

A Rota do Mar do Norte: aposta russa para o século XXI

Getúlio Alves de Almeida Neto*

*Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas (UNESP, UNICAMP, PUCSP).
Contato: getulio.neto@unesp.br

O aquecimento global é sentido no Ártico em uma velocidade maior do que no resto do mundo. A temperatura nessa região tem aumentado cerca de 3,8 vezes mais rápido que no restante do planeta, com um aquecimento de suas águas de 0,73 grau Celsius por década entre 1979 e 2021. Recentemente, um novo estudo projetou a possibilidade de o primeiro dia completamente sem gelo no Ártico ocorrer já em 2027. Em razão do crescente degelo no Oceano Ártico, três novas rotas comerciais marítimas são projetadas como alternativas futuras para ligar o Atlântico e o Pacífico: 1) a Rota Marítima Transpolar (TSR, sigla em inglês); 2) a Passagem do Noroeste; 3) Passagem do Nordeste. Enquanto a primeira é ainda uma possibilidade hipotética, que atravessaria o oceano sobre o Polo Norte, as duas outras rotas são costeiras, no Ártico canadense e no russo, respectivamente. Em comparação, o trajeto entre Londres e Yokohama via Passagem do Nordeste é 40% mais curto do que via Canal de Suez.

No entanto, as rotas do Ártico ainda são pouco utilizadas no comércio internacional devido ao fato de as águas do Oceano Ártico congelarem durante grande parte do ano. O uso de quebra-gelos possibilita o transporte por essas vias, especialmente no verão, quando a camada de gelo está mais fina, facilitando o transporte. Nesse contexto, a Rússia e o Canadá se colocam como atores fundamentais nas discussões sobre o futuro do comércio marítimo internacional. No presente estudo, buscamos analisar como a Rota do Mar do Norte (RMN), uma parte da Passagem do Nordeste, cuja extensão é de cerca de 5.600 km ao longo da costa russa, desde o Estreito de Kara até o Estreito de Bering, é considerada por Moscou como uma oportunidade e um dos principais vetores para o desenvolvimento nacional. Além disso, o projeto já figura nos documentos oficiais e impacta a política externa russa e as estratégias do país para o século XXI. O texto busca explorar brevemente os antecedentes históricos da Rota do Mar do Norte, os objetivos do governo russo e como estes se relacionam com a política externa russa, e os obstáculos que ainda se impõe à via marítima no Ártico russo.

BREVE HISTÓRICO DA PASSAGEM DO NORDESTE

A navegação em mares do Ártico russo data desde, pelo menos, o século X, quando os Pomores (grupo étnico russo habitantes sobretudo no Mar Branco) fizeram a primeira trajetória marítima para leste, chegando até o Estreito de Kara. Nos séculos seguintes, uma sucessão de navegações feitas por diferentes povos nos mares do Ártico ajudaram a melhorar os conhecimentos cartográficos da região. No entanto, foi somente no século XIX que a primeira embarcação conseguiu completar a Rota do Mar do Norte, sob o comando do cientista sueco Adolf Erik Nordenskjöld. A viagem foi financiada pelo magnata e explorador russo Alexander Mikhaylovich Sibiryakov, pelo rei da Suécia Oscar II, e pelo industrial sueco Oscar Dickson. A bordo da embarcação Vega, Nordenskjöld partiu do Estreito de Kara em 30 de julho de 1878. Em 29 de setembro, precisou parar na Península de Chukotka, no extremo leste russo, devido à camada de gelo. Somente no verão seguinte, em agosto de 1879, a expedição Vega conseguiu seguir viagem e alcançar o Estreito de Bering, de onde continuou até Yokohama. Apesar do sucesso, Nordenskjöld acreditava que a rota jamais poderia ser utilizada como via comercial entre Europa e Ásia devido às condições do gelo e à necessidade de passar o inverno a bordo (JOHANNESSEN; ALEXANDROV; FROLOV, 2007).

Após a primeira expedição bem-sucedida, o interesse em utilizar os mares do Oceano Ártico para o transporte de carga cresceu na Rússia Imperial. Entre 1901 e 1914, 42 embarcações realizaram a rota do Mar de Kara, entre as fozes dos rios Ob e Ienissei. Destas, apenas cinco viagens não tiveram êxito. Com o crescimento da utilização dessa via, aumentou a necessidade de investimento do Império Russo em capacidades técnicas, navios quebra-gelo, navios resistentes ao gelo, e infraestrutura ao longo da rota, como estações meteorológicas e de rádio. Houve o aumento do conhecimento sobre as águas do Ártico, mas ainda não era possível estabelecer um uso economicamente viável (BORODACHEV; ALEXANDROV; FROLOV, 2007).

Após a Revolução de 1917, o governo soviético passou a investir em viagens marítimas no Ártico para fins de estudo, que ajudaram no entendimento mais profundo da região. A rota no norte russo passou a ser ainda mais importante para o transporte de alimentos para as populações no nordeste do país, principalmente no Mar de Kara. Em 1932, foi criada a Direção Chefe da Rota do Mar do Norte (Glavsevmortput, em russo transliterado), uma espécie de superministério soviético que existiu até 1964 e que tinha por objetivo desenvolver plenamente a Rota do Mar do Norte a fim de possibilitar viagens comerciais desde o Mar Branco até o Estreito de Bering. Naquele mesmo ano, o quebra-gelo Sibiryakov foi a primeira embarcação a percorrer toda a rota em uma única temporada, sem ter de passar o inverno atracado no gelo, sendo um marco na exploração do Ártico e impulsionando os investimentos soviéticos no desenvolvimento da rota. Antes da Segunda Guerra Mundial, 4.3 milhões de toneladas foram transportadas pela RMN (BORODACHEV; ALEXANDROV; FROLOV, 2007).

Em suma, a era soviética foi marcada pelo alto investimento na exploração científica do Ártico, pela fabricação de novos modelos de quebra-gelo – inclusive o primeiro de propulsão nuclear do mundo, o Lenin, em 1960 – pela melhora da infraestrutura ao longo da costa e a criação de diversos portos para facilitar o transporte doméstico de produtos e matérias primas ao longo do território russo. Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, houve uma crescente constante do total de carga transportada através da RMN, sendo o ano de 1987 com o maior volume, atingindo o recorde de 6.578 milhões de toneladas (BORODACHEV; ALEXANDROV; FROLOV, 2007).

A ROTA DO MAR DO NORTE NA RÚSSIA PÓS-SOVIÉTICA

Apesar da grande importância dada à RMN no período soviético, esta via marítima ainda era, de maneira geral, fechada para embarcações estrangeiras. Com a instauração do regime soviético, somente em duas ocasiões pré-Segunda Guerra Mundial um navio com bandeira estrangeira percorreu a rota para fins comerciais: o navio norueguês Maud, em 1918 e o Kometa, de origem alemã, em 1940. Depois da guerra, apenas com raras exceções, permitia-se a participação em missões científicas ou com algumas permissões especiais, mas sempre com a escolta de quebra-gelos russos, fortemente supervisionados e apenas em alguns segmentos da rota.

Em primeiro de julho de 1991, a RMN foi oficialmente reaberta para navegação internacional. Logo após a reabertura, o navio L'Astrolable, de bandeira francesa, realizou uma expedição de cunho científico e como gesto simbólico de reaproximação entre os países e de possibilidade de uso para navegação da RMN, partindo da Europa até o Japão (BORODACHEV; ALEXANDROV; FROLOV, 2007). Outro marco importante foi a viagem realizada pelo navio finlandês Kandalaksha, em 1995, saindo de Yokohama, Japão, até Kirkenes, Noruega. Tratou-se da primeira viagem comercial internacional realizada pela RMN após a era soviética. Apesar de ser de produção finlandesa, pertencia à empresa russa Norilsk Nickel. Nesse sentido, em 2010 um novo marco serviu para criar a expectativa de transformação da RMN em uma rota viável, quando um navio graneleiro transportou minério de ferro da Noruega para a China, sendo a primeira embarcação não-russa e com carga não-russa a utilizar a rota comercialmente (GUNNARSON; MOE, 2021).

Contudo, após o recorde de 1987, observou-se uma queda constante do volume transportado pelos mares do Ártico russo, até o ano de 2000, com 1.587 milhões de toneladas, valor próximo ao ano de 1965. Com a eleição de Putin, os anos 2000 foram palco de uma retomada do crescimento econômico russo, estabilização política e da renovação do interesse estratégico em relação ao Ártico. Nesse contexto, em 2008 foi publicada a primeira Política da Federação Russa no Ártico, com objetivos traçados até 2020. O documento teve como propósito a definição dos principais objetivos, prioridades estratégicas e mecanismos de realização destas para o desenvolvimento econômico e social da zona do Ártico da Federação Russa e da manutenção da segurança nacional do país. Entre outros objetivos de interesse nacional, o documento destaca a utilização da RMN como uma rota de transporte e comunicação nacional. Além disso, define como prioridade estratégica desenvolvê-la para a navegação internacional sob a jurisdição da Federação Russa e de acordo com os tratados internacionais das quais o país faz parte. Em 2013, foi publicada a Estratégia para o Desenvolvimento da Zona do Ártico da Federação Russa até 2020, com o intuito de estabelecer os meios e os índices de análise para as metas com base no decreto de 2008.

Para tanto, a Estratégia para a Zona do Ártico define como objetivo prover a reestruturação da RMN através do apoio estatal para a construção de uma nova frota de quebra-gelos e de embarcações para busca e resgate, para a renovação da infraestrutura da costa e para a criação de sistemas de controle de comunicação. Ademais, almeja-se a construção de um sistema complexo de controle técnico sobre as zonas dos estreitos, estuários de rios, braços do mar e do itinerário ao longo da RMN.

Nesse contexto, três frentes se destacam na tentativa russa de estabelecer a RMN como uma nova rota marítima viável no século XXI, sobretudo em razão das perspectivas do derretimento do gelo no Ártico com o aquecimento global: i) a nova frota de quebra-gelos, com os Projetos 22220 e 10510; ii) a renovação da infraestrutura portuária e dos mecanismos de controle; iii) a promulgação de uma legislação afirmando a soberania russa ao longo da costa e definindo os parâmetros para que navios estrangeiros possam transitar por essa rota.

A nova frota de quebra-gelos movidos a propulsão nuclear virá a ser composta pelos sete navios construídos sob o Projeto 22220 - do qual cinco já foram entregues: Arktika, Sibir, Ural, Chukotka e Yakutia -, e o navio Líder, do Projeto 10510. A Estratégia de 2020 ainda define como objetivo a construção de quatro quebra-gelos não nucleares e a renovação de outros tipos de embarcações de classe de gelo, além de 16 embarcações para busca e resgate até 2020, e 30 até 2030.

Em relação ao desenvolvimento da infraestrutura da RMN, a Estratégia para o Ártico de 2020, são definidos diversos objetivos pelo governo russo, dos quais se destacam: a expansão das possibilidades de navegação entre os canais e rios que deságuam nos mares do Ártico; modernização e construção de portos, aeroportos e ferrovias; lançamento de um sistema orbital para monitoramento de dados hidrometeorológicos para a região polar; cabos submarinos para comunicação entre portos e grandes cidades do Ártico.

No que tange a legislação russa, uma série de leis e decretos regulam a navegação através da RMN. O arcabouço jurídico-legal e institucional russo nesse contexto é compreendido principalmente pelo Código para Navegação Mercantil da Federação Russa (1998, com emendas em 2012); a Lei Federal de Águas Internas, Mar Territorial e Zona Contígua da Federação Russa (1998, com emendas em 2011 e 2022); a criação da Administração da Rota do Mar do Norte, em 2013. Em 2018, houve a transferência da administração e das operações ao longo da RMN para a Companhia Estatal de Energia Nuclear da Federação Russa, a Rosatom. Desde então, a estatal russa do setor nuclear é responsável pelo desenvolvimento da infraestrutura; pela construção da nova frota de navios e sua operacionalização, através da subsidiária Atomflot; pela assistência com quebra-gelos e outros serviços; e desenvolvimento de estrutura e de sistemas de controle de tráfego.

Em suma, as leis e regulamentos russos reforçam o fato de que a Rota do Mar do Norte se encontra sob zona de soberania russa, considerando-a como parte de suas águas internas, e estabelecem uma série de regras de ordem ambiental e de segurança para permissão da passagem de navios de bandeira estrangeira, que precisam de aprovação para o trânsito na região e, muitas vezes, sob escolta de quebra-gelos russos.

Assim, desde 2014 a RMN vem experimentando um crescimento exponencial em seu fluxo de tráfego. Segundo dados divulgados pela Estratégia para o Desenvolvimento do Ártico de 2020, o volume de carga transportada por essa via marítima passou de 4 milhões de toneladas, em 2014, para 31,5 milhões em 2019. Não obstante, as novas versões da Política e da Estratégia para o Ártico russo, ambas publicadas em 2020, trazem como um dos principais desafios o fato de que o país não tem conseguido cumprir os prazos estabelecidos em relação ao desenvolvimento da infraestrutura costeira e de construção de novas frotas de quebra-gelos e navios de resgate e suporte. É interessante notar que o documento destaca, enquanto objetivo, expandir a participação da iniciativa privada em investimentos na RMN, ainda que sobre controle operacional do Estado russo.

Ao final do documento, há um anexo com os índices de performance a serem alcançados. Em relação à RMN, define-se como objetivo o transporte de 90 milhões de toneladas em 2030 e 130 milhões de toneladas em 2035. Em 2024, o transporte pela RMN atingiu o recorde de aproximadamente 38 milhões de toneladas. No entanto, o número ainda é metade dos 80 milhões de toneladas que haviam sido [projetados em 2018](#). Além disso, em sua grande maioria, as viagens por essa rota são para o transporte doméstico entre portos russos ou entre um porto no Ártico para um porto fora do Ártico, mas ainda com pouco trânsito entre o Pacífico e o Atlântico (GUNNARSON; MOE, 2021).

DESAFIOS E POSSIBILIDADES

Uma série de desafios se colocam para a Rússia em relação a sua capacidade de atingir os objetivos dentro dos prazos estabelecidos para a RMN. Em primeiro lugar, a capacidade de construção de quebra-gelos e de navios aptos ao tráfego nas águas do Ártico é diminuta, devido à complexidade deste tipo de tecnologia e da necessidade de cooperação com outros países. Nesse âmbito, os países asiáticos costumam ser uma possibilidade de parceria para a construção e fornecimento de navios de classe-gelo, como Singapura, Japão e, principalmente, Coreia do Sul, além da possibilidade de cooperação no processo de construção e modernização dos portos russos. Contudo, as sanções e o distanciamento entre estes países e Moscou trazem dificuldades para as possibilidades de cooperação. Como resultado, a Rússia iniciou um projeto de revitalização e fortalecimento de sua indústria naval, a fim de reduzir a dependência de importação, e passou a se reorientar em direção a novos parceiros, principalmente China e [Índia](#), com o intuito de desenvolver projetos de construção de embarcações polares (LEKSYUTINA, 2021).

Outro ponto que pode atuar como um empecilho a um fluxo de navegação internacional via RMN é a legislação russa, cujas regras muito restritas podem diminuir o interesse comercial. Como exemplo, as alterações no Código de Transporte Mercantil da Rússia definem que embarcações que não sejam de bandeira russa podem ser obrigadas a fretar a escolta de quebra-gelos russos e, eventualmente, serem pilotadas por russos. Ademais, as embarcações precisam de autorização prévia para o percurso, necessitam cumprir requisitos rígidos e são monitoradas pela administração russa ao longo da rota marítima (GAVRILOV, 2020). Assim, o conjunto de regras e restrições podem encarecer o custo de transporte via RMN e afastar o interesse de outros países em utilizá-la.

Por outro lado, alguns pontos podem servir de expectativa positiva para as pretensões russas na RMN. Em primeiro e mais importante lugar, destaca-se as projeções de verões sem gelo no Ártico. Em 2012, por exemplo, a camada de gelo sobre o Oceano Ártico atingiu 3.6 milhões de quilômetros quadrados,

seu nível mais baixo desde que o monitoramento começou, sendo quase a metade da área total em 1979 (BYERS, 2013). No inverno de 2025, a camada de gelo no Ártico também atingiu seu índice mais baixo já registrado, com 14,33 milhões de quilômetros quadrados. Esse prognóstico indica a possibilidade de redução dos custos de transporte via RMN uma vez que: i) a escolta por navios quebra-gelo, eventualmente, se tornaria necessária com menos frequência; ii) derrubaria os custos administrativos e as exigências para determinados tipos de navio classe-gelo. Assim, seria possível imaginar um cenário no qual a rota seja mais viável não apenas em termos de tempo, mas também no aspecto econômico para o transporte marítimo entre Europa e Ásia do que via Canal de Suez. Em relação à possibilidade de transporte sem a escolta de quebra-gelos, em 2017 o navio-tanque russo realizou a primeira viagem desse tipo Christophe de Margerie, ao transportar GNL da Noruega até a Coreia do Sul.

Por fim, mesmo que o transporte internacional que ligue os dois continentes não seja tão utilizado por embarcações de outros países como o almejado pela Rússia, ainda assim, a rota pode se tornar uma via vital para o transporte de petróleo e GNL para a Ásia, sobretudo devido ao crescente interesse de países como China, Japão e Coreia do Sul no gás russo. Ademais, o interesse da China em se aproximar de questões geopolíticas do Ártico, epitomizadas pelos investimentos em centros de pesquisa em países como Islândia e Noruega; em sua declaração via política oficial, em 2018 enquanto país “próximo ao Ártico”; e seu projeto Roda da Seda do Ártico, são indícios de que Pequim está disposto a promover a utilização da RMN e transformá-la em uma via marítima internacional economicamente viável e estratégica.

Por isso, conclui-se que, embora os resultados até agora alcançados pela Rússia em relação à RMN ainda estejam muito abaixo do projetado, é inegável o aumento constante de sua utilização, cuja importância econômica e comercial é de ordem tanto doméstica quanto internacional. Além disso, o aumento da temperatura no Ártico pode torná-lo, em breve, de fato competitivo em relação a outras rotas marítimas comerciais tradicionais. Por isso, enquanto parte do contexto maior da política russa para o Ártico, como plataforma de desenvolvimento econômico e de projeção internacional, a RMN pode ser entendida como uma das maiores apostas de Moscou para o século XXI.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FEDERAÇÃO RUSSA. *The President signed executive order on national goals and strategic objectives of the Russian Federation through to 2024*. President of Russia, 07 maio 2018. Disponível em: <http://en.kremlin.ru/acts/news/57425>. Acesso em: 07 abr. 2025

BARKHAM, Patrick. Russian tanker sails through Arctic without icebreaker for first time. **The Guardian**. 24 agosto 2017. Disponível em: https://www.theguardian.com/environment/2017/aug/24/russian-tanker-sails-arctic-without-icebreaker-first-time?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 07 abr. 2025.

BORODACHEV; ALEXANDROV; FROLOV. History of the Northern Sea Route in JOHANNESSEN; ALEXANDROV; FROLOV, et. al. **Remote Sensing of Sea Ice in the Northern Sea Route: Studies and Applications**. Chichester, UK: Springer/ Praxis Publishing, 2007.

BYERS, Michael. Arctic Straits in BYERS, Michael. **International Law and the Arctic**. Cambridge, UK/ New York: Cambridge University Press, 2013.

FEDERAÇÃO RUSSA. *Merchant Shipping Code of the Russian Federation*. No. 81-FZ of April 30, 1999. (+2012)

FEDERAÇÃO RUSSA. *Federal Act on the internal maritime waters, territorial sea and contiguous zone of the Russian Federation*. 16 julho 1998. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_TS.pdf. Acesso em: 07 abr. 2025.

FEDERAÇÃO RUSSA. *Basics of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period till 2020 and for a further perspective*. 18 set. 2008.

FEDERAÇÃO RUSSA. *Strategic development of the Arctic zone of the Russian Federation and the national security up to 2020*. 20 fev. 2013.

FEDERAÇÃO RUSSA. *Foundations of the Russian Federation State Policy in the Arctic for the Period up to 2035*. 5 mar. 2020. Tradução por: DAVIS, Anna; VEST, Ryan. Russia Maritime Studies Institute | United States Naval War College.

FEDERAÇÃO RUSSA. *Strategy for development of the Arctic zone of the Russian Federation and provision of national security for the period up to 2035 (Revised)*. 26 out. 2020. Emenda de 27 fev. 2023. Tradução por: DAVIS, Anna; HOLLAND, Emily. Russia Maritime Studies Institute | United States Naval War College.

GAVRILOV, Viatcheslav. Russian legislation on the Northern Sea Route navigation: scope and trends. *The Polar Journal*, v. 10, n. 2, pp. 273-84. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1801032>.

GUNNARSON, Björn; MOE, Arild. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route. *Arctic Review on Law and Politics*, v. 12, 2021, p. p4-30.

HEUZÉ, Céline; JAHN, Alexandra. The first ice-free day in the Arctic Ocean could occur before 2030. *Nature Communications*. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/s41467-024-54508-3>. Acesso em: 07 abr. 2025.

LEKSYUTINA, Yana. Russia's cooperation with Asian observers to the Arctic Council. *The Polar Journal*, v. 11, n.1, 2021, pp. 136-59, <https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1892833>.

NILSEN, Thomas. Putin vows tenfold Arctic shipping by 2025. 1 março 2018. *The Barents Observer*. Disponível em: <https://www.thebarentsobserver.com/arctic/putin-vows-tenfold-arctic-shipping-by-2025/115310>. Acesso em: 07 abr. 2025.

REVISTA FAPESP. *Ártico esquenta mais rápido que o resto do mundo*. Set. 2022. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/artico-esquenta-mais-rapido-do-que-o-resto-do-mundo/#:~:text=O%20%C3%81rtico%20pode%20estar%20aquecendo,e%20o%20derretimento%20das%20geleiras>. Acesso em: 07 abr. 2025.

RIORDON, James. Winter Sea Ice Reached New Lows in the Arctic. *Earth Observatory*. Disponível em: [https://earthobservatory.nasa.gov/images/154122/winter-sea-ice-reached-new-lows-in-the-arctic#:~:text=Winter%20sea%20ice%20cover%20in,Ice%20Data%20Center%20\(NSIDC\)](https://earthobservatory.nasa.gov/images/154122/winter-sea-ice-reached-new-lows-in-the-arctic#:~:text=Winter%20sea%20ice%20cover%20in,Ice%20Data%20Center%20(NSIDC)). Acesso em: 07 abr. 2025.

RUSSIA to build icebreakers in India – media. *RT News*. 11 outubro 2024. Disponível em: <https://www.rt.com/india/605563-russia-icebreakers-ship-india-rosatom/>. Acesso em: 07 abr. 2025.