moderna do país a despesa militar ultrapassará, em 2024,

as despesas sociais, para as quais foram destinados 7,5 bilhões de rublos (77 mil milhões de euros)<sup>18</sup>. Para os dois exercícios seguintes, 2025 e 2026, o ministério das finanças russo prevê despesas um pouco mais baixas na defesa: de 8,6 bilhões de rublos (88 mil milhões de euros) e 7,5 bilhões de rublos (77 mil milhões de euros), respetivamente (Executive Digest, 2023).

Relativamente ao domínio marítimo, o conceito da política externa da Rússia, aprovado por decreto presidencial de 31 de março de 2023, no que à garantia dos seus interesses no “oceano mundial” diz respeito, refere expressamente que com o intuito de estudar, explorar e utilizar o oceano mundial com vista a garantir a segurança e o desenvolvimento da Rússia, contrariando as medidas restritivas unilaterais dos Estados hostis e das suas associações relativamente às atividades marítimas russas, tenciona priorizar as seguintes atividades: assegurar o acesso livre e generalizado aos ambientes vitais e aos recursos do oceano mundial; explorar de modo responsável e eficiente os recursos minerais, energéticos e outros do oceano mundial; realizar investigação científica e garantir a proteção e preservação do ambiente marinho; e consolidar as fronteiras externas da plataforma continental em conformidade com o direito internacional e proteger os seus direitos nesse espaço (The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, 2023).

Para a defesa dos seus interesses no domínio marítimo, as prioridades das forças armadas russas têm-se centrado em sistemas avançados de mísseis (incluindo mísseis nucleares), submarinos de ataque com mísseis guiados, bombardeiros, navios de superfície (sobretudo fragatas transportadoras de mísseis), caças, mísseis ar-ar e defesas antiaéreas de última geração. Relativamente aos meios navais, a Figura 3 lista os submarinos da marinha russa existentes em 29 de dezembro de 2023 nas diferentes esquadras (do Báltico, do Mar Negro, no Norte, do Pacífico e da Flotilha do Mar Cáspio) (Russian Ships, 2023).



### Russian Navy 2023

BF - Baltic Fleet, BSF - Black Sea Fleet, NF - Northern Fleet, PF - Pacific Fleet, CF - Caspian Flotilla

Class	BF	BSF	NF	PF	CF	Total
Nuclear-powered Ballistic Missile Submarines (SSBN)	-	-	8	6	-	14
Nuclear-powered Guided Missile Submarines (SSGN)	-	-	5	7	-	12
Nuclear-powered Attack Submarines (SSN)	-	-	12	4	-	16
Nuclear-powered Special Mission Submarines (SSAN)	-	-	10	-	-	10
Special Purpose Submarines (SSA)	-	-	1	-	-	1
Attack Submarines (SS)	1	7	6	9	-	23
<b>Submarines: 76</b>						

**Figura 3 – Submarinos incluídos na ordem de batalha da Rússia**

Fonte: Russian Ships (2023)

<sup>18</sup> Enquanto em 2023 os gastos militares ascenderam a 6,5 bilhões de rublos (60,94 mil milhões de euros), em 2024 aumentarão para 10,4 bilhões de rublos (cerca de 106 mil milhões de euros) (Executive Digest, 2023).

Já a Figura 4 lista os navios de superfície da marinha russa referidos a 29 de dezembro de 2023 (Russian Ships, 2023).

Class	BF	BSF	NF	PF	CF	Total
Aircraft Carriers (CV)	-	-	1	-	-	1
Heavy Nuclear-powered Guided Missile Cruisers (CGN)	-	-	2	-	-	2
Guided Missile Cruisers (CG)	-	-	1	1	-	2
Large ASW Ships (DDGS)	-	-	5	4	-	9
Guided Missile Destroyers (DDG)	1	-	1	2	-	4
Guided Missile Frigates (FFG)	2	5	3	-	2	12
Guided Missile Corvettes (FFC)	4	1	-	4	-	9
Offshore Patrol Vessel (OPV)	-	4	-	-	-	4
Small ASW Ships (FSS)	6	4	6	8	-	24
Guided Missile Corvettes (FC)	10	7	1	3	3	24
Guided Missile Boats (PGM)	5	4	-	11	1	21
Small Gun Ships (FS)	-	-	-	-	3	3
Gunboats (PG)	-	2	1	-	5	8
Seagoing Minesweepers (MSO)	2	8	2	5	-	17
Base Minesweepers (MSC)	3	-	6	7	2	18
Inshore Minesweepers (MSI)	5	-	1	1	5	12
Landing Ships (LST)	4	6	6	4	-	20
Landing Crafts Air Cushion (LCAC)	2	-	-	-	-	2
Landing Crafts (LCM)	9	6	7	6	5	33
<b>Warships: 225</b>						

**Figura 4 – Navios de superfície incluídos na ordem de batalha da Rússia**

Fonte: Russian Ships (2023)

Pese embora a ordem de batalha russa disponha de um número significativo de meios navais (ainda que alguns estejam desatualizados), razão pela qual a Rússia continua a considerar-se uma grande potência – incluindo marítima – está, porém, consciente das suas deficiências, que tem procurado colmatar ao longo do presente século, e que vai certamente continuar a fazer, atentos os orçamentos previstos para o período 2024-2026. Por outro lado, a nova doutrina marítima de 2022 deu particular ênfase aos aspetos relacionados com a mobilização da nação para uma eventual guerra total com o chamado “Ocidente coletivo”, reassumindo, neste âmbito, o Atlântico Norte a relevância que outrora já teve. Finalmente, a opção de Moscovo pelo investimento em mais (e melhores) meios do poder militar no mar tem também em conta a necessidade de garantir a proteção dos seus relevantes interesses no domínio marítimo nas áreas prioritárias consideradas – entre as quais consta o Atlântico.

## 5. Conclusões

Os oceanos têm desempenhado ao longo dos séculos um papel vital na segurança e prosperidade das nações. São espaços que ligam os mercados globais, fornecem recursos essenciais para a vida humana e unem as sociedades. Por outro lado, têm sido (e continuarão,

seguramente, a ser), de forma generalizada, um palco de acesa competição geopolítica entre superpotências, grandes potências e potências regionais. Perspetivam-se disputas crescentes, no futuro próximo, pelo acesso aos recursos disponibilizados pelos oceanos – em resultado, sobretudo, da diminuição das reservas existentes em terra – e pelo controlo de determinados espaços marítimos de relevância geoestratégica.

Embora os recursos marinhos e o comércio sejam vistos como a primeira razão pela qual a China deve inclinar-se (mais) para o Atlântico, há evidências de que as questões estratégicas são avaliadas em Pequim de forma cada vez mais assertiva. Os estrategistas chineses assumiram que perante uma situação em que Washington aumenta a pressão e o esforço de contenção da China no seu espaço estratégico próximo, o Atlântico poderá tornar-se um novo espaço de penetração estratégica do poder militar de Pequim em mares distantes. E o facto é que a China tem tentado aí entrar através do Atlântico Sul, investindo fortemente em países sul-americanos e africanos que participam na BRI, nomeadamente na Zona Económica Especial Marítima de São Vicente, em Cabo Verde. A concretizar-se esta pretensão de Pequim – sobretudo se vier a confirmar-se a edificação de uma nova base militar chinesa na região – agudizar-se-á a competição geopolítica com Washington e com Bruxelas, num espaço de tradicional poder e influência dos EUA, sobretudo, mas também da UE.

A política marítima nacional de Moscovo, na área prioritária regional do Atlântico, é determinada pelas condições que considera existem nessa região – centrada na OTAN e marcada por aquilo que entende ser uma imperfeição dos mecanismos legais de garantia da segurança internacional. O fator decisivo nas relações de Moscovo com as potências ocidentais (EUA e UE) nos últimos anos tem sido o alargamento da OTAN em direção às fronteiras da Rússia, que Moscovo considera inaceitável. O incremento da assertividade russa no espaço Atlântico – materializado em constantes demonstrações de capacidades, com exercícios inopinados, visando mostrar flexibilidade e rapidez de mobilização de grandes efetivos e forças militares – e o esforço crescente de modernização da sua esquadra, não deixará de causar a adoção de respostas adequadas das potências ocidentais, o que, no limite, provocará o aumento da competição geopolítica entre a Rússia e os EUA e a UE.

Considera-se, assim, que foi dada resposta à pergunta de partida, dado que ficou perceptível que são fatores políticos (no caso da China o desejo de se transformar em potência concomitantemente continental e marítima e quebrar o bloqueio que tem vindo a ser imposto pelos EUA nos seus espaços marítimos próximos, e, no caso da Rússia, a opção pela criação de esferas de influência e proteção dos seus interesses na sua vizinhança imediata) e económicos (sobretudo relacionados com o acesso a recursos marinhos disponibilizados pelo oceano) que estão na base do reforço do posicionamento militar da China e da Rússia na bacia do Atlântico, no século XXI.

Tem-se, ainda, o entendimento que este estudo contribui para o incremento do conhecimento sobre a geopolítica atual no Oceano Atlântico, uma vez que ficou claro que a competição entre os EUA e a UE, por um lado, e a China e a Rússia, por outro, se vai agudizar naquele espaço, dadas as posições revisionistas de Moscovo de querer voltar a ser relevante numa região marítima onde foi preponderante enquanto União Soviética e de afirmação

crescente de Pequim, que conduzirão, inevitavelmente, à militarização crescente do Atlântico (com a presença assídua de muitos meios do poder militar no mar de ambas as potências desafiantes), o que terá sérias implicações para a estabilidade regional, já que poderá colocar em causa os interesses das potências ocidentais e, no limite, a própria segurança da ordem internacional liberal.

Importa, porém, prosseguir com o desenvolvimento de estudos supervenientes que permitam confirmar a evolução das disputas geopolíticas ora identificadas entre a superpotência e as grandes potências em causa, podendo mesmo esses estudos ser alargados a outras grandes potências que venham a mostrar interesse em assumir posições de relevo no Oceano Atlântico.

### Referências bibliográficas

- AfricaNews (2017). *Cape Verde to deepen bilateral ties with China*. Retirado de: <https://www.africanews.com/2017/05/21/cape-verde-to-deepen-bilateral-ties-with-china/>.
- Associated Press (2021). *China's Africa Outreach Poses Growing Threat, US General Warns*. Retirado de [https://www.voanews.com/a/east-asia-pacific\\_chinas-africa-outreach-poses-growing-threat-us-general-warns/6205496.html](https://www.voanews.com/a/east-asia-pacific_chinas-africa-outreach-poses-growing-threat-us-general-warns/6205496.html).
- Braithwaite, K. J. (2020). *Advantage at Sea – Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*. Retirado de <https://media.defense.gov/2020/Dec/16/2002553074/-1/-1/0/TRISERVICESTRATEGY.PDF>.
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*, 4ª ed. Oxford: Oxford University Press.
- Buchanan, E. (2021). *Russia's 2021 National Security Strategy: Cool Change Forecasted for the Polar Regions*. Retirado de: <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/russias-2021-national-security-strategy-cool-change-forecasted-polar-regions>.
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy* 53, 159-164.
- Bueger, C. & Edmunds, T. (2017). Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies, *International Affairs*, 93(6), 1293–1311. <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>
- Bueger, C., Edmunds, T., & Ryan, B. J. (2019). Maritime security: the uncharted politics of the global sea. *International Affairs* 95(5), 971-978.
- Buzan, B., & Wæver, O. (2003). *Regions and Powers. The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Cavanagh, N. (2021). *FEAR THE DRAGON How China plans to dominate Atlantic with new naval bases for warships and subs on African west coast sparking US fears*. Retirado de <https://www.the-sun.com/news/4213819/china-dominate-atlantic-naval-base-africa-coast/>.
- Childs, N. (2021). *New US maritime strategy – full ahead together?* Retirado de: <https://www.iiss.org/online-analysis/military-balance/2021/01/us-maritime-strategy/>.
- Chiriac, O. R. (2022). *The 2022 Maritime Doctrine of the Russian Federation: mobilization, maritime law and socio-economic warfare*. Retirado de: <https://cimsec.org/the-2022-maritime-doctrine-of-the-russian-federation-mobilization-maritime-law-and-socio-economic-warfare/>.

- Conway, J. T., Roughead, G., & Allen, T. W. (2008). *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*. *Naval War College Review*, 61(1), 7-19.
- Council of the European Union (2014). *European Union Maritime Security Strategy*. Retirado de: <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT>.
- Council of the European Union (2022). *A Strategic Compass for Security and Defence*. Retirado de: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/en/pdf>.
- Council of the European Union (2023). *The Revised EU Maritime Security Strategy*. Retirado de <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>.
- Daniels, A., Kohonen, M., Gutman, N., & Thiam, M. (2022). *Fishy networks: Uncovering the companies and individuals behind illegal fishing globally*. Boston: Financial Transparency Coalition. Retirado de: <https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2022/10/FTC-fishy-Network-OCT-2022-Final.pdf>.
- Day, J. A. (2018). *Reinforcing NATO's Deterrence in The East*. Brussels: NATO Parliamentary Assembly.
- European Commission (2022). *The EU Blue Economy Report 2022*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Executive Digest (2023). *Putin assina orçamento para 2024 com aumento de dois terços da despesa militar*. Retirado de: <https://executivedigest.sapo.pt/noticias/putin-assina-orcamento-para-2024-com-aumento-de-dois-tercos-da-despesa-militar/>.
- Freixo, M. J. V. (2011). *Metodologia Científica: Fundamentos, Métodos e Técnicas*. 3.ª ed. Lisboa: Instituto Piaget.
- Gan, N. (2023). *The first Chinese warships have docked at a newly expanded Cambodian naval base. Should the US be worried?* Retirado de: <https://edition.cnn.com/2023/12/07/asia/cambodia-ream-naval-base-chinese-warships-us-analysis/index.html>.
- Germond, B. (2015a). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy* 54, 137-142.
- Germond, B. (2015b). *The Maritime Dimension of European Security. Seapower and the European Union*. Hampshire: Palgrave Mcmillian.
- Global Security (2021). *National Security Strategy - 2021*. Retirado de: <https://www.globalsecurity.org/military/world/russia/doctrine-2021.htm>.
- Goldstein, L. J. (2020). *Would the Chinese Navy Dare Sail In the Atlantic Ocean?* Retirado de <https://nationalinterest.org/blog/reboot/would-chinese-navy-dare-sail-atlantic-ocean-167256>.
- Government of the Russian Federation (2017). *Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Field of Naval Operations for the Period Until 2030*. Newport, Rhode Island: Russia Maritime Studies Institute. Retirado de: [https://digital-commons.usnwc.edu/rmsi\\_research/2/](https://digital-commons.usnwc.edu/rmsi_research/2/).
- Jouffray, J.-B., Blasiak, R., Norstrom, A. V., Osterblom, H., & Nystrom, M. (2020). The Blue Acceleration: The Trajectory of Human Expansion into the Ocean. (O. Earth, Ed.) *Perspective*, 2(1) 43-54. doi:<https://doi.org/10.1016/j.oneear.2019.12.016>.

- Khan, T. A. (2023). Limited Hard Balancing. Explaining India's Counter Response to Chinese Encirclement. *Journal of Indo-Pacific Affairs*. March-April 2023, 92-108.
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and The Law of The Sea*. New York: Oxford University Press.
- Kraska, J. (2011). *Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*. Santa Barbara, California: Praeger.
- Lin, B., Blanchette, J., Bermudez Jr., J. S., & Dizolele, M. P. (2021). *Is China Building a New String of Pearls in the Atlantic Ocean?* Retirado de: <https://www.csis.org/analysis/china-building-new-string-pearls-atlantic-ocean>
- Mack, J. (2011). *The sea: a cultural history*. London: Reaktion Books Ltd.
- Minister of Defense of the Russian Federation (2022). *X Moscow Conference on International Security*. Retirado de: [https://function.mil.ru/news\\_page/country/more.htm?id=12433677@egNews](https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12433677@egNews).
- Missile Defense Advocacy Alliance (2018). *China's Anti-Access Area Denial*. Retirado de <https://missiledefenseadvocacy.org/missile-threat-and-proliferation/todays-missile-threat/china/china-anti-access-area-denial/>.
- Nawaz, A. (2023). *India's Evolving Maritime Strategy*. Retirado de: <https://southasianvoices.org/indias-evolving-maritime-strategy/>.
- Nigam, A. (2022). *China Seeking To Use Pakistan's Gwadar Port As Military Base, Warns Expert*. Retirado de: <https://www.republicworld.com/world-news/china/china-seeking-to-use-pakistans-gwadar-port-as-military-base-warns-expert-articleshow.html>.
- Office of the Secretary of Defense (2023). *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*. Washington: US Department of Defense. Retirado de: <https://media.defense.gov/2020/Sep/01/2002488689/-1-1/2020-DOD-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT-FINAL.PDF>.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (2024). *Ocean economy and innovation*. Retirado de <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-economy/>.
- People's Republic of China (2019). *China's National Defense in the New Era*. Beijing: The State Council Information Office of the People's Republic of China.
- Russia Maritime Studies Institute (2015). *Maritime Doctrine of the Russian Federation*. Newport: United States Naval War College.
- Russian Ships (2023). *Russian Navy 2023: List of Active Russian Navy Ships and Submarines*. Retirado de: <http://russianships.info/eng/today/>.
- SafeSeas. (2018). *Mastering Maritime Security: Reflexive Capacity Building and the Western Indian Ocean Experience*. Cardiff and Bristol: Cardiff University and University of Bristol.
- Sloggett, D. (2014). *The Anarchic Sea: Maritime security in the Twenty-First Century* (First Indian Edition ed.). New Delhi: Pentagon Press.
- Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the Blue Economy. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 12(1) 58-64. doi:10.1080/09733159.2016.1175131.

- Spykman, N. J. (1942). *America's strategy in world politics*. New York: Harcourt, Brace and Company, Inc.
- Steinberg, P. E. (2001). *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press.
- The Communist Party of China (2022). Constitution of the Communist Party of China.
- The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (2023). *The Concept of the Foreign Policy of the Russian Federation*. Retirado de: [https://mid.ru/en/foreign\\_policy/fundamental\\_documents/1860586/](https://mid.ru/en/foreign_policy/fundamental_documents/1860586/).
- Till, G. (1994). Maritime strategy and the twenty-first century, 17(1). *Journal of Strategic Studies*, pp. 176-199.
- Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (Second Edition ed.). Abingdon, Oxon: Routledge.
- U.S. Naval Service (2020). *Advantage at Sea. Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*. Washington.
- UN. (2022). *Sustainable Development Goals*. Retirado de: <https://unstats.un.org/sdgs/report/2021/goal-14/>.
- UN. (2023). *The Sustainable Development Goals Report 2023: Special edition*. Retirado de <https://unstats.un.org/sdgs/report/2023/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2023.pdf>.
- US Government. (2005). *The National Strategy for Maritime Security*. Washington.
- Vilelas, J. (2009). *Investigação: o Processo de Construção do Conhecimento*. Lisboa: Edições Sílabo.