

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC ANDRÉ LUIZ TAVARES ALVES DANTAS

A ESTRATÉGIA NAVAL DA ÍNDIA E A GEOPOLÍTICA DO OCEANO

ÍNDICO NO SÉCULO XXI:

uma análise à luz da teoria do *Sea Power* do Almirante Mahan

Rio de Janeiro

2020

CC ANDRÉ LUIZ TAVARES ALVES DANTAS

A ESTRATÉGIA NAVAL DA ÍNDIA E A GEOPOLÍTICA DO OCEANO  
ÍNDICO NO SÉCULO XXI:

uma análise à luz da teoria do *Sea Power* do Almirante Mahan

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1) Alceu Oliveira Castro Jungstedt

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2020

## AGRADECIMENTOS

Ao bom Deus, pela saúde que me trouxe até aqui.

Ao meu Orientador, Capitão de Mar e Guerra (RM1) Jungstedt, pelo apoio irrestrito e pelas oportunas correções de rumo.

À minha família, pela compreensão nos períodos de afastamento e pelo apoio pleno, fundamentais para aliviar o peso dessa jornada.

À minha esposa, Juliana, e ao meu filho, Bernardo, pelo amor incondicional. Seus sorrisos me motivaram. Sem vocês, não seria possível. Amo vocês.

Ao amigo de longa data, Capitão de Corveta Matias Nunes, pela paciência e pelas relevantes contribuições ao longo do trabalho.

À Escola de Guerra Naval, bem como à Marinha do Brasil, pela oportunidade oferecida no aprimoramento pessoal e profissional.

À todos os senhores que compartilharam das dificuldades dessa iniciação científica, minha mais sincera e profunda gratidão.

## RESUMO

O propósito desta dissertação é, a partir do conteúdo da *Indian Maritime Security Strategy*, divulgada em 2015 e à luz dos pressupostos teóricos do estrategista estadunidense Alfred Thayer Mahan, analisar como a Índia elaborou a sua estratégia naval, de modo a compreender como esse Estado pretende impulsionar o seu poder marítimo e posicionar-se diante dos diferentes interesses econômicos e políticos de influentes atores externos que se fazem presentes na Região do Oceano Índico, tais como os Estados Unidos da América e a China. A relevância deste trabalho reside na possibilidade de entender como Délhi deixou o isolamento característico do período pós-independência para, no século XXI, transformar-se em uma potência em ascensão econômica e militar, a ponto de angariar a hegemonia regional no Oceano Índico. O trabalho responde ao questionamento de que a última versão da estratégia naval indiana tem aderência à teoria do *Sea Power*, elaborada pelo Almirante Mahan, principalmente no que diz respeito: à relevância do comércio exterior para o crescimento do Estado; à proteção das Linhas de Comunicação Marítimas por sua Marinha de Guerra; à utilização de posições estratégicas; e aos fatores geográficos e humanos que possibilitam o desenvolvimento do poder marítimo. Para isso, foi empregado um desenho de pesquisa de confronto entre a teoria e a realidade. Assim, após discorrer sobre os principais aspectos da teoria *mahaniana*, abordar as características e a importância da Região do Oceano Índico na geopolítica mundial do século XXI e analisar a *Indian Maritime Security Strategy*, foi possível constatar que a estratégia naval contemporânea da Índia tem aderência à teoria de referência.

**Palavras-Chave:** Índia. Mahan. Poder Marítimo. Estratégia Naval. Oceano Índico.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Mapa do Oceano Índico .....	56
Figura 2 –	Mapa dos pontos de estrangulamentos e das Linhas de Comunicação Marítimas da Região do Oceano Índico .....	57
Figura 3 –	Mapa das Linhas de Comunicação Marítimas estratégicas da Região do Oceano Índico .....	58
Figura 4 –	Mapa com as principais rotas marítimas do petróleo .....	58
Figura 5 –	Gráfico do volume de petróleo escoado pelos principais pontos de estrangulamento mundiais .....	59
Figura 6 –	Gráfico do volume de petróleo escoado pelas principais rotas marítimas mundiais .....	59
Figura 7 –	Mapa com a distribuição da infraestrutura portuária da Índia .....	60
Figura 8 –	Mapa das áreas marítimas de interesse da Índia .....	61
Figura 9 –	Gráfico das importações de petróleo da Índia .....	62
Figura 10 –	Gráfico do fluxo de navios mercantes nas Linhas de Comunicação Marítimas da Região do Oceano Índico .....	63
Figura 11 –	Mapa da localização da base militar de Diego Garcia .....	64
Figura 12 –	Mapa da localização do “Colar de Pérolas” da China .....	65
Figura 13 –	Mapa do projeto do Corredor Econômico China-Paquistão .....	66
Figura 14 –	Projetos de modernização da Marinha da Índia .....	67

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ASEAN –	Associação das Nações do Sudeste Asiático
CNUDM –	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
EUA –	Estados Unidos da América
IMMS –	<i>Indian Maritime Military Strategy</i>
IMSS –	<i>Indian Maritime Security Strategy</i>
ISBA –	<i>International Seabed Authority</i>
LCM –	Linhas de Comunicação Marítimas
NAe –	Navio-Aeródromo
NSSP –	<i>Next Steps in Strategy Partnership</i>
PC –	Plataforma Continental
PIB –	Produto Interno Bruto
RIMPAC –	<i>Rim of the Pacific Exercise</i>
ROI –	Região do Oceano Índico
SI –	Sistema Internacional
URSS –	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE –	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>A TEORIA MAHANIANA DO <i>SEA POWER</i> .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1</b>	<b>Mahan, a teoria do Poder Marítimo e a sua importância para os Estados .....</b>	<b>11</b>
<b>2.2</b>	<b>Fatores do desenvolvimento do Poder Marítimo .....</b>	<b>15</b>
2.2.1	Posição Geográfica .....	16
2.2.2	Conformação Física .....	16
2.2.3	Extensão Territorial .....	17
2.2.4	População .....	17
2.2.5	Caráter Nacional .....	18
2.2.6	Governo .....	18
<b>2.3</b>	<b>As Linhas de Comunicação Marítimas e as Posições Estratégicas .....</b>	<b>19</b>
2.3.1	Linhas de Comunicação Marítimas .....	19
2.3.2	O estabelecimento de Posições Estratégicas .....	20
<b>2.4</b>	<b>Conclusão parcial .....</b>	<b>21</b>
<b>3</b>	<b>O OCEANO ÍNDICO E A SUA IMPORTÂNCIA NA GEOPOLÍTICA MUNDIAL.....</b>	<b>23</b>
<b>3.1</b>	<b>A importância do Oceano Índico .....</b>	<b>23</b>
<b>3.2</b>	<b>Os interesses e as relações entre Estados na Região do Oceano Índico .....</b>	<b>25</b>
3.2.1	Índia .....	26
3.2.2	Estados Unidos da América .....	28
3.2.3	China .....	32
<b>3.3</b>	<b>Conclusão parcial .....</b>	<b>35</b>

<b>4</b>	<b>A ESTRATÉGIA NAVAL DA ÍNDIA NO SÉCULO XXI .....</b>	<b>38</b>
<b>4.1</b>	<b>A evolução da estratégia naval indiana à caminho das águas azuis .....</b>	<b>39</b>
<b>4.2</b>	<b>A atual Estratégia Naval da Índia .....</b>	<b>41</b>
4.2.1	Os interesses marítimos na modelagem da estratégia naval indiana .....	41
4.2.2	A ampliação do entorno estratégico .....	43
<b>4.3</b>	<b>O Poder Naval da Índia .....</b>	<b>45</b>
4.3.1	A estratégia para o desenvolvimento e capacitação da Força Naval .....	45
4.3.2	A Marinha indiana .....	47
<b>4.4</b>	<b>Conclusão parcial .....</b>	<b>48</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>50</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>53</b>
	<b>ANEXOS .....</b>	<b>56</b>



## 1 INTRODUÇÃO

Com uma área de 361 milhões<sup>1</sup> de km<sup>2</sup>, que abrange 70,8% da superfície terrestre, os oceanos são fontes incomensuráveis de recursos naturais e energéticos. Por eles, hoje é possível o rápido escoamento de informações, tendo em vista a crescente utilização de cabos submarinos e, no decorrer dos anos, os oceanos estão servindo como uma valiosa via de transporte para o comércio mundial. Em suas águas existem plataformas e estruturas *offshore* para a exploração das riquezas subaquáticas e do subsolo marinho, bem como transitam navios mercantes carregados com importantes *commodities*, que tornam o modal marítimo fundamental para o desenvolvimento estatal.

Logo, pode-se inferir que a utilização das Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) se faz relevante para a estabilidade política e econômica do Sistema Internacional (SI), demanda investimentos na área de defesa para prover os meios que garantam a sua segurança e, progressivamente, servirá como ferramenta para a projeção de poder dos Estados.

É nesse contexto que o presente trabalho terá como palco de suas análises o Oceano Índico, localizado entre Atlântico e Pacífico, e que abarca parcela expressiva das águas oceânicas mundiais. Por ele, por exemplo, escoam cerca de 80% do comércio mundial de petróleo<sup>2</sup>, o que denota a sua importância estratégica e faz dele objeto de cobiça pelos Estados.

Pela mitologia indiana, o oceano é tido como a fonte primordial para criação do universo e, ao longo de sua história, a Índia tem demonstrado uma íntima relação com o mar, testemunhando uma atividade marítima pacífica, ao contrário dos conflitos que se davam em sua porção continental, e que existem até hoje, vide a questão da Caxemira<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Dados sobre a área total e a porcentagem dos oceanos em relação a superfície terrestre estão disponíveis em: <<http://www.astronoo.com/pt/artigos/agua-dos-oceanos.html>>. Acesso em 19 nov. 2020.

<sup>2</sup> Dados sobre o fluxo de petróleo disponíveis em: <<https://thediplomat.com/2011/03/why-the-indian-ocean-matters>>. Acesso em 19 abr. 2020.

<sup>3</sup> Disputas territoriais e conflitos étnicos na região do extremo Noroeste do subcontinente Indiano, conhecida Caxemira, entre Índia, Paquistão e China (MINGST, 2014).

O advento do século XXI, que chegou contagiado pelos efeitos da globalização<sup>4</sup> e com um novo arranjo de SI, o multipolar, fez com que a Índia, forçosamente, revisse a sua política externa, de modo a se adequar e obter uma inserção profícua no cenário internacional.

Isto posto, a Índia foi a busca de um ponto de equilíbrio utilizando novas correntes de pensamentos estratégicos, a fim de alavancar, de maneira pragmática, a sua política externa em direção aos novos desafios. Dentre eles, estava o reposicionamento de sua Marinha, em consonância com os objetivos políticos e estratégicos. A partir de então, valendo-se de sua proeminente posição geográfica na Região do Oceano Índico (ROI) e já vivenciando uma conjuntura econômica favorável, a Índia volta-se para o mar e demonstra claramente a sua vontade de possuir uma “Marinha de Águas Azuis”<sup>5</sup>, o que será fator primordial para a consolidação da supremacia geopolítica na ROI.

Contudo, cabe destacar que a conjuntura geopolítica e econômica da ROI é influenciada pelos acontecimentos que vêm ocorrendo ao longo deste século, cujos efeitos se propagam de forma rápida e complexa. Com isso, a ROI torna-se um cenário volátil e instável, envolto por conflitos de interesses, no qual a Índia se insere com a pretensão de ampliar a sua área de atuação. Essas constantes mudanças na conjuntura geopolítica da ROI e, conseqüentemente, na política externa indiana, são refletidas em seu poder naval, onde os resultados podem ser vistos nas publicações doutrinárias de sua Marinha que, ao longo do século XXI, estão sofrendo atualizações.

Após estudar a *Indian Maritime Security Strategy* (IMSS), datada de 2015, o propósito desta dissertação é, à luz dos pressupostos teóricos do Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914), analisar como a Índia elaborou a sua atual estratégia naval de modo a

---

<sup>4</sup> A globalização é um termo elaborado na década de 1980 e consiste num processo de intensificação da integração econômica e política, marcada pelos avanços nos sistemas de comunicação e transporte (MINGST, 2014).

<sup>5</sup> É a Marinha com a capacidade de atuar além das 200 milhas da costa e projetar poder além de suas fronteiras marítimas. Sob o aspecto político, entende-se que a “Marinha de Águas Azuis” é uma extensão da presença estatal em outros mares e Oceanos (SCOTT, 2007).

ampliar o seu poder marítimo e a posicionar-se diante dos interesses econômicos dos diferentes Estados na ROI, considerando a atual conjuntura geopolítica do século XXI.

De forma a alcançá-lo, será utilizado como desenho de pesquisa o confronto entre a teoria e realidade, fundamentada em consulta documental e bibliográfica. Ainda cabe mencionar que a pesquisa estará limitada, no que diz respeito ao contexto temporal, ao século XXI, e que a opção por adotar a teoria *mahaniana* se deu por entender que ela vem balizando o pensamento estratégico da Marinha da Índia, bem como de outras Marinhas do sul da Ásia e, também, por ser recorrente a utilização do legado de Mahan nas obras dos estrategistas navais indianos.

Para isto, esta dissertação está organizada em cinco capítulos, a contar desta introdução. O segundo capítulo apresentará alguns fundamentos da Teoria do Poder Marítimo, com ênfase na importância das LCM e das posições estratégicas para apoiar a projeção de poder do Estado. Em continuidade ao estudo, o terceiro capítulo abará os aspectos geopolíticos e econômicos que caracterizam a ROI, com enfoque para os interesses da Índia, dos Estados Unidos da América (EUA) e da China.

O quarto capítulo discorrerá sobre os principais pontos da estratégia naval da Índia, a fim de encontrar evidências que comprovem a sua aderência aos conceitos *mahanianos* e, também, sobre o seu poder naval, restringindo-se aos meios de superfície, a fim de compreender como a sua Marinha pretende alcançar a projeção para as “águas azuis”.

Por fim, encerrando a dissertação, o quinto capítulo concluirá o estudo, indicando se a estratégia naval indiana está realmente orientada à luz dos conceitos do estrategista estadunidense e, ainda, se atualmente esse Estado possui um poder naval capaz de garantir a proteção dos interesses nacionais na ROI.

## **2 A TEORIA MAHANIANA DO SEA POWER<sup>6</sup>**

O conceito de Poder Marítimo é uma das questões centrais deste trabalho, uma vez que se propõe a discorrer sobre o arranjo da Estratégia Naval adotada pela Índia no século XXI, a fim de garantir a segurança marítima e a posicionar-se, preponderantemente, diante dos interesses dos demais Estados no Oceano Índico.

Para isso, com o intuito de propiciar uma melhor compreensão do conteúdo a ser exposto ao longo desta dissertação, o presente capítulo abordará a teoria do *Sea Power*, do Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914), adotando como referência a sua principal obra, *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*<sup>7</sup>, cuja primeira edição foi publicada em 1890, que tem como pano de fundo a ascensão da Grã Bretanha como potência naval no século XIX, para justificar a importância do Poder Marítimo.

Desse modo, o capítulo estará dividido em quatro partes, onde primeira apresentará Mahan, a teoria do Poder Marítimo e a sua importância para os Estados. Na segunda parte serão discutidos os fatores necessários ao desenvolvimento do Poder Marítimo. Em continuidade, a terceira parte discorrerá sobre as LCM e o estabelecimento de posições estratégicas. E, ao final capítulo, a quarta parte contemplará uma conclusão parcial acerca dos aspectos apresentados.

### **2.1 Mahan, a Teoria do Poder Marítimo e a sua importância para os Estados**

O Almirante Mahan era filho de Dennis Hart Mahan, professor de arte da guerra e de engenharia militar na Academia Militar de West Point. Contrariando a vontade de seu pai, o jovem Mahan ingressou na Marinha dos EUA, vindo a se tornar oficial em 1856 e servindo até 1896 (TOSTA, 1984).

O reconhecimento mundial do Almirante Mahan certamente não se deve a sua lida

---

<sup>6</sup> Poder Marítimo (tradução nossa).

<sup>7</sup> “A influência do Poder Marítimo sobre a História” (tradução nossa).

diária como oficial da Marinha estadunidense, visto que sua carreira naval não teve feitos particularmente brilhantes, e, dentre os cargos que exerceu, cabe destacar a sua passagem como professor fundador da *Naval War College*<sup>8</sup>, em 1884 (ALMEIDA, 2015).

Mahan tinha o hábito de estudar História e o interesse pelos assuntos relativos ao comércio realizado pelo mar, vindo a se tornar famoso pelas várias preleções sobre o tema “O poder marítimo e seus efeitos no destino dos Estados” (TOSTA, 1984). Ele foi o primeiro a publicar um trabalho sobre o Poder Marítimo e, devido a sua *magnum opus*, suas ideias se espalharam pela Europa e Ásia (COLE, 2013).

O estrategista estadunidense aprofundou suas pesquisas na área de História Naval, com ênfase nos séculos XVII e XVIII, buscando analogias entre a guerra terrestre e a guerra no mar. Com isso, ele buscava formular uma estratégia eminentemente naval, até então inexistente (ALMEIDA, 2015). Sendo assim, Mahan forneceu uma base histórica ao “navalismo”<sup>9</sup>, sendo esse elemento essencial do movimento expansionista que caracterizou as principais potências europeias na *Belle Époque*<sup>10</sup>, além dos EUA e do Japão (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Ao longo de sua vida, o Almirante Mahan teve 18 obras publicadas e, *post mortem*, como reconhecimento por sua contribuição para as demais gerações de oficiais da Marinha dos EUA, foi homenageado com a chancela *USS MAHAN* gravada nos costados de seus navios, e recebeu a alcunha de “Evangelista do Poder Naval”, pelo notório saber em estratégia naval (TOSTA, 1984).

Ao olhar para o legado teórico deixado pelo Almirante Mahan, pode-se destacar a sua importância para o desenvolvimento das bases do Poder Marítimo e da Estratégia Naval,

---

<sup>8</sup> *Naval War College* é a Escola de Guerra Naval da Marinha dos EUA, fundada em outubro de 1884 (EUA, 2015).

<sup>9</sup> O “navalismo” corresponde a ideologia *mahaniana* que se estendeu pelas principais potências, entre o fim do século XIX e o início do XX, na qual as Marinhas mais poderosas proporcionavam o controle do mar e o poder da nação (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

<sup>10</sup> A *Belle Époque* corresponde ao período na história da França que ficou marcado pela paz e harmonia em seus territórios, com latente avanço artístico e tecnológico. Pode se entender como um estado de espírito do povo francês, compreendido entre meados do século XIX e o início da Grande Guerra (1914-1918) (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

que, atestado pela história, mostra a assertividade daqueles Estados que conceberam suas Marinhas sobre os alicerces *mahanianos*.

O entusiasmo dispensado por Mahan às extensas pesquisas históricas e a sua devoção ao pregar a primazia do mar no destino dos Estados foram pontos que contribuíram sobremaneira para maturação do conceito de Poder Marítimo, que vem ecoando pela posteridade na formulação de estratégias de importantes Marinhas, bem como da política externa de diversos atores do SI.

Pela seguinte citação, retirada da introdução da obra mais célebre de Mahan, é possível enxergar, a partir de uma análise histórica, o pensamento do estrategista a respeito da importância do Poder Marítimo para o destino dos Estados.

A história do Poder Marítimo é, frequentemente, embora não somente, uma narrativa de disputas entre Estados, de rivalidades mútuas, de violência, frequentemente, culminando em guerra. A profunda influência do comércio marítimo nas riquezas e no poder estatal foi vista de forma clara, antes mesmo de serem detectados os verdadeiros princípios que governavam e davam prosperidade a esses Estados (MAHAN, 1987, p. 3, tradução nossa)<sup>11</sup>

A partir disso, é nítida a intenção do estrategista de chamar a atenção para o papel preponderante do comércio exterior realizado por vias marítimas como elemento catalisador de prosperidade e de segurança econômica para os Estados.

O Almirante Mahan exaltava a necessidade estatal de garantir a proteção do mar, no intuito de salvaguardar os seus interesses. Sendo assim, ele conceituava que o Estado que possuísse um litoral extenso e ambições marítimas teria condições de se fortalecer e de obter as capacidades necessárias para sobrepujar as potências terrestres. Para ele, as lideranças governamentais deveriam, por princípio, usufruir do mar em seu proveito e, por conseguinte,

---

<sup>11</sup>No original, em inglês: “*The history of Sea Power is largely, though by no means solely, a narrative of contests between nations, of mutual rivalries, of violence frequently culminating in war. The profound influence of sea commerce upon the wealth and strength of countries was clearly seen long before the true principles which governed its growth and prosperity were detected*” (MAHAN, 1987, p.3).

desenvolverem um grande poder marítimo (MAHAN, 1987).

Para Mahan, a história do Poder Marítimo se confunde com as tentativas de dominação desse ambiente de interesse, que geram conflitos entre Estados e, em alguns casos, tem seu ápice materializado pelo uso da violência (MAHAN, 1987).

Embora o estudo do pensamento *mahaniano* direcione, inevitavelmente, para as táticas de enfrentamento entre Esquadras e aos conceitos de “Navio Capital” e “Batalha Decisiva”, o estrategista também defendia pela premência em proteger o tráfego marítimo, considerado por ele a razão de ser das Marinhas de Guerra (MAHAN, 1987).

Mahan dizia que o domínio do mar era um dos requisitos necessários a consecução da vitória para aquele Estado que fosse dotado de potencial militar. Isso porque seria mantida a continuidade da troca de produtos manufaturados por matérias-primas. Desse modo, emergiria um cenário no qual seria estabelecida uma estreita interdependência entre o comércio marítimo e a Marinha de Guerra (TOSTA, 1984).

Segundo o Almirante estadunidense, todos os esforços devem ser envidados para garantir a segurança necessária, de forma que o Estado usufrua de parcela relevante dos proventos comerciais e econômicos advindos do “teatro marítimo”, devendo, ainda, despender o máximo esforço para negar esse privilégio aos demais (MAHAN, 1987).

O estrategista ainda registra uma importante diferença semântica entre Poder Marítimo e Poder Naval. Para ele, a primeira expressão está relacionada ao comércio marítimo e representada por uma Marinha Mercante. E, a segunda, está associada a vertente militar e caracterizada pela Marinha de Guerra (TOSTA, 1984).

Apesar de recomendar, veementemente, o investimento em Esquadras capazes de proteger o tráfego marítimo, essencial à prosperidade do Estado, ele reconhecia que o comércio exterior prosperava na paz e perecia na guerra, logo a paz deveria ser o interesse precípua. O aspecto comercial torna-se o mais relevante na teoria do Poder Marítimo e, desse modo, o

Almirante Mahan é enfático ao impor a necessidade da segurança das LCM de interesse do Estado (MAHAN, 1987).

Tendo em vista que a maior parte do comércio exterior se daria pelo modal marítimo, seriam necessárias bases ultramarinas, estrategicamente posicionadas, a fim de prover apoio às LCM. A proteção dessas linhas ficaria à cargo de uma Esquadra e a prosperidade gerada pelo comércio marítimo seria a responsável por custear a Força Naval que o defende (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Nesse sentido, sob uma perspectiva histórica, pode-se constatar que Mahan foi enfático ao registrar a importância do Poder Marítimo como notório instrumento das expressões política, econômica e militar do Poder Nacional e da influência do comércio exterior no crescimento dos Estados.

Ao estabelecer os três elementos necessários para alavancar o desenvolvimento do comércio marítimo, quais sejam uma expressiva Marinha Mercante, uma Marinha de Guerra forte e o estabelecimento de posições estratégicas para assentamento de bases avançadas, Mahan apresenta como se dará o ciclo do comércio exterior de um Estado. E, ao consubstanciar as diferenças entre o Poder Marítimo e o Poder Naval, o estrategista estadunidense define as responsabilidades das duas Marinhas dentro dessa dinâmica do comércio.

Logo, a relevância do Poder Naval, no que cabe ao domínio do mar, está intrinsecamente correlacionada a segurança, ao garantir acesso confiável, em tempos de paz ou de guerra, ao comércio exterior conduzido pelo Poder Marítimo, por meio da utilização das LCM.

## **2.2 Fatores do desenvolvimento do Poder Marítimo**

Em *The influence of Sea Power upon History*, Mahan fez questão de realçar aqueles fatores que seriam condicionantes para os Estados desenvolverem e sustentarem um notável



Poder Marítimo. Esses conceitos, que foram por ele denominados como as “Fontes do Poder Marítimo” (PARET, 2001), são: posição geográfica, configuração física, extensão territorial, população, caráter nacional e governo (MAHAN, 1987).

A partir disso, a seguir serão apresentados, resumidamente, como esses fatores interferem no desenvolvimento estatal.

### 2.2.1 Posição Geográfica

O Estado que possuir uma localização central em relação aos demais Estados, poderá ter o acesso facilitado às LCM e outras posições de interesse, de modo a permitir a concentração de forças navais e acarretar a superioridade estratégica. Se a sua posição geográfica não necessitar de defesa para possíveis agressões vindas de terra, o Estado poderá despender seus esforços no emprego de sua Marinha de Guerra (MAHAN, 1987).

Sendo assim, pode-se entender que a posição geográfica é o fator que proverá as melhores condições para o desenvolvimento das atividades marítimas, isso porque aqueles Estados que não convivem com inseguranças em sua porção terrestre e não aspiram se expandir no continente, como, por exemplo, a Grã Bretanha na Europa, possuem vantagem e poderão dirigir seus esforços para ampliação do Poder Marítimo.

### 2.2.2 Configuração Física

A configuração física é o fator que poderá abonar ou até mesmo prejudicar o desenvolvimento do Poder Marítimo. Um Estado que possuir um litoral vasto, com baías e regiões abrigadas, possibilitará o estabelecimento de portos e bases navais, que favorecerão o acesso ao mar e propiciarão o desenvolvimento de uma mentalidade marítima. Ao contrário, caso o território possua um contorno inóspito e de difícil acesso, este fator tenderá a desfavorecer a ampliação do comércio marítimo e, conseqüentemente, a reduzir os

investimentos nas Marinhas Mercante e de Guerra (MAHAN, 1987).

Logo, a configuração física do litoral é um fator relevante para o estabelecimento das estruturas portuárias, visto que apenas aqueles Estados que possuem um litoral recortado e de fácil acesso terão a capacidade de construir esses tipos de instalações e a possibilidade de fomentar o comércio marítimo.

### 2.2.3 Extensão territorial

Não é apenas a área total do Estado que deverá ser considerada e sim a extensão de sua região costeira. Se as condições geográficas e físicas forem as mesmas, o tamanho do litoral será um sinal de força ou fraqueza, de acordo com o tamanho da população. Assim, o Estado seria como uma “fortaleza” e a “guarnição”, por sua vez, deveria ser proporcional ao seu tamanho (MAHAN, 1987).

Isso posto, pode-se depreender que a extensão territorial não se refere somente a área total que um Estado possui, englobando, também, a extensão da sua faixa litorânea e a população que a habita.

### 2.2.4 População

O importante é o quantidade de pessoas com vocação e disponíveis para serem empregadas nas atividades que se referem ao uso do mar (MAHAN, 1987).

Logo, ao se tratar de população, o relevante para o Estado é, além possuir uma densidade populacional bem distribuída ao longo do seu litoral, que existam pessoas qualificadas e disponíveis para serem utilizadas, por exemplo, a bordo dos navios mercantes ou dos meios da Força Naval e em outros serviços correlacionados com o setor marítimo.

### 2.2.5 Caráter Nacional

Os homens são atraídos pelo dinheiro e, a depender do meio pelo qual eles buscam atingir esse objetivo, também poderá influenciar o desenvolvimento do Poder Marítimo (MAHAN, 1987).

Destarte, o caráter nacional está intimamente correlacionado com os fatores morais dos homens que estão envolvidos com os interesses nacionais. É esse fator que impulsionará o Estado em direção à uma expansão ultramarina e, que poderá ser potencializado, se as ações do Governo caminharem nesse mesmo sentido.

### 2.2.6 Governo

O caráter próprio do Governo e de seus líderes nacionais consiste na inteligência e nos rumos pretendidos pelas decisões governamentais. Desse modo, as medidas e as atitudes empregadas poderão estimular ou prejudicar o desenvolvimento do Poder Marítimo, uma vez que elas influenciam diretamente nos caminhos que serão adotados pelo Estado (MAHAN, 1987).

Logo, o governo será o responsável por impulsionar o desenvolvimento do comércio marítimo com outros Estados, principalmente em tempos de paz, e também por manter uma Marinha de Guerra pronta e proporcional ao tamanho de seus próprios interesses.

Dessa forma, é possível inferir que dentre todos os fatores expostos pelo Almirante Mahan, há uma preponderância para que sejam potencializados os fatores geográficos. Os demais, tais quais a população, o caráter nacional e o governo, são fatores que podem ser realçados por meio de um incentivo a mentalidade marítima e por investimentos nas áreas atinentes às atividades do mar.

Com isso, pode-se entender que os Estados que souberem explorar, corretamente, as vantagens advindas desses fatores em seus limites territoriais, tenderão a ampliar a sua

capacidade de utilização do mar e, conseqüentemente, propiciarão o desenvolvimento de seu Poder Marítimo.

### 2.3 As linhas de comunicação marítimas e as posições estratégicas

Mahan afirmava que a prosperidade de um Estado está associada à sua capacidade de comercializar e escoar riquezas pelo mar, utilizando as LCM de interesse. Isso implica a necessidade de uma Marinha de Guerra forte e capaz de defender seus navios e as LCM, bem como de uma posição geográfica favorável em relação a elas, de modo a ampliar a permanência de sua Força Naval no mar e prover um melhor apoio logístico (MAHAN, 1987).

Nesse contexto, ainda existem outras duas formas de incrementar a permanência dos navios no mar, quais sejam pelo estabelecimento de posições estratégicas com bases avançadas ou pela utilização de portos localizados em Estados amigos (MAHAN, 1987).

Destarte, a seguir serão estudadas, de maneira pormenorizada, as LCM e as posições estratégicas, por se fazerem relevantes para a melhor compreensão da teoria *mahaniana*.

#### 2.3.1 Linhas de Comunicação Marítimas

Os navios que navegam para ou de algum lugar devem ter portos seguros para os quais retornarem, e o quanto possível, serem seguidos pela proteção de seu Estado durante a viagem (MAHAN, 1987, p. 87, tradução nossa)<sup>12</sup>.

Nesta passagem de sua *magnum opus*, Mahan expõe a prioridade que deverá ser dispensada pelos Estados à proteção das LCM e suscita também a necessidade de garantir a segurança dos portos onde os navios atracam.

O estrategista define que as LCM são as rotas preferenciais ao comércio, que foram

---

<sup>12</sup>No original, em inglês: “*The ships that sail to or from anywhere must have secure ports to which to return, and must, as far as possible, be followed by the protection of their country throughout the voyage.*” (MAHAN, 1987, p. 87)

escolhidas pelos Estados de acordo com os interesses nacionais. Desse modo, ele faz uma analogia do mar como uma imensa estrada repleta de ameaças. Contudo, transparece de forma clara a preeminência do mar como o ambiente mais favorável ao transporte comercial, frente à alternativa terrestre (MAHAN, 1987).

Na análise feita por Mahan, as ameaças estratégicas no âmbito externo implicam a Marinha de Guerra a responsabilidade por conduzir a proteção do comércio marítimo. Em virtude disso, dar-se-á maior importância a Marinha Mercante e, em ato contínuo e intrínseco, aparecerá a Marinha de Guerra (MAHAN, 1987).

Ele ainda mencionou que a chave para a conquista da hegemonia mundial está no controle das LCM e no emprego estratégico do Poder Naval, uma vez que as vias marítimas são os caminhos naturais por onde se escoam as riquezas que são imprescindíveis ao crescimento do Estado (MAHAN, 1987).

Isso posto, pode-se depreender que Mahan vislumbrava o controle das LCM como sendo de fundamental importância para a preservação do comércio exterior, devendo, para isso, empregar uma Marinha de Guerra forte e preparada para defender as LCM de interesse do Estado e ameaçar aquelas relacionadas aos seus oponentes.

### 2.3.2 O estabelecimento de Posições Estratégicas

O Almirante Mahan registra que as colônias e as bases navais avançadas deverão estar estrategicamente localizadas, a fim de propiciar aos navios de guerra posicionamento adequado ao longo das LCM (PARET, 2001).

A possibilidade de poder usufruir das vantagens advindas do estabelecimento de posições estratégicas torna-se relevante porque isso proporcionará um acréscimo na capacidade de proteção das LCM de interesse, tendo em vista que facilitará o posicionamento das Forças Navais, e poderá incrementar a sustentação do apoio logístico prestado a esses navios.

Destarte, o estrategista vislumbrava que para defender as suas LCM de interesse, os Estados deverão priorizar a expansão de suas conquistas, ampliando a aquisição de posições estratégicas e, dentro desse contexto, surge a importância dos pontos focais.

Os pontos focais são definidos como sendo os eixos de convergência das LCM e o seu controle é um fator relevante para a salvaguarda do fluxo dos bens escoados pelo mar (COLE, 2013). Logo, a manutenção do acesso a esses pontos poderá representar o sucesso ou o fracasso do Estado que se volta essencialmente para o mar, haja vista que seu controle por um beligerante levará a interrupção do comércio realizado pelas LCM e, por consequência, ao possível colapso econômico estatal (PARET, 2001).

Dessa forma, pode-se entender que a decisão de um Estado expandir os territórios ultramarinos, buscando posições estrategicamente favoráveis, será fundamental para a consolidação de seu comércio marítimo. Nesse sentido, cabe destacar a importância dada pelo Almirante Mahan a necessidade de se ter uma Marinha de Guerra forte e preparada para defender os navios mercantes, as LCM e os pontos focais para onde convergem essas Linhas.

## **2.4 Conclusão parcial**

Ao longo deste capítulo foram desenvolvidas algumas ideias do pensamento estratégico do Almirante Alfred Thayer Mahan acerca da Teoria do Poder Marítimo, abrangendo os seus aspectos determinantes e a sua importância para os Estados.

Em *The influence of Sea Power upon History*, amparado pelos principais eventos navais dos séculos XVII e XVIII, o autor evidenciou a superioridade dos impérios marítimos sobre os terrestres, vide a ascensão da Grã Bretanha como potência naval no século XIX, e deu forma ao Poder Marítimo, apresentando o embasamento teórico e os princípios, que até a publicação de sua célebre obra, em 1890, ainda não tinham sido sistematizados.

Em sua teoria, o estrategista estadunidense destacou o papel protagonista atribuído

ao Poder Marítimo para a segurança e a prosperidade dos Estados. Ele foi enfático ao registrar a importância do comércio exterior para o fomento da economia e do Poder Marítimo com um notório instrumento das expressões política, econômica e militar.

É nesse sentido que Mahan apresentou, sob aspectos geográficos e humanos, os seis fatores que deverão ser explorados pelos Estados que almejam desenvolver o Poder Marítimo e estabeleceu os três pilares nos quais ele deverá se apoiar de modo a garantir um próspero comércio exterior, quais sejam: uma expressiva Marinha Mercante, uma Marinha de Guerra forte e a estabelecimento de posições estratégicas.

Assim, ao fazer a diferenciação entre Poder Marítimo e Poder Naval, o estrategista conferiu aos navios mercantes a responsabilidade pelo comércio exterior, ou seja, pelo transporte das riquezas, e às Esquadras, a responsabilidade pela proteção, em tempos de paz e de guerra, desse fluxo e das LCM de interesse. Por fim, Mahan também acentuou a necessidade do estabelecimento de posições estratégicas, com intuito de facilitar a proteção das LCM e incrementar o suporte logístico aos seus navios.

Isso posto, tendo sido analisados os conceitos teóricos de Alfred Thayer Mahan, serão apresentados, no próximo capítulo, a ROI e os seus aspectos geopolíticos e geoeconômicos, com enfoque para os interesses da Índia, dos EUA e da China nessa região.

### **3 O OCEANO ÍNDICO E A SUA IMPORTÂNCIA NA GEOPOLÍTICA MUNDIAL**

Após ter sido apresentada a base teórica do pensamento estratégico do Almirante Mahan, o trabalho adotará a ROI como recorte geográfico, com a finalidade de delinear o cenário dentro do qual se insere parcela importante do entorno estratégico da Índia nesse século.

O Almirante Mahan pregava que o Estado que controlasse as águas do Índico seria o responsável pela dominação da Ásia, sendo esse oceano a chave dos sete mares e onde, futuramente, se decidiria o destino do mundo no século XXI (HOLMES *et al*, 2009).

Em *Ensuring Secure Seas*<sup>13</sup>, o Almirante Dhowan (1954-) registrou que a última década testemunhou a dependência da Índia ao ambiente marítimo e, à medida que vertentes econômica, militar e tecnológico do Poder Nacional estão crescendo, as interações globais também se ampliam, bem como seus imperativos de segurança nacional e interesses políticos se expandem para a ROI (ÍNDIA, 2015).

A partir disso, este capítulo estará dividido em três partes, onde a primeira contemplará a importância da ROI. A segunda parte discorrerá sobre os interesses e as relações entre os Estados presentes no Oceano Índico, limitando-se apenas a Índia, os EUA e a China. E, ao final do capítulo, a terceira parte abarcará uma conclusão parcial acerca dos aspectos apresentados.

#### **3.1 A importância do Oceano Índico**

O Índico, com aproximadamente, 74 milhões de km<sup>2</sup>, é terceiro maior oceano do mundo e suas águas correspondem a 20% da porção marítima do planeta. Estrategicamente posicionado entre o Atlântico e o Pacífico (FIG. 1, ANEXO A), banhando mais de 40 Estados, a ROI concentra importantes LCM e é considerada passagem obrigatória para cerca de 50%

---

<sup>13</sup>Garantindo Mares Seguros (tradução nossa).



dos contêineres e 80% do petróleo mundial. Ela adquire ainda mais importância na geopolítica mundial devido a riqueza em recursos energéticos, principalmente o petróleo e o gás natural (MULLEN; POPLIN, 2015).

Um outro aspecto relevante é que, diferentemente dos demais oceanos, no acesso ao Índico existem “Pontos de Estrangulamento<sup>14</sup>”, quais sejam: no sentido oeste-leste, o Cabo da Boa Esperança e Canal de Moçambique; ao norte, o Canal de Suez e o Estreito de Bab El-Mandeb, no final do Mar Vermelho, e o Estreito de Hormuz, na saída do Golfo Pérsico; e no sentido leste-oeste, os Estreitos de Málaca, Sunda, Lombok e Ombai-Wetar (FIG. 2, ANEXO B) (KUMAR, 2009).

A ROI acumula um grande número de LCM (FIG. 3, ANEXO C) englobando as principais rotas marítimas do petróleo (FIG. 4, ANEXO C) e dois *chokepoints*<sup>15</sup> críticos. Pelo Estreito de Málaca transitam cerca de 40% de todo comércio mundial e, junto com Ormuz, mais de 60% de todo o petróleo bruto negociado no mercado internacional (FIG. 5 e 6, ANEXO D) (KAPLAN, 2009).

No leito e no subsolo marinho dessa região ainda existem uma infinidade de outros recursos naturais e, dentre eles, os chamados nódulos polimetálicos, que no mar percebem uma longevidade maior do que em terra (CHEEMA, 2012). Tendo em vista que as reservas continentais estão em redução, a tendência é que se intensifique a exploração desses valiosos depósitos marinhos (COLE, 2013).

Isso posto, constata-se que o Oceano Índico encerra uma expressiva parte das águas mundiais, estando estrategicamente posicionado, além de dispor de significantes recursos naturais, como petróleo e gás natural. Dentre as suas particularidades, cabe destacar a concentração de importantes LCM, a relevância dessas águas para o comércio exterior e a

---

<sup>14</sup>São as passagens onde os mares se estreitam a tal ponto que são passíveis de bloqueio ou interceptação por Forças Navais (COLE, 2013).

<sup>15</sup>Pontos de estrangulamento (tradução nossa).

vulnerabilidade que os navios observam ao ingressarem na região, devido a existência de gargalos à navegação suscetíveis à interceptação pelo oponente em situação de conflito.

Logo, uma vez que a estabilidade do tráfego marítimo e a exploração desses recursos naturais influenciam diretamente a economia global, é possível entender que o Índico desponta como rota indispensável à segurança econômica e energética dos Estados e, por isso, está sob constante observação das potências, que não medem esforços ao despender parcela expressiva de suas Marinhas para garantir a continuidade das atividades na região.

Dessa forma, a seguir serão analisados os principais interesses e as relações desenvolvidas entre os Estados presentes na ROI, restringindo-se apenas a Índia, EUA e China.

### **3.2 Os interesses e as relações entre os Estados na Região do Oceano Índico**

A importância do Oceano Índico já havia sido vislumbrada por alguns estrategistas, entre eles, Mahan, e desde o fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), acompanhado pelos movimentos de independência das colônias remanescentes nessa região, o Índico passou a receber a atenção considerável dos EUA e da ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Com o término da Guerra Fria (1947-1989) e a subsequente chegada da globalização, esse espaço marítimo adquiriu relevância também para outros Estados, como a Índia, por exemplo, que entrou em processo de expansão econômica e industrial (HOLMES *et al*, 2009).

O mundo globalizado trouxe consigo a crença de que os conflitos entre Estados tenderiam a arrefecer, em função de uma harmoniosa interdependência econômica. Entretanto, ao olhar para o cenário geopolítico atual, verifica-se que essa suposição parece ser improvável e alguns autores já se arriscam a dizer que a ROI será o provável palco de um futuro conflito de maiores proporções (COLE, 2013).

É partir disso que, considerando a conjuntura do século XXI, serão abordados os principais interesses e as relações entre a Índia, os EUA e a China na ROI.

### 3.2.1 Índia

O subcontinente indiano se compara a um grande porta-aviões “inafundável”, ou seja, o ponto estratégico mais importante do Índico. E, sob esse aspecto, Mahan mencionou suas ideias acerca da Índia, ressaltando que, devido a sua posição central no Índico, esse Estado seria crucial para penetração no Oriente Médio e para conter o avanço da China em direção ao mar (HOLMES *et al*, 2009).

Hoje a Índia, sétima economia mundial, é muito dependente do mar para realização de seu comércio, atingindo a expressiva marca de 97% do total sendo escoado por essa via. Os principais componentes da atividade marítima dentro da economia indiana são a pesca, a grande infraestrutura portuária ao longo das costas oeste e leste (FIG. 7, ANEXO E) e a exploração de minerais, em especial, o petróleo e o gás natural (KAPLAN, 2010; COLE, 2013).

Enquanto a ROI está em segundo plano na política externa de alguns Estados, para a Délhi essa região contempla a principal área marítima de interesse (FIG. 8, ANEXO F) (ÍNDIA, 2015), que concentra as “Linhas de Sobrevivência” necessárias ao seu desenvolvimento econômico (BERLIN, 2006).

Hoje, a Índia possui a segunda maior população do mundo, atrás apenas da China, e com perspectivas de alcançar a primeira posição até 2030 (KUMAR, 2009). Ela está bem próxima de se tornar o quarto maior consumidor de petróleo no mundo, perdendo apenas para EUA, China e Japão, sendo que 90% das importações da *commodity* tem como origem o Golfo Pérsico (FIG. 9, ANEXO G) (KAPLAN, 2010).

Com um tráfego mercante de 40 navios por dia, em ascensão, no seu entorno estratégico (FIG. 10, ANEXO H), a Índia se vê obrigada a possuir uma Força Naval capaz de proteger as LCM e de manter a estabilidade na ROI. É nesse contexto que se insere a importância de uma Estratégia Naval focada na manutenção das LCM abertas em tempos de paz ou de crise (HOLMES *et al*, 2009).

Assim, é importante destacar que, sob o enfoque geográfico, a Índia é favorecida por ter uma posição estratégica central, o que facilita o acesso às LCM e contribui sobremaneira para o incremento das atividades marítimas e para consolidar sua primazia na ROI.

Ainda cabe observar que Délhi está em franca ascensão econômica e dependente das exportações para fortalecer sua balança comercial. Esse crescimento está acompanhado pela previsão de que a população indiana venha a se tornar a maior do mundo nos próximos dez anos e pelo aumento na demanda energética, que já pode ser observado no total das importações de petróleo e gás natural.

Portanto, tendo em vista a relevância atribuída à ROI para sua política externa, a Índia, como potência regional, se vê obrigada a prover a segurança marítima nessa área por meio de um Poder Naval forte.

A Índia, no que concerne a ROI, se preocupa com a presença de diversas Forças Navais, com a riqueza petrolífera do Golfo Pérsico e com a importância dos estreitos para a segurança marítima do Estado (BERLIN, 2006).

O principal interesse marítimo dos indianos é garantir a segurança do seu Estado, o que não se restringe apenas aos territórios costeiros ou insulares, mas também as porções marítimas, em especial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC). Com isso, o governo da Índia entende que estará protegendo o comércio exterior e propiciando o seu crescimento econômico (ÍNDIA, 2009).

A China, por exemplo, enxerga na Índia uma ameaça em potencial ao seu principal imperativo estratégico, qual seja a proteção de suas LCM de interesse na ROI. Já os EUA acreditam que os indianos poderão contribuir com seu objetivo de permanecer como potência preponderante na segurança marítima global (BREWSTER, 2016). Assim, uma vez que o século XXI vem apresentando os EUA e a China como grandes potências rivais, a direção para a qual a Índia pender poderá determinar o curso da geopolítica na Eurásia (KAPLAN, 2013).

Nesse cenário ainda há de se levar em conta a instabilidade decorrente das relações da Índia com o Paquistão e a China (KAPLAN, 2013), além do fato da Índia possuir uma autonomia estratégica como uma potência regional do Índico, o que leva o seu poder político a ser extremamente criterioso no estabelecimento de alianças com potências extrarregionais, em especial, com os EUA e a China (BURGESS, 2015; HORNAT, 2016).

O expansionismo indiano em direção às águas do Índico e a alta dos indicadores econômicos tem chamado a atenção de outros Estados, que sentem seus interesses dentro da ROI ameaçados. No cenário geopolítico atual, onde EUA e China se apresentam como potências rivais, pode-se inferir que haverá o aumento da presença de ambos na ROI e, a depender do direcionamento adotado por Délhi, isso refletirá no nível de tensão da região.

Assim, é possível constatar que a Índia, em decorrência dos conflitos territoriais com Paquistão e China, está cética a qualquer aproximação desses Estados e, por visar a manutenção do *status quo* de potência regional, está cautelosa no estabelecimento de alianças de maior porte com os EUA.

### 3.2.2 Estados Unidos da América

Os estrategistas estadunidenses frequentemente consideram o Oceano Índico como uma área capaz de produzir as maiores mudanças no que tange ao balanço de poder mundial e, em função disso, os EUA elaboram sua política marítima de modo a ampliar a capacidade de influenciar eventos externos na ROI (ROGERS, 2009).

Os interesses da segurança econômica dos EUA são indissociáveis dessa área. Assim, em 2012, os estadunidenses realizaram um *pivot* estratégico em direção à região do Indo-Pacífico, juntamente com a Ásia (BURGUESS, 2015).

Dentre as importações estadunidenses pode-se verificar que existe uma relevante dependência em relação ao petróleo adquirido no Golfo Pérsico, que denota, pontualmente, uma

das importâncias estratégicas do Estreito de Ormuz. Isso justifica a presença de bases militares estadunidenses no Índico para prover apoio aos meios de sua Marinha em operação na área, vide a Base de Diego Garcia (FIG. 11, ANEXO I) (KUMAR, 2009).

Os EUA são uma potência econômica global que estão dependentes e intimamente conectados com as rotas do comércio marítimo situadas na ROI. Além disso, seus compromissos militares no Oriente Médio e a atual expansão de Pequim no Mar do Sul da China e no Índico são outras razões que demonstram a preocupação estadunidense com a região, chegando a considerá-la como o centro emergente da economia global (HOYT, 2016).

Isso posto, é fácil observar que os EUA, como potência militar hegemônica, se comportam como um influente ator extrarregional no Oceano Índico, tendo em vista que são dependentes das rotas do comércio marítimo e das reservas de petróleo para suprir a sua demanda energética.

Logo, sabedores da importância precípua dessa região, os estadunidenses estão entre os mais interessados em zelar pela estabilidade ROI, demovendo qualquer iniciativa que restrinja a liberdade de movimentos, de modo a garantir à sua segurança econômica e energética.

Ao longo dos anos, a hegemonia dos EUA no SI tem sido ameaçada pelo crescimento econômico de outros Estados, dentre eles Japão, Índia e China. No entanto, embora seja notória a ascensão desses atores, cabe destacar que o montante do Produto Interno Bruto (PIB) estadunidense destinado ao setor de Defesa ainda permanece num patamar muito superior aos demais (MINGST, 2014).

Durante a Guerra Fria, a política adotada pelos EUA buscava realizar a contenção do comunismo para além da Europa Oriental e, nesse momento, passaram a apoiar alguns Estados tidos como mais fracos na Europa e na Ásia (COLE, 2013). Com isso, o Paquistão recebeu investimentos estadunidenses para fazer frente a ideologia comunista e, também, para

contrabalancear o poder crescente da Índia, que à época era aliada à ex-URSS (MINGST, 2014).

Devido ao aumento das ambições marítimas de vários Estados na ROI, os EUA consideram que não poderão permitir qualquer restrição à liberdade de manobra no Índico, bem como qualquer ação que interrompa a cadeia de suprimentos global formada na região. Assim, o foco de sua Estratégia Naval, no que concerne a ROI, está em manter meios navais suficientes para garantir a continuidade do comércio marítimo e a liberdade nas LCM, bem como dissuadir qualquer iniciativa de negação do uso do mar (BRADFORD, 2011).

Nesse sentido, haja vista os conflitos que ocorreram no Iraque e no Afeganistão e a crescente ameaça da pirataria na ROI, os EUA ampliaram a sua capacidade de projetar poder na região e, atualmente, se apresentam como o principal Estado a zelar pela segurança marítima dessa área (HOYT, 2013).

Dada a evolução ascendente da China e da Índia, além da preponderância dessa última como potência regional, é que os estrategistas estadunidenses consideram esses Estados como os prováveis contestadores da presença dos EUA na ROI (HOYT, 2013).

Entretanto, a guerra contra o terrorismo<sup>16</sup>, desde o atentado ao *World Trade Center* em 2001, contribuiu para uma aproximação entre os EUA e a Índia, materializada pela redefinição do *Next Steps in Strategy Partnership*<sup>17</sup> (NSSP), que proporcionou a cooperação em áreas como defesa, nuclear e espacial (PECEQUILO, 2012). Além disso, esses dois Estados realizam, desde 1992, o exercício *Malabar*<sup>18</sup> e, recentemente, a Marinha da Índia também está participando do exercício *Rim of the Pacific Exercise*<sup>19</sup> (RIMPAC) (ÍNDIA, 2015).

Então é possível entender que, desde o início do século XXI, devido aos conflitos

---

<sup>16</sup>Terrorismo é um tipo de conflito assimétrico que está se tornando cada vez uma ameaça à segurança internacional (MINGST, 2014).

<sup>17</sup>Iniciativa que foi anunciada em 2004 e formalizou a parceria estratégica em algumas áreas entre Índia e EUA (PECEQUILO, 2012).

<sup>18</sup>Exercício entre as Marinhas dos EUA e Índia, que ocorre desde 1992 (ÍNDIA, 2015).

<sup>19</sup>Exercício militar conduzido pelo Comando da Esquadra do Pacífico dos EUA, com participação de Marinhas de outros Estados, dentre elas, a Índia. Disponível em < <https://www.cpf.navy.mil/news.aspx/130607> >. Acesso em 15 jun. 2020.

em que estiveram participando no Iraque e Afeganistão, ao recrudescimento do terrorismo e ao aumento da pirataria, os EUA ampliaram a presença do seu Poder Naval na ROI e no Sul da Ásia, com intuito de ampliar a projeção de poder, conduzir exercícios militares conjuntos e, principalmente, garantir a segurança marítima desse centro emergente da economia global.

O principal ponto de discórdia para o estabelecimento de uma parceria em nível estratégico superior entre Índia e EUA reside nas relações que os últimos possuem com o Paquistão. Até que os indianos se sintam seguros para dar continuidade a qualquer tratativa nesse sentido, eles apenas compartilharão de uma parceria restrita, de modo a incrementar a segurança marítima na ROI (KAPLAN, 2009).

Entretanto, alguns especialistas na área de Defesa acreditam que não irá demorar para que a Índia estreite sua aliança com Washington, com intuito de dissuadir a aproximação chinesa dos Estados vizinhos (BURGESS, 2015).

Em *A cooperative strategy for twenty-first century seapower*<sup>20</sup>, os EUA apresentaram sua estratégia para o Índico, sul da Ásia e Pacífico, cultivando, com base em interesses estratégicos compartilhados, a parceria com a Índia e o Paquistão. Ainda destacaram que a presença da China apresentará desafios a serem superados por Washington (EUA, 2015).

Os EUA pretendem, até o final de 2020, estar com mais de 60% dos seus meios navais empregados nessa região, de modo a garantir a superioridade nesse “Teatro de Operações”, a ampliar a participação em exercícios com outras Marinhas e, principalmente, promover a cooperação na segurança marítima da ROI, por meio de operações com membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático<sup>21</sup> (ASEAN) (EUA, 2015).

---

<sup>20</sup>Documento, datado de 2015, que estabelece a cooperação entre a Marinha, o Corpo de Fuzileiros Navais e Guarda Costeira dos EUA para a defesa dos interesses dos Estados no mar. É equivalente a uma Estratégia Naval e apresenta como estão organizadas e como atuarão essas instituições em apoio às Estratégias de Defesa e de Segurança Nacional (EUA, 2015).

<sup>21</sup>Organização interestatal, criada em 1967, com foco na integração econômica, política, de segurança, educacional e sociocultural, originalmente composta por Tailândia, Filipinas, Malásia, Indonésia e Cingapura, e que, atualmente, ainda conta com a participação de Brunei, Vietnã, Mianmar, Laos e Camboja (PECEQUILO, 2012).



Atualmente, pode-se observar que o cenário geopolítico está cada vez mais consolidando a China como potência econômica e militar, o que preocupa tanto aos estadunidenses quanto à Índia. Nesse quadro, em que pese o receio de Délhi em ampliar as relações com os EUA, é provável que ocorra uma maior aproximação entre os dois Estados, haja vista a participação em exercícios militares conjuntos e ao estabelecimento de acordos estratégicos de menor monta, com intuito de dissuadir a ameaça chinesa e a garantir a estabilidade na ROI.

### 3.2.3 China

Hoje, pode-se dizer que a China atua como um dos principais impulsionares do fluxo de petróleo que transita pela região, onde nos últimos dez anos, suas importações da *commodity* aumentaram em mais de dois milhões de barris por dia, o que equivale a seis navios petroleiros por dia vindos de outras regiões, passando pelo Índico e a caminho de seus portos (EMERSOM; MATHUR, 2013).

A ascensão do Estado chinês está acompanhada pelo crescimento da demanda por petróleo e, nesse sentido, cabe ressaltar a importância estratégica do fluxo de navios pelo Estreito de Málaca (UPADHYAYA, 2017), a ponto do então presidente Hu Jintao (1942-), em 2003, abordar o que chamou de “Dilema de Málaca”, afirmando que o fechamento desse estreito poderia sufocar a China (EMERSOM; MATHUR, 2013).

Os chineses pretendem ampliar a capacidade de sua Força Naval, de modo a operar sob o arranjo estratégico de uma “Marinha de Águas Azuis”. No entanto, isso demandará tempo e, até que atinja tal ponto, o Estado optou por adotar uma alternativa, conhecida como estratégia do “Colar de Pérolas” (KUMAR, 2009).

Essa estratégia, criada em 2005, teve como premissa a ampliação da presença chinesa do Mar do Sul da China até o Oceano Índico (FIG. 12, ANEXO J), por meio do

estabelecimento de portos e facilidades logísticas para fins estratégicos ofensivos e defensivos. O incremento dessas instalações chinesas no Índico evidencia sua preponderância como potência marítima de interesses extrarregionais (NORONHA, 2017).

Preliminarmente, entre os objetivos estratégicos da China na ROI cabe destacar a salvaguarda do comércio marítimo, o acesso aos recursos energéticos, a ampliação de sua presença marítima e impedir que outros Estados, tais como os EUA e a Índia, consigam obter o domínio do mar na região (WEIMAR, 2013).

Para isto, a China tem estreitado as relações com os Estados vizinhos da Índia, principalmente com o Paquistão. Uma parcela expressiva dos investimentos chineses foi alocada para a construção do porto de águas profundas em Gwadar, como parte do Corredor Econômico China-Paquistão (FIG. 13, ANEXO K) (WEIMAR, 2013).

Com essa construção, os chineses conseguiram estabelecer um ponto focal para recebimento do petróleo vindo do Golfo Pérsico e transportá-lo por meio de oleodutos até Xinjiang. Isso seria uma alternativa para reduzir a vulnerabilidade da China ao Estreito de Málaca e ainda permitir a redução no tempo de fornecimento e dos custos associados a importação de petróleo, bem como da exposição à Inteligência dos EUA (FATIMA; JAMSHED, 2015).

Ainda como parte dos investimentos, além de Gwadar, as outras “pérolas” são: as Ilhas Hainã, com instalações militares; as Ilhas Woody, na costa do Vietnã; o Porto de Chittagong, em Bangladesh; o Porto de Sittwe, em Mianmar; e o Porto de Hambantota, no Sri Lanka. Esse último, por exemplo, é uma importante posição estratégica próxima ao tráfego marítimo na porção central do Oceano Índico (FATIMA; JAMSHED, 2015).

A formação desse “Colar” tem como essência a construção de portos e pistas de pouso, incremento nas relações diplomáticas e na modernização da Força Naval, de modo a proporcionar a segurança necessária às LCM e a garantir a eficiência da política energética

chinesa (KUMAR, 2009).

A partir disso, depreende-se que a China também está dependente do comércio e das LCM concentradas na ROI, principalmente do fluxo de petróleo que atravessa o Estreito de Málaca. Assim, de modo a diversificar as rotas marítimas e a reduzir os efeitos de um eventual bloqueio nesse ponto de estrangulamento, os chineses optaram por reforçar as relações com alguns Estados lindeiros à ROI, dentre eles o Paquistão.

Sendo assim, a China adotou o modelo estratégico conhecido como “Colar de Pérolas”, como forma de se estabelecer em posições estratégicas dentro do Oceano Índico, por meio de investimentos em infraestrutura militar e marítima nesses Estados, ampliando sua presença na região e provendo segurança as suas LCM prioritárias.

A rivalidade entre China e Índia teve início no conflito fronteiriço no Himalaia, a Guerra Sino-Indiana (1962). Desde então, os dois Estados estão tentando ampliar a influência um sobre o outro e, recentemente, a contenda tende a ganhar a componente marítima (SMITH, 2014).

Uma vez que a Índia possui a ambição de continuar a desempenhar o papel de potência regional no Oceano Índico, isso entra em conflito direto com os interesses chineses, que sentem obrigados a buscar alternativas para o fornecimento de petróleo e não vislumbram a possibilidade de abdicar da ampliação de sua presença nessa região (WEIMAR, 2013).

No entanto, a China acredita que seja possível o fortalecimento das relações com a Índia, visto que os chefes de governos se reuniram algumas vezes, entre 2015 e 2020, com intuito de buscar uma atmosfera cooperativa entre os dois Estados. E, no campo militar, os dois continuam a desenvolver uma relação estável no que concerne a questão da segurança marítima da ROI (CHINA, 2017).

O problema dessa questão reside na unilateralidade dessa visão, ou seja, é um entendimento apenas da China. A prática indica uma Índia cautelosa em relação a essa

aproximação e continua a buscar sua autonomia estratégica na região. Para os indianos, a presença militar da China na ROI afeta diretamente a segurança do Estado (KHURANA, 2016). Em 2009, o Almirante Prakash (1944-), ex-Chefe do Estado-Maior da Marinha da Índia, mencionou que estava na hora de preparar sua Força Naval para participar de um iminente “Jogo de Poder” no Oceano Índico (HOLMES *et al*, 2013).

Portanto, é possível visualizar que o aumento da presença das potências extrarregionais na ROI induz a possibilidade de ocorrer um conflito de interesses na região, o que poderá elevar o nível de tensão das relações interestatais. E, nesse sentido, China e Índia, que já tiveram a contenda continental no Himalaia, poderão vir a se confrontar também na porção marítima. No entanto, pode-se observar que os dois Estados estão adotando uma postura mais flexível, principalmente ao estabelecer relações com os demais atores presentes na ROI.

### **3.3 Conclusão parcial**

Ao longo deste capítulo foram abordados alguns aspectos determinantes do Oceano Índico que permitiram situá-lo, principalmente sob o ponto de vista geoeconômico, dentro da conjuntura geopolítica mundial do século XXI.

Inicialmente, tem-se que o Índico representa a terceira maior porção marítima do planeta, abarca uma parcela expressiva da população mundial e possui reservas valiosas de petróleo, gás natural e outros recursos. Por estar estrategicamente posicionado, há uma concentração de importantes LCM, cuja fluidez impacta diretamente no dia a dia dos Estados.

Nesse sentido, dada a relevância do comércio exterior para o desenvolvimento da economia mundial, há de se ter especial atenção com os “Pontos de Estrangulamento” existentes na ROI, principalmente os Estreitos de Ormuz e Málaca, visto que estão suscetíveis a bloqueios, que poderão interromper a continuidade do tráfego marítimo e a estabilidade da região.

Assim, tomando por base a importância da ROI para a segurança energética e

econômica de diversos Estados, é que, recorrentemente, a região tem sido objeto de estudo durante a formulação de estratégias navais e o destino de parcela expressiva das Marinhas da Índia, EUA e China.

Sobre esses atores, é possível observar a Índia como uma potência regional em ascensão e que possui uma posição geográfica proeminente na ROI. Isso, sob o ponto de vista estratégico, pode ser considerado como um ponto forte, visto que lhe auferir a facilidade no acesso às LCM e a possibilidade de incrementar suas aspirações marítimas. Atualmente, pode-se notar uma crescente dependência de Délhi ao comércio marítimo, em especial aquele de fontes energéticas, para dar continuidade ao desenvolvimento do Estado.

Já os EUA são o principal ator extrarregional na ROI e, como potência militar hegemônica, há tempos já entreviam a importância estratégica dessa região para sua segurança energética e econômica. Nesse quadro, somando-se aos ataques terroristas e ao aumento de atos de pirataria nas últimas duas décadas, a última atualização da estratégia naval estadunidense contemplou o acréscimo dos meios de sua Marinha nessa porção do Índico.

A China, assim como Índia e EUA, também é dependente das LCM assentadas na ROI e, por isso, está ampliando a sua presença na região, mediante ao estabelecimento de um “Colar de Pérolas”. Nessas posições estratégicas há o investimento em infraestrutura portuária e em construção de bases militares, vide o exemplo da Base Naval de Gwadar, no Paquistão.

Sendo assim, destaca-se que a segurança marítima do Índico é senso comum aos três Estados, de modo a permitir a continuidade do comércio marítimo e, principalmente, o acesso aos suprimentos energéticos da região. E para alcançar a segurança desejada, esses atores adotam uma política marítima assertiva, o que, conseqüentemente, dá origem a um cenário simultâneo de cooperação e conflito.

Nesse cenário pode-se visualizar uma Índia reticente a firmar relações estratégicas de alto nível com os EUA, devido ao histórico alinhamento com o Paquistão, e que enxerga a

China como a principal ameaça aos seus interesses na ROI. Já os estadunidenses estão buscando estreitar os laços com os demais Estados ali presentes, por meio da realização de exercícios militares e do estabelecimento de acordos estratégicos e, assim como a Índia, também enxergam a presença chinesa como um risco iminente a sua preponderância no Índico.

A China, extremamente focada em sua política expansionista, é mais flexível e cooperativa nas relações com os demais Estados existentes na ROI, principalmente no que diz respeito à segurança marítima.

Logo, é possível observar uma ligeira tendência a aproximação entre Délhi e Washington, visto que Pequim é um incômodo comum as suas hegemonias regional e mundial, respectivamente. E, também, a consolidação de uma parceria entre China e Paquistão, sob o pretexto de buscar rotas alternativas para garantir o acesso ao petróleo.

Assim, tendo apresentado a importância da ROI e os atuais interesses de Índia, EUA e China na região, o próximo capítulo discorrerá sobre os principais pontos da estratégia naval indiana para o século XXI, a fim de encontrar evidências que comprovem sua aderência a teoria do Almirante Mahan. Ainda serão apresentados alguns aspectos do Poder Naval indiano, com a abordagem limitada aos meios de superfície, com intuito de compreender o caminho de Délhi até atingir a concepção de uma “Marinha de Águas Azuis”.

## 4 A ESTRATÉGIA NAVAL DA ÍNDIA NO SÉCULO XXI

Após discorrer no capítulo anterior sobre a importância do Oceano Índico na geopolítica mundial, foi possível constatar que a presença de atores nessa região caracteriza-se como uma ameaça aos interesses marítimos da Índia.

A estratégia estabelecida por um Estado para o emprego do seu Poder Naval deve estar diretamente alinhada com os interesses nacionais e posicionada contrariamente as ameaças que potencialmente possam acometer na consecução ou na manutenção de seus objetivos (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Os interesses nacionais da Índia surgem de um conjunto de valores orientados pelo governo e é por meio de uma política de segurança nacional que todas as expressões de poder se unem com o intuito de colocar em prática uma Grande Estratégia<sup>22</sup> (ÍNDIA, 2007).

A estratégia militar conjunta é uma das divisões dessa Grande Estratégia, que reflete o posicionamento do Estado em relação à guerra e ao emprego militar para atingir os fins políticos. Desse modo, tem-se que a defesa e a salvaguarda dos interesses nacionais são preocupações precípua das Forças Armadas indianas (ÍNDIA, 2009).

A estratégia marítima é a responsável por estabelecer o papel do Estado na porção oceânica de interesse. Dentre suas divisões, existe aquela ligada a vertente militar, denominada de Estratégia Marítima Militar, como a *Indian Maritime Military Strategy* (IMMS) de 2007, ou Estratégia de Segurança Marítima, como a *Indian Maritime Security Strategy* (IMSS) de 2015 (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

A partir disso, adotar-se-á a vertente militar da estratégia marítima como sendo a Estratégia Naval e, a partir de sua evolução no século XXI, serão abordados alguns pontos importantes atualizados na IMSS-2015, a fim de encontrar evidências que comprovem sua

---

<sup>22</sup>Conceito desenvolvido nos anos 1920, pelo britânico Liddell Hart, cuja função é avaliar e desenvolver os recursos econômicos e demográficos do Estado para manterem as suas Forças Armadas e o seu horizonte temporal se estende além da guerra até a paz subsequente (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

aderência a teoria do Almirante Mahan.

E, sendo o Poder Naval um dos *modus operandi* de implementação da estratégia naval, também serão abordados aspectos sobre a organização e a capacitação de sua Força, apenas no que se refere aos meios de superfície, a fim de entender como a Índia pretende alcançar a concepção de uma “Marinha de Águas Azuis”

#### **4.1 A evolução da estratégia naval indiana a caminho das águas azuis**

Apesar da história demonstrar uma íntima relação da Índia com o mar, foi apenas em 1948, após a sua independência (1947), com a elaboração dos Documentos de Planos Navais, que o Estado manifestou sua vontade em dar fomento as atividades marítimas (COLE, 2013). No entanto, por estar constantemente envolvida em contendas territoriais, vide a guerra Sino-Indiana e os conflitos com China e Paquistão na região da Caxemira, essa intenção foi relegada a uma condição secundária até o final do século XX (KAPLAN, 2013).

Ao início do século XXI, foi publicada, em 2007, a primeira versão da estratégia naval da Índia, intitulada de *Freedom to use the Seas*<sup>23</sup> (IMMS-2007), cujo arcabouço estava baseado em concepções estratégicas, econômicas e geopolíticas de interesse, com ênfase em assegurar as importações de fontes energéticas e as LCM imprescindíveis ao desenvolvimento de Délhi (ÍNDIA, 2007). Devido ao aumento da dependência ao ambiente marítimo, caminhando paralelamente com a elevação do seu PIB, a Índia divulgou, em 2015, a versão mais recente de sua estratégia naval, cognominada *Ensuring Secure Seas* (ÍNDIA, 2015).

A partir da ideia-força de que o século XXI será o “Século dos Mares” para a Índia, essa versão, que atualiza a IMMS-2007, foi uma resposta as mudanças nas circunstâncias geopolíticas e geoeconômicas, haja vista que houve um incremento no número de Estados que passaram a se fazer presentes no Oceano Índico e o crescimento do comércio marítimo de

---

<sup>23</sup>Liberdade para usar os Mares (tradução nossa).



petróleo (ÍNDIA, 2015).

Logo, pode-se observar um viés mais ambicioso da Índia, ressaltando uma preocupação ainda maior com a segurança marítima, que agora não se restringe apenas ao Oceano Índico e se expande para os demais mares de interesse (ÍNDIA, 2015).

Assim, pode-se visualizar a presença das ideias de Mahan no caráter nacional e no posicionamento das instituições governamentais da Índia ao entender a preponderância do mar como agente impulsionador da economia e por sua capacidade de transformar Délhi em potência global. É a partir disso que são atribuídas tarefas importantes à Marinha de Guerra, alinhadas às propensões do Estado, sobretudo no que concerne a proteção das LCM e do comércio marítimo, coerentemente com o pensamento do estrategista estadunidense.

No início do século XXI, Délhi se deparou com a obsolescência de seus meios navais e, diante disso, houve um esforço do governo para realizar investimentos em projetos de aquisição ou produção de fragatas, navios-aeródromos (NAe), submarinos, aeronaves e mísseis, demonstrando a importância atribuída pelo Estado na modernização de suas Forças Armadas (HOLMES *et al*, 2009).

Nesse sentido, tendo em vista a vontade da Índia em se projetar ainda mais na ROI, o acréscimo nos gastos militares, desde a ascensão do Primeiro-Ministro Modi<sup>24</sup> (1950-), indica uma posição mais atuante na proteção de seu entorno marítimo (RAMSAY, 2018).

A IMSS-2015 sublinha que, atualmente, a Marinha indiana é uma força forte, capaz e de elevada competência profissional. Os programas de modernização contemplam a introdução de novas plataformas dotadas de tecnologia avançada, com destaque para o programa de aquisição de NAe, que aumentarão suas capacidades num futuro próximo (ÍNDIA,2015).

Sendo assim, para dar suporte a essa empreitada, foram estabelecidos planos

---

<sup>24</sup>Narendra Modi tomou posse como Primeiro-Ministro em 26 de maio de 2014 (RAMSAY, 2018).

periódicos de aporte financeiro entre os anos de 2005 até 2022, quando acredita-se que a Marinha indiana atinja as águas azuis (RAMSAY, 2018).

Dessa forma, cabe o registro de outros dois aspectos que corroboram com Mahan, sendo o primeiro deles pela importância despendida pelo Estado na capacitação de sua Força Naval e, o segundo, pelas aspirações em estender sua área de influência para além das águas jurisdicionais, o que confere à estratégia naval a responsabilidade em garantir a atuação segura dos demais componentes do Poder Marítimo.

## **4.2 A atual Estratégia Naval da Índia**

Com intuito de estar pronta para enfrentar os desafios impostos pela alteração da conjuntura geopolítica, a Marinha da Índia, em 2015, divulgou o *Ensuring Secure Seas* (IMSS-2015), versão mais atual de sua estratégia naval.

A seguir serão apresentadas algumas considerações sobre esse documento, com ênfase nas principais diferenças em relação a antiga versão de 2007, tais como a atualização dos interesses marítimos e a contribuição da geografia para moldar as ações estratégicas adotada por Délhi.

### **4.2.1 Os interesses marítimos na modelagem da estratégia naval indiana**

O âmago da IMSS-2015 está debruçado sob três ideias-chave: a primeira que destaca relevância da segurança das rotas comerciais e energéticas, especialmente daquelas situadas na ROI, tendo em vista os impactos que podem ocasionar na economia global e nos interesses nacionais da Índia; a segunda que registra na importância em manter a liberdade de navegação e o fortalecimento da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM); e a terceira que estimula a continuidade dos exercícios e missões com outras Marinhas, com foco no combate às ameaças comuns no ambiente marítimo (ÍNDIA, 2015).

Nesse sentido, foram destacados dos interesses nacionais de Délhi, aqueles que diziam respeito a sua porção marítima: proteger a soberania e zelar pela integridade da Índia contra ameaças; promover a segurança dos cidadãos indianos, do transporte, da pesca, do comércio, dos suprimentos energéticos e dos demais recursos no domínio; e a salvaguarda de seus ativos nas áreas de interesse (ÍNDIA, 2015).

Logo, a Marinha de Guerra, como o componente militar do Poder Marítimo indiano, iria desempenhar o importante papel de garantir a segurança e a proteção dos interesses no mar e deveria estar capacitada para atingir os objetivos de defesa (ÍNDIA, 2015).

Tendo sido definido o papel da Marinha indiana, no tocante à segurança marítima, foram estabelecidos os seguintes objetivos para serem alcançados por essa Força: dissuadir conflitos ou ações coercitivas contra o Estado; conduzir operações navais em proveito da ação de presença; manter um ambiente marítimo estável e seguro em suas áreas de interesse; proteger os ativos costeiros e *offshore* contra ameaças marítimas; e desenvolver uma Força Naval capaz de cumprir esses objetivos (ÍNDIA, 2015).

De modo a dar consecução a esses objetivos, a estratégia naval indiana foi estruturada sob um arranjo de cinco estratégias subordinadas a ela, quais sejam: estratégia para dissuasão; estratégia para conflitos; estratégia para moldar um ambiente marítimo favorável; estratégia para segurança costeira e *offshore*; e estratégia para desenvolvimento e capacitação da Força Naval (ÍNDIA, 2015). Sendo que essa última, por estar diretamente correlacionada com uma das questões basilares deste capítulo, o Poder Naval, será pormenorizada a posteriori.

Dessa forma, pode-se entender que o fulcro da IMSS-2015, em consonância com o que foi apresentado no capítulo anterior, está na relevância das LCM e do comércio exterior para o desenvolvimento da Índia.

O documento ainda apresenta a importância do emprego de sua Força Naval para garantir a continuidade das atividades marítimas, em especial no que se refere a obtenção de

fontes energéticas, e para zelar pela manutenção de um ambiente estável e seguro dentro de suas áreas de interesse.

Com isso, constata-se novamente a aderência a teoria de Mahan, que colocava a segurança das LCM e o comércio marítimo, elementos essenciais a prosperidade do Estado, sob a proteção de uma Marinha de Guerra forte e capaz.

#### 4.2.2 A ampliação do entorno estratégico

No *Ensuring Secure Seas* está consubstanciado que as características geográficas contribuem sobremaneira para a ascensão do Estado, o que está intimamente ligado à segurança marítima. O documento ainda constata que o incremento das interações globais, com seus imperativos de segurança nacional e de interesses políticos, levou a Índia para além da ROI (ÍNDIA, 2015).

Na última versão pode-se observar uma expansão geográfica, bem como a divisão do entorno estratégico de Délhi em primário e secundário. Anteriormente, na IMSS-2007, a Índia voltava suas atenções apenas para a porção norte do Índico e na atualização desse documento foram acrescentados o Estreito de Ombai-Wetar, importante ponto de estrangulamento na ligação entre os Oceanos Pacífico e Índico, e a Antártica (ÍNDIA, 2015).

Isso posto, destaca-se que a posição geográfica, a configuração física e a extensão territorial da Índia, concomitantemente ao pensamento *mahaniano*, estão contribuindo para dar ímpeto a expansão do seu Poder Marítimo e das suas áreas marítimas de interesse. Adicionalmente, na IMSS-2015, é nítida a preocupação de Délhi com as posições estratégicas devido à importância para a segurança do comércio e do tráfego marítimo, inclusive com a inclusão de mais um estreito ao seu entorno estratégico.

Na IMSS-2015, a política do *look east*<sup>25</sup>, foi atualizada pela *act east*<sup>26</sup>, focada nos Estados do sudeste asiático e da Ásia oriental, e complementada pelo conceito *look west*<sup>27</sup>, cuja ênfase está no Ocidente, advindo daí, a relevância de possuir um segundo NAe (RAMSAY, 2018). Esse conceito ampliou a interação com outros Estados da ROI, bem como incrementou a presença dos EUA e da Europa na política externa de Délhi (NORONHA, 2017).

Especificamente, no que diz respeito ao sudeste asiático, ainda permanecem as relações diplomáticas e a cooperação econômico-militar junto aos Estados que fazem parte do “Colar de Pérolas” chinês, qual sejam Myanmar, Bangladesh e Sri Lanka (SINGH, 2015).

A IMSS-2015 ainda destaca que alguns atores não estão respeitando o regime legal internacional estabelecido (ÍNDIA, 2015) e é notável a postura assertiva de Délhi, ao se manifestar publicamente a favor do pleito de outros Estados, como o Vietnã e as Filipinas, envolvidos em litígios marítimos com Pequim no Mar do Sul da China (SINGH, 2015).

Outro fator que contribuiu sobremaneira para a ampliação do entorno estratégico foi a questão da segurança energética. No segundo capítulo, já havia sido mencionado que grande parte do petróleo consumido na Índia tem origem no Golfo Pérsico e, devido à instabilidade dessa região, Délhi passou a buscar alternativas em outros Estados para obtenção da *commodity* (NORONHA, 2017).

Assim, pode-se dizer que a ampliação das áreas de interesse da Índia se justifica por dois aspectos principais. O primeiro diz respeito à manutenção da soberania e, nesse sentido, é nítida a preocupação com a expansão da China no Índico. O outro está atrelado ao cuidado com a segurança energética, uma vez que os indianos já estão na busca por alternativas

---

<sup>25</sup>É a política externa adotada pela Índia, que busca cultivar relações econômicas e estratégicas com os Estados do Sudeste Asiático, a fim de afirmar-se como potência regional e, principalmente, estabelecer um contrapeso a crescente influência da China no sul e leste da Ásia (COLE, 2013).

<sup>26</sup>É a política externa adotada pela Índia, que atualizou a *look east*, passando também a incluir os Estados da Ásia Oriental e a cultivar, além das relações econômicas e estratégicas, a aproximação nos assuntos do setor de defesa (SINGH, 2015).

<sup>27</sup>É a política externa adotada pela Índia, que busca o estreitamento de laços diplomáticos com os Estados situados no Golfo Pérsico e leste da África, devido a região abrigar, aproximadamente, quatro milhões de indianos expatriados e ser a principal origem das importações de petróleo pela Índia (COLE, 2013).

que possam garantir os suprimentos necessários a sobrevivência do Estado.

### **4.3 O Poder Naval da Índia**

Em 1945, o historiador indiano K. M. Panikkar (1895-1963) sinalizou para a necessidade de modernização da Marinha indiana, de modo a fazer frente às futuras ameaças regionais e extrarregionais (PANIKKAR, 1945).

Assim, nesta parte serão analisadas a estratégia adotada pela Índia para a capacitação e o desenvolvimento da Força Naval, restrito aos meios de superfície, e a composição do Poder Naval indiano e suas perspectivas para o século XXI.

#### **4.3.1 A estratégia para o desenvolvimento e capacitação da Força Naval**

Inicialmente, o século XXI apontava para uma obsolescência da Marinha indiana, que contava com grande parte de navios com mais de 20 anos de uso e com tecnologia ultrapassada. Por isso, ao final dos anos 1990, Délhi instaurou um impetuoso programa de modernização e reaparelhamento de sua Força Naval (FIG. 14, ANEXO L), empolgada pelo crescimento econômico que proporcionaria os recursos necessários ao desenvolvimento da indústria de defesa (BERLIN, 2006).

Desde a Guerra Fria, a Índia teve uma parceria militar com a ex-URSS. No entanto, essa política de cooperação foi remodelada com o propósito de adquirir sistemas modernos e de alta tecnologia, procedentes de outros atores internacionais, tais como os EUA, Japão, Coreia do Sul e Israel (RAMSAY, 2018).

Com o objetivo de ampliar as capacidades de sua Marinha de Guerra, desde 2015, Índia e EUA estão discutindo um possível acordo de cooperação para construção do seu terceiro NAe, o que denota a intenção de incrementar a projeção de poder e reforçar o compromisso indiano em trilhar no caminho das águas azuis (RAMSAY, 2018). Além disso, essa

aproximação tem o interesse comum de conter o avanço chinês no Índico (NORONHA, 2017).

Um fator importante no processo de capacitação da Marinha é a necessidade de expandir a produção de meios em estaleiros indianos. Em 2006, o Almirante Arun Prakash alertou que apenas dez por cento do total de navios foi construído na Índia, devido aos elevados custos e prazos de entrega e a baixa qualidade dos meios (COLE, 2013).

A Marinha da Índia está, atualmente, comprometida com o que denominou de processo de “indianização” dos meios navais, armamentos e munições e, ao longo dos últimos anos, os resultados têm sido positivos no sentido de se atingir o *status quo* de uma “Marinha Construtora”, ou seja, capaz de fazer seus meios navais, vide as obras no estaleiro Cochin Shipyard Limited, situado na porção Sul da Índia, do seu segundo porta-aviões, o *INS Vikrant* (ÍNDIA, 2015).

Isso posto, percebe-se uma clara manifestação da Índia, a curto e médio prazo, em ampliar sua Força Naval e mantê-la tecnologicamente atualizada com meios navais modernos e capazes de cumprir a tarefa de proteger suas LCM e os interesses do Estado a longa distância.

Para isso, a Marinha vem contando com aporte financeiro para se manter pronta e capacitada e, no que diz respeito às aquisições, pode-se dizer que há uma menor presença da Rússia no processo de renovação e, assim, outros Estados, principalmente os EUA, vêm ganhando mercado. No entanto, o foco da Índia é desenvolver a indústria naval no território nacional e promover a “indianização” dos meios.

Dessa forma, tendo em vista que há uma estratégia dedicada ao desenvolvimento e capacitação de sua Força para ampliar a projeção de poder em suas áreas de influência, pode-se inferir que a estratégia naval indiana de 2015 busca promover a estabilidade das LCM de interesse e das atividades marítimas em seu entorno estratégico e dissuadir ameaças advindas de outros Estados, o que novamente se alinha aos conceitos de Mahan.

#### 4.3.2 A Marinha indiana

O primeiro arranjo da Marinha da Índia era composto, basicamente, por meios navais de superfície, como cruzadores, contratorpedeiros e pequenos NAe, tendo como principal tarefa a defesa das LCM de interesse (COLE, 2013).

Os interesses marítimos de Délhi em amplos espaços geográficos ressaltam a importância de se ter uma Força Naval adequada a projetar poder em seu entorno estratégico e capaz de estabelecer o controle marítimo em águas azuis, de modo a salvaguardar os interesses e a combater as possíveis ameaças que farão frente ao Estado indiano (ÍNDIA, 2015).

Atualmente, a Marinha da Índia possui aproximadamente 67.800 militares, distribuídos entre oficiais e praças, bem como 113 navios e submarinos, fora os meios aeronavais. Com isso, essa Força Naval consta entre as dez maiores do mundo e, com as perspectivas de modernização, em breve estará pronta a se contrapor, regionalmente, aos EUA e a China. E, até 2030, deverá superar a dimensão da Marinha russa (MIZOKAMI, 2016).

Essa Força está estruturada em três comandos operacionais, com sedes em Mumbai (à oeste), Visakhapatnam (à leste) e Kochi (ao sul). Os dois primeiros possuem diferentes tipos de capacidades, de modo a atender as eventuais demandas advindas das políticas do *act east* e do *look west*, e o terceiro se destina apenas ao adestramento do pessoal e dos navios (RAMSAY, 2018).

Nos meios de superfície, o NAe continua a ser a peça central da organização da Marinha (COLE, 2013), com destaque para os *INS Vikramaditya*, antigo Almirante Gorshkov da Marinha russa, e o *INS Vikrant*, em construção na Índia e com lançamento previsto para 2021, que reforçaram o otimismo da Marinha atingir a capacidade de operar nas águas azuis (RAMSAY, 2018). A possibilidade de ocorrer uma cooperação militar com os EUA, ainda leva a Índia a crer que, dentro de 15 anos, estarão operando um terceiro NAe, já nomeado de *INS Vishal*, cujas tratativas de construção estariam em andamento (RAMSAY, 2018).



Outrossim, ainda no caminho em direção às águas azuis, há de se ressaltar o esforço da Índia em realizar investimentos também em projetos de construção de outros navios de superfície, prioritariamente, em seu território (ÍNDIA, 2015).

Nesse século a Marinha de Délhi incrementou suas capacidades com novos meios, quais sejam: as 12 fragatas das classes *Brahmaputra*, *Teg*, *Talwar* e *Shivalik*, sendo três de cada; as três corvetas da classe *Kamorta*; os quatro navios-patrolha oceânico da classe *Saryu*; os quatro navios-anfíbios das classes *Austin* e *Shardul*, sendo três navios dessa última; e o dois navios-tanque das classes *Deepak* e *Shakti* (RAMSAY, 2018).

Isso posto, mais uma vez é possível observar as ideias *mahanianas*, ao registrar que no ensejo indiano de alcançar as águas azuis, o Estado está investindo em construção naval, de modo a robustecer sua Força com navios de médio e grande porte, ampliando sua mobilidade, versatilidade e a permanência, o que elevará sua Marinha a patamares maiores e contribuirá para a continuidade da ascensão da Índia como potência no cenário internacional.

#### **4.4 Conclusão parcial**

Ao longo deste capítulo foram abordados alguns aspectos da estratégia naval da Índia e o caminho que o Estado se propõe a percorrer até que efetivamente atinja as águas azuis. Para isso, foram destacados alguns pontos importantes da IMSS-2015, que atualizaram a versão de 2007 e contribuíram para verificar a aderência desse documento aos conceitos teóricos apresentados no segundo capítulo.

Assim, é verossímil constatar que a atual estratégia naval de Délhi está, prioritariamente, voltada para a segurança das LCM e para a continuidade do comércio exterior, num entorno estratégico mais abrangente. E, de modo a garantir a segurança marítima e a manter a estabilidade das atividades na ROI, o Estado dispõe de uma Marinha de Guerra pronta e bem estruturada, centrada na operação e construção de NAe.

Adicionalmente, devido ao investimento contínuo em capacitação ao longo desse século, acredita-se que em breve essa Força Naval estará atingindo a meta de alcançar o status de uma “Marinha de Águas Azuis”.

Isso posto, tendo sido constatadas influências *mahanianas* na elaboração da IMSS-2015, em especial, no que diz respeito à proteção das LCM, aos fatores que permitem o desenvolvimento do Poder Marítimo e à relevância da utilização de posições estratégicas, e também sido apontados, sucintamente, aspectos sobre o Poder Naval da Índia e a sua estratégia para o desenvolvimento e capacitação, em continuidade, o próximo capítulo contemplará a conclusão desta dissertação.

## 5 CONCLUSÃO

Inicialmente, este trabalho se propôs a analisar a atual Estratégia Naval da Índia, a fim de buscar pontos que comprovassem sua aderência aos pressupostos teóricos do Almirante Alfred Thayer Mahan, e a entender como Délhi pretende ampliar seu Poder Marítimo e posicionar-se diante dos interesses dos Estados presentes na ROI, considerando a conjuntura geopolítica do século XXI. E, também, a mostrar considerações sobre o Poder Naval indiano, limitando-se aos meios de superfície, de modo a avaliar se sua Marinha de Guerra é capaz de proteger os interesses nacionais no mar e, ainda, se essa Força está caminhando na direção de operar sob o modelo estratégico de “Águas Azuis”.

Após uma breve introdução, foram apresentadas as ideias de Mahan acerca da importância do desenvolvimento do Poder Marítimo, como instrumento das expressões política, militar e econômica do Poder Nacional, para garantir a segurança e a prosperidade do Estado.

Nesse sentido, o estrategista estadunidense foi categórico ao afirmar que o Estado que vislumbrasse manter sua autonomia e ter um crescimento econômico sustentável, deveria possuir um auspicioso Poder Marítimo, que poderia ser desenvolvido a partir de fatores geográficos e humanos. Para isso, o Estado deveria possuir uma grande marinha mercante, que seria a responsável pela condução do comércio exterior, e um Poder Naval forte e capaz de proteger as LCM de interesse e garantir o estabelecimento de posições estratégicas.

Em continuação, passou-se a analisar o Oceano Índico, recorte geográfico do estudo, onde foi constatada a importância geoestratégica e geoeconômica da região devido a elevada concentração de LCM e ao tráfego marítimo intenso, além de suas valiosas reservas de petróleo e gás natural. Com isso, foi possível depreender que o eventual desequilíbrio das atividades na ROI poderá afetar importantes rotas do comércio marítimo e solapar o desenvolvimento dos Estados.

Assim, tendo sido evidenciada a relevância das LCM e dos suprimentos energéticos

da região para a economia mundial e, conseqüentemente, para o crescimento da Índia, dos EUA e da China, essas águas tornaram-se palco de importantes disputas por áreas de influência.

Atualmente, cabe registrar o ímpeto chinês em se expandir no Índico, o que ameaça diretamente as hegemonias regional de Délhi e mundial de Washington. Entretanto, a despeito de todas as diferenças, esses três atores estão conciliando suas presenças na ROI, por meio da aproximação a outros Estados limítrofes da região e pela permanência de Forças Navais, compartilhando a tarefa prover a segurança marítima.

Após terem sido abordados os aspectos teóricos e geográficos, de modo a alcançar o propósito do trabalho, iniciou-se a análise do seu objeto, qual seja a IMSS-2015, versão mais recente da estratégia naval da Índia, a procura de evidências da influência *mahaniana* e de modo a entender como Délhi, dentro do atual cenário geopolítico, está preparando e empregando sua Marinha de Guerra para garantir a consecução dos interesses nacionais no mar.

Desse modo, pôde-se observar que, desde o início do século XXI, a Índia está se firmando como potência marítima. Para isso, em consonância com o estipulado por Mahan, Délhi, além dos fatores humanos, se aproveita das favoráveis posição geográfica e configuração física, bem como do binômio larga faixa costeira à leste e à oeste *versus* população litorânea, para ampliar e priorizar cada vez mais o Poder Marítimo dentro de sua política externa.

Assim, dada a relevância do comércio marítimo conduzido por seus navios mercantes para a sustentação da economia indiana e da proteção das LCM realizada por sua Força Naval para a continuidade da ascensão do Estado, evidencia-se mais uma vez o alinhamento aos conceitos do estrategista estadunidense e, nesse contexto, ainda cabe mencionar que Délhi ao ampliar seu entorno estratégico, reafirma a importância dos pontos de estrangulamento como posições estratégicas fundamentais ao tráfego marítimo de interesse, os colocando como objetivos a serem salvaguardados por sua Marinha de Guerra.

E, haja vista a alta dos indicadores socioeconômicos, essa ampliação das áreas de

interesse indianas ainda se ampara pela busca de fontes alternativas ao fornecimento de *commodities*, pela necessidade de garantir sua soberania e pela contenção a crescente expansão da China no Oceano Índico.

Diante da presença de diferentes Estados na ROI e pela ascendência do Poder Marítimo indiano, foi possível visualizar a imperiosa necessidade de se possuir uma Força Naval pronta para defender seus interesses oceânicos. Para isso, apesar do cenário pessimista observado ao início do século, a Índia priorizou investimentos no desenvolvimento da indústria naval em território nacional e em programas para modernização e capacitação de sua Marinha, de modo a atingir a autossuficiência e a ampliar a capacidade de projetar poder.

A partir da análise dos meios de superfície, novamente se verificou o viés *mahaniano* na estruturação da Marinha de Délhi, uma vez que seu “Navio Capital” continua a ser o NAe. Hoje, a Índia possui um meio desse tipo em operação, outro em construção em estaleiro nacional e, a depender da consolidação do acordo militar com os EUA, poderá ser definida a produção de um terceiro NAe.

Ainda ficou evidenciado que sua Força encontra-se bem dimensionada, visto que desde o início desse século já incorporou ao menos 25 navios de primeira e segunda classes e, devido ao programa de obtenção de navios ora em andamento, pode-se inferir que há uma perspectiva positiva de que, em breve, esteja atingindo as almeçadas águas azuis.

Por fim, o propósito do trabalho foi atingido ao se confirmar que a atual Estratégia Naval da Índia, com base nos aspectos que foram abordados, se desenvolveu com base nos pressupostos teóricos de Mahan. Além disso, foi possível constatar que o Poder Naval indiano é capaz de defender os interesses marítimos e que, mediante a consecução da estratégia para desenvolvimento e capacitação de sua Marinha, poderá, à curto prazo, estar operando sob o modelo estratégico de uma “Marinha de Águas Azuis”.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Francisco E. A. de. **Os Gigantes da Estratégia Naval**. Curitiba: Editora Prismas, 2015. 307p.
- BERLIN, Donald. **India in the Indian Ocean**. Newport: Naval War College, 2006. 33p.
- BRADFORD, John. **The Maritime Strategy of the United States: Implications for Indo-Pacific Sea Lanes**. 2011. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/254934909\\_The\\_Maritime\\_Strategy\\_of\\_the\\_United\\_States\\_Implications\\_for\\_Indo-Pacific\\_Sea\\_Lanes](https://www.researchgate.net/publication/254934909_The_Maritime_Strategy_of_the_United_States_Implications_for_Indo-Pacific_Sea_Lanes)>. Acesso em 17 jun. 2020.
- BREWSTER, David. **India and China at Sea: A Contest of Status and Legitimacy in the Indian Ocean**. 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.1353/asp.2016.003>>. Acesso em 17 jun. 2020.
- BURGESS, Stephen. **The U.S. Pivot to Asia and Renewal of the U.S.-India Strategic Partnership**. 2015. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/281753876\\_The\\_US\\_Pivot\\_to\\_Asia\\_and\\_Renewal\\_of\\_the\\_US-India\\_Strategic\\_Partnership](https://www.researchgate.net/publication/281753876_The_US_Pivot_to_Asia_and_Renewal_of_the_US-India_Strategic_Partnership)>. Acesso em 20 jun. 2020.
- CHEEMA, Pervaiz. **Indian Ambitions in the Indian Ocean and the Pacific Rim: The Response of Global and Regional Powers**. Journal of European Studies. 2012. Disponível em: <<https://www.thefreelibrary.com/Indian+Ambitions+in+the+Indian+Ocean+and+the+Pacific+Rim%3A+The...-a0329064320>>. Acesso em 21 jun. 2020.
- COLE, Bernard. **Asian Maritime Strategies: Navigating Troubled Waters**. Annapolis: Naval Institute Press, 2013. 285p.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de Estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010. 776p.
- EMERSOM, Sarah; MATHUR, Vivek. **The Indian Ocean: Geographic Center of the Global Oil Market**. USA: Georgetown University Press, 2013. 352p.
- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. **A cooperative Strategy for 21st Century Seapower**. Washington: Department of Navy, 2015. 40p.
- FATIMA, Qamar; JAMSHED, Asma. **The Political and Economic Significance of Indian Ocean: An Analysis**. Paquistão: Journal of South Asian Studies, 2015. 89p.
- FRANÇA, Lessa Júnia; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255p.
- HOLMES, James; WINNER, Andrew; YOSHIHARA, Toshi. **Indian Naval Strategy in the Twentyfirst Century**. London: Routledge, 2009. 244p.
- \_\_\_\_\_. **Readlines for Sino-Indian Naval Rivalry**. Washington: Georgetown University Press, 2013. 189p.

HORNAT, Jan. **The Power Triangle in the Indian Ocean: China, India, and the United States.** London: Cambridge Review of International Affairs, 2016. 443p.

HOYT, Timothy. **The Indian Ocean and U.S. National Security Interests.** Washington: Georgetown University Press, 2013. 275p.

\_\_\_\_\_, Timothy. **India in the U.S. Naval Strategy.** London: Routledge, 2016. 143p.

REPÚBLICA DA ÍNDIA. **Freedom to use the Seas: India's Maritime Militar Strategy.** New Delhi: Ministry of Defence (Navy), 2007. 150 p.

\_\_\_\_\_. **India's Maritime Doctrine.** New Delhi: Ministry of Defence (Navy), 2009. 174 p.

\_\_\_\_\_. **Ensuring secure seas: Indian Maritime Security Strategy.** New Delhi: Ministry of Defence (Navy), 2015. 187 p.

MAHAN, A. T. **The Influence of Sea Power upon History 1660-1783.** New York: Dover Publications, 1987. 557 p.

MINGST, Karen A. **Princípios de Relações Internacionais.** 6. ed. Rio de Janeiro: Elsevier Editora, 2014. 590 p.

MIZOKAMI, Kyle. **The 5 Most Powerful Navies of 2030.** 2016. Disponível em: <<http://nationalinterest.org/feature/the-5-most-powerful-navies-2030-16723?page=2>>. Acesso em 15 jun. 2020.

MULLEN, Rani; POPLIN, Cody. **The New Great Game: A Battle for Access and Influence in the Indo-Pacific.** Foreign Affairs. 2015. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-09-29/new-great-game>>. Acesso em 17 jun. 2020.

NORONHA, Luciane. **A Estratégia Marítima indiana pós-Guerra Fria.** 2017. Disponível em: <<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/00001b/00001b42.pdf>>. Acesso em 04 ago. 2020.

PANIKKAR, K. M. **India and the Indian ocean: An essay on the influence of sea power on Indian history.** EUA: The Macmillan Company, 1945. 109 p.

PARET, Peter. *Construtores da estratégia moderna.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001. 676p.

RAMSAY, Sushil. **Indian Navy's Acquisition and Modernisation Plans.** 2018. Disponível em: <<http://spsnavalforces.com/story/?id=509&h=Indian-Navys-Acquisition-and-Modernisation-Plans>>. Acesso em 01 jul. 2020.

ROGERS, Paul. **America in the Persian Gulf: a choice of futures.** 2009. Disponível em: <<http://www.opendemocracy.net/article/america-in-the-persiangulf-a-choice-of-futures>>. Acesso em 26 jun. 2020.

SCOTT, David. **India's Drive For a 'Blue Water' Navy**. Nova Delhi: Journal of Military and Strategic Studies, 2007. 42p.

SINGH, Abhijit. **India's New Maritime Security Strategy: Brand-building in an Era of Geopolitical Discord**. 2015. Disponível em: <[https://idsa.in/idsacomments/indias-new-maritime-security-strategy\\_asingh\\_211215](https://idsa.in/idsacomments/indias-new-maritime-security-strategy_asingh_211215)>. Acesso em 30 jun. 2020.

SMITH, Jeff. **Cold Peace: China and India Rivalry in the Twenty-First Century**. Lanhan: Lexington Books, 2014. 277p.

TOSTA, Octavio. **Teorias Geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984. 103p.

UPADHYAYA, Shishir. **Expansion of Chinese Maritime Power in the Indian Ocean: Implications for India**. 2017. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14702436.2016.1271720?journalCode=fdef20>>. Acesso em 22 jun. 2020.

WEIMAR, Niclas. **Sino-Indian Power Preponderance in Maritime Asia: A resource of Conflict in the Indian Ocean and South China Sea**. 2013. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14781158.2013.761192>>. Acesso em 15 jul. 2020.

KAPLAN, Robert. **Power plays in the Indian Ocean**. Foreign Affairs. 2009. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2009-03-01/center-stage-21st-century>>. Acesso em 20 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. **Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power**. New York: Random House, 2010. 323p.

\_\_\_\_\_. **A Vingança da Geografia**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013. 383p.

KHURANA, Gurpreet. **China as an Indian Ocean Power: Trends and Implications**. 2016. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09733159.2016.1175127>>. Acesso em 02 jul. 2020.

KUMAR, Deepak. A Competição no Oceano Índico a luz do Emergente Triângulo Estratégico. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 123-153, Dez. 2009.



## ANEXO A

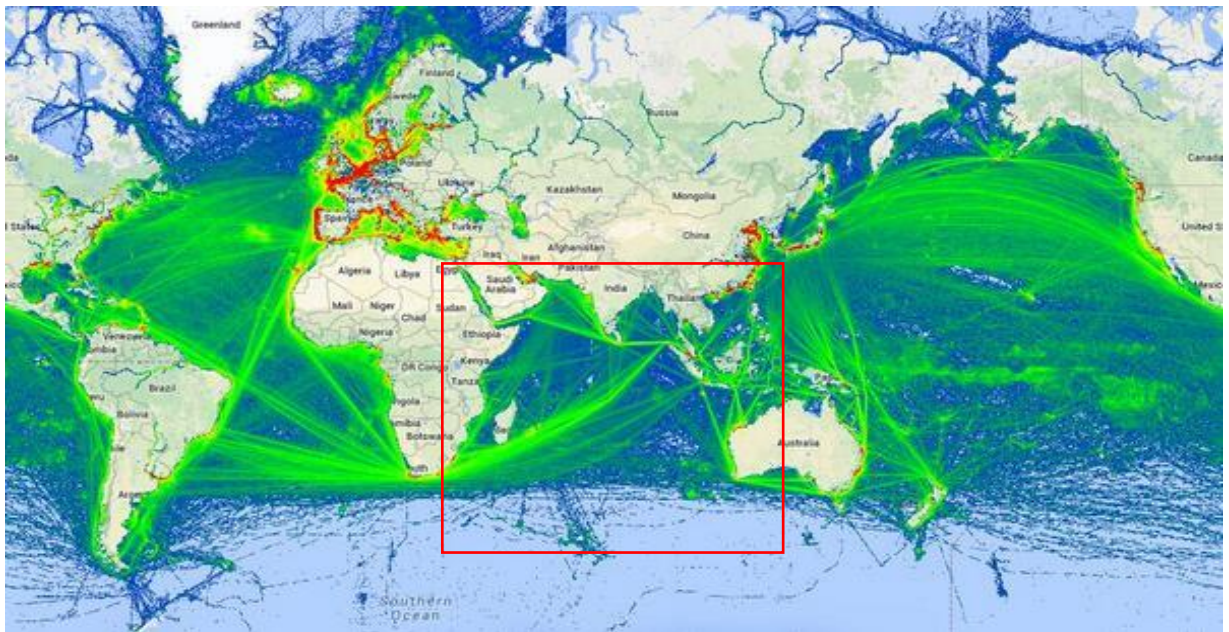


FIGURA 1 – O mapa apresenta a posição central do Oceano Índico (quadrado vermelho), entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, e o fluxo de navios pelas principais rotas marítimas (linhas verdes).

Fonte: <http://bharatkalyan97.blogspot.com/2014/11/indian-ocean-sealanes-meet-pacific.html>. Acesso em 19 jun. 2020.

## ANEXO B

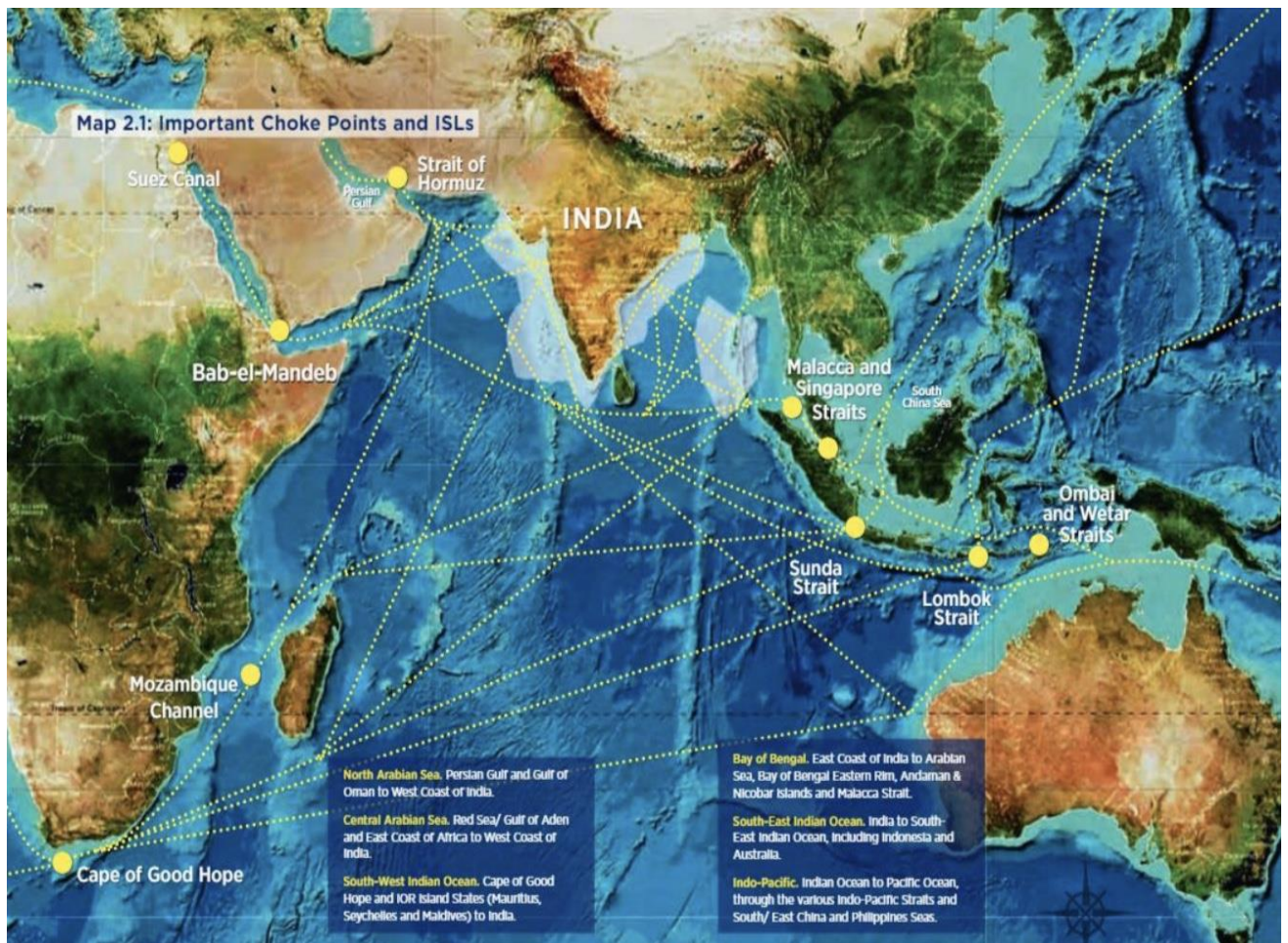


FIGURA 2 – O mapa apresenta os Pontos de Estrangulamentos (círculo amarelo) e as LCM da ROI (linhas tracejadas em amarelo).

Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 18 e 19.

## ANEXO C

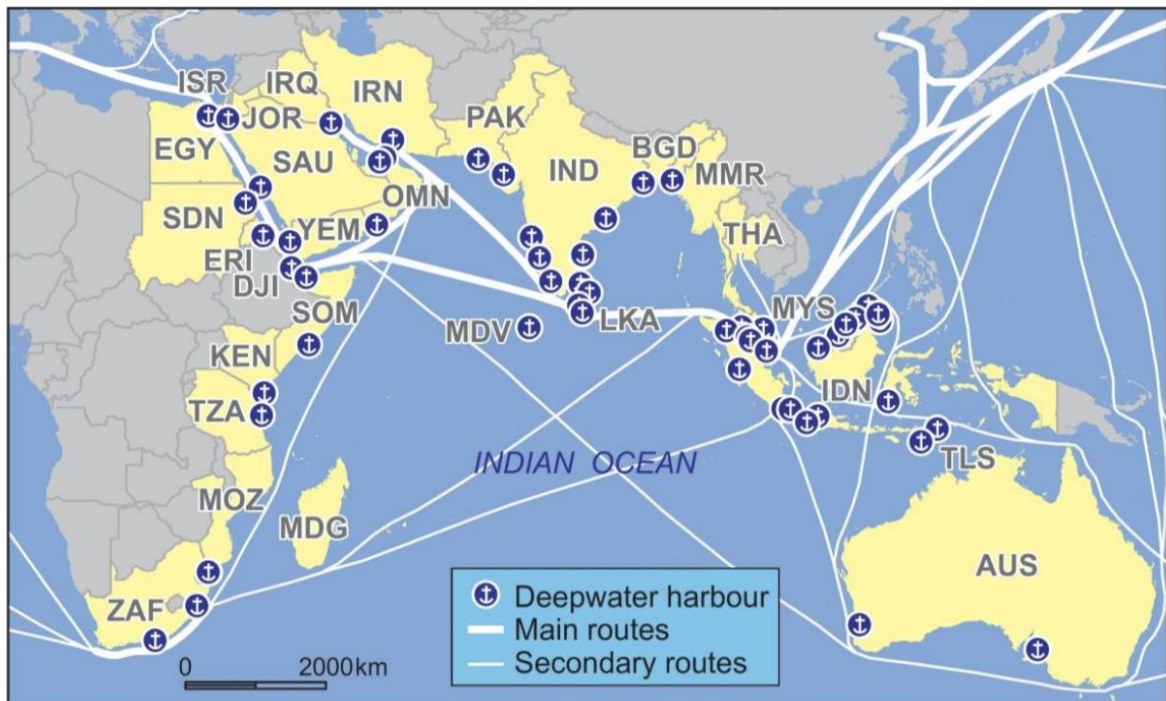


FIGURA 3 – O mapa apresenta as Linhas de Comunicação Marítimas estratégicas (branco realçado) e as demais rotas marítimas (branco sem realce) da ROI.

Fonte: <https://humanatsea.com/wp-content/uploads/2016/11/map.jpg>. Acesso em 19 jun. 2020.

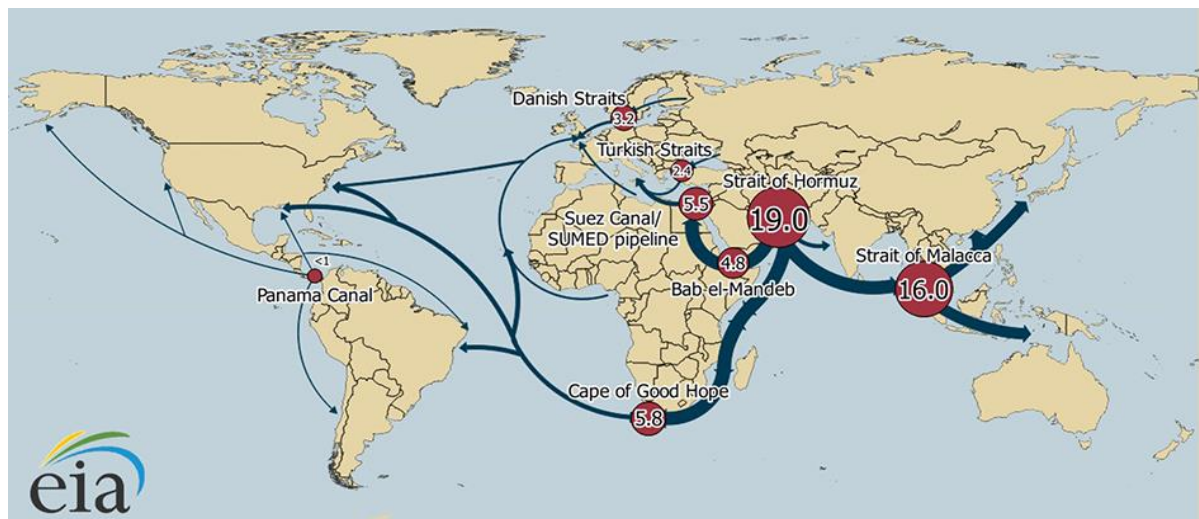


FIGURA 4 – O mapa apresenta as principais rotas marítimas do petróleo e o volume diário (em milhões de barris por dia) que transita pelos *chokepoints* críticos do mundo.

Fonte: [https://www.eia.gov/international/analysis/specialtopics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints](https://www.eia.gov/international/analysis/specialtopics/World_Oil_Transit_Chokepoints). Acesso em 19 jun. 2020.

## ANEXO D

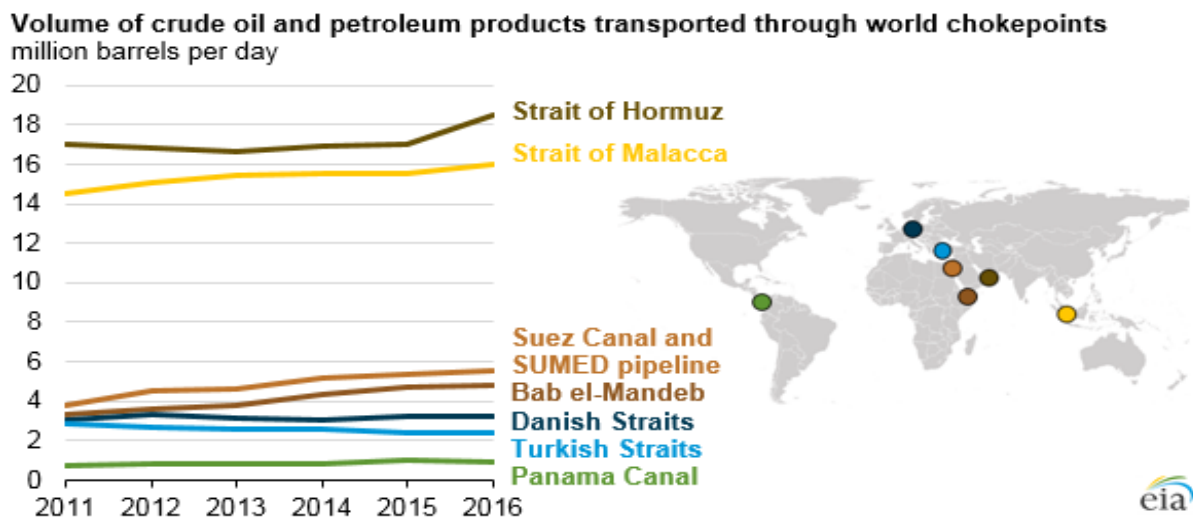


FIGURA 5 – A figura apresenta o volume de petróleo transportado pelos principais *chokepoints* mundiais.

Fonte: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292>. Acesso em 19 jun. 2020.

### Petroleum transit volumes through select maritime routes (2016)

million barrels per day

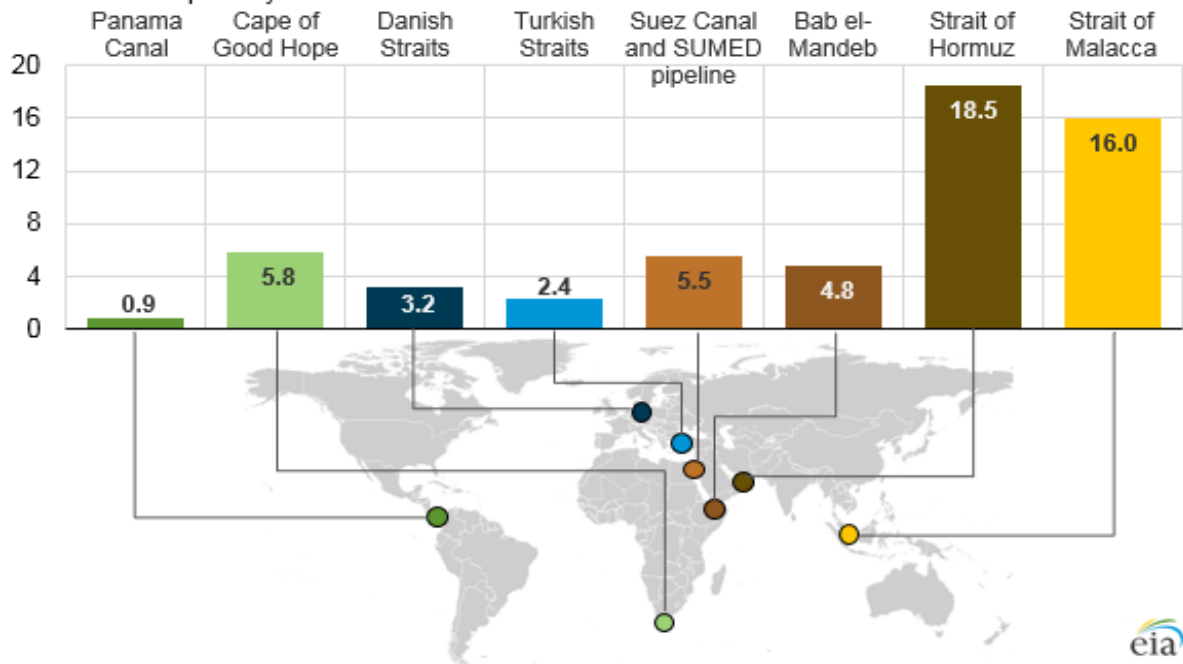


FIGURA 6 – A figura apresenta o volume anual de petróleo (2016) transportado pelos principais *chokepoints* mundiais.

Fonte: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292>. Acesso em 19 jun. 2020.

## ANEXO E



FIGURA 7 – O mapa apresenta a distribuição da infraestrutura portuária da Índia, separadamente em portos principais (círculo azul) e portos secundários (círculo vermelho).  
Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 27.

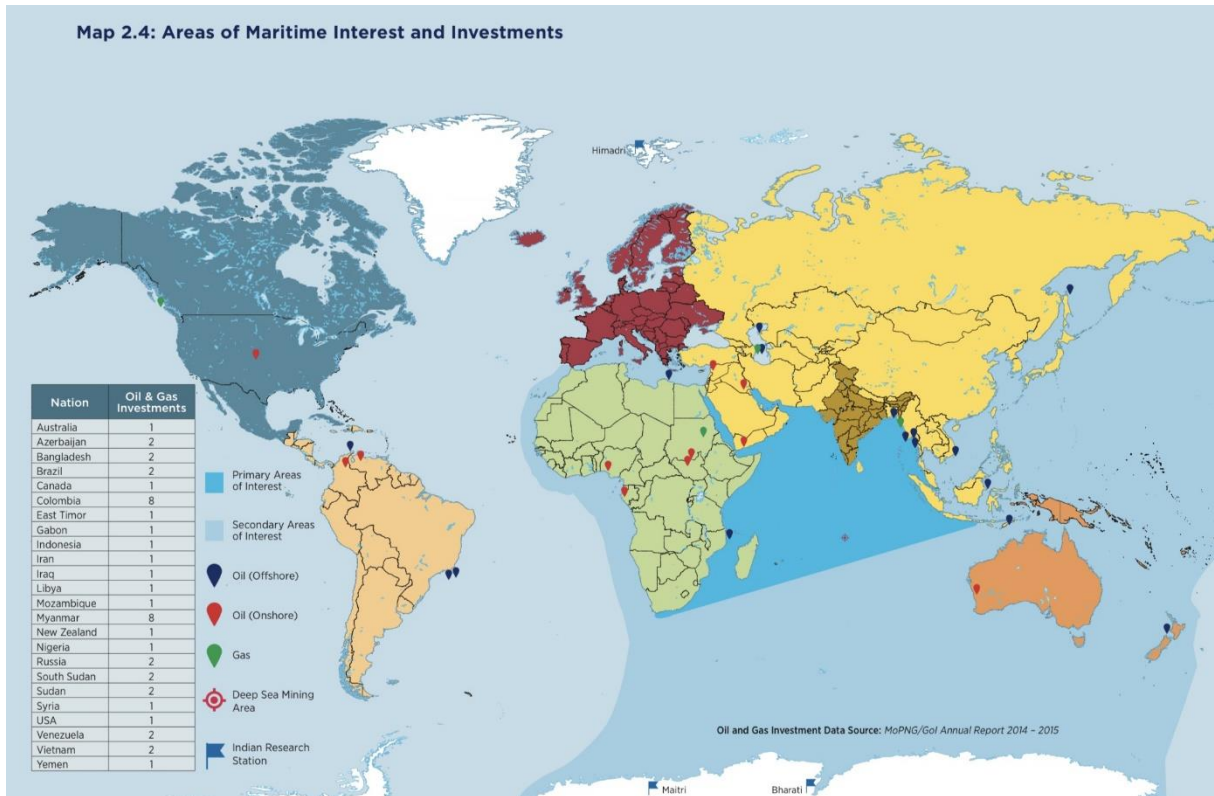


FIGURA 8 – O mapa apresenta as áreas marítimas de interesse da Índia.  
 Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 34 e 35.

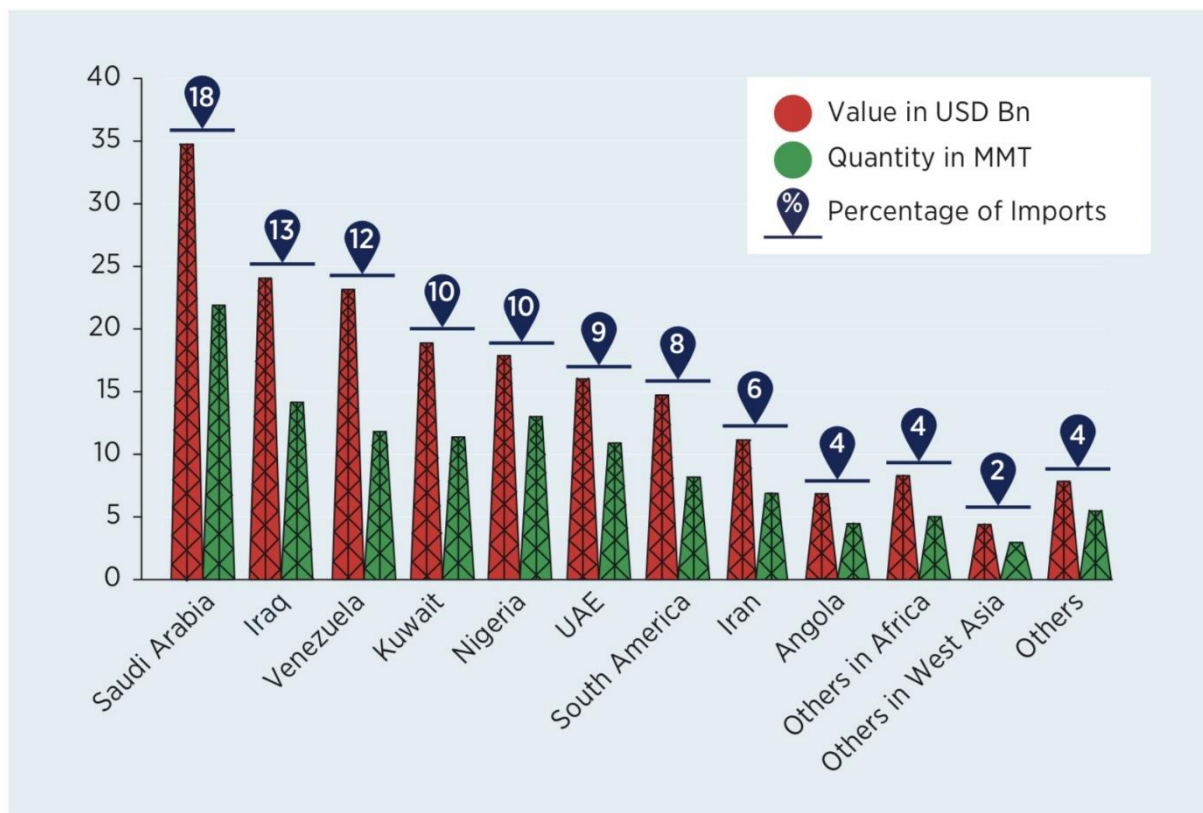


FIGURA 9 – O gráfico apresenta dados sobre as importações de petróleo pela Índia de acordo com as seguintes informações: as barras vermelhas são os valores em bilhões de dólares, as barras verdes indicam a quantidade em milhões de toneladas métricas e os sinais em azul contendo numeração branca mostram o percentual individual considerando o total das importações de petróleo.

Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 25.



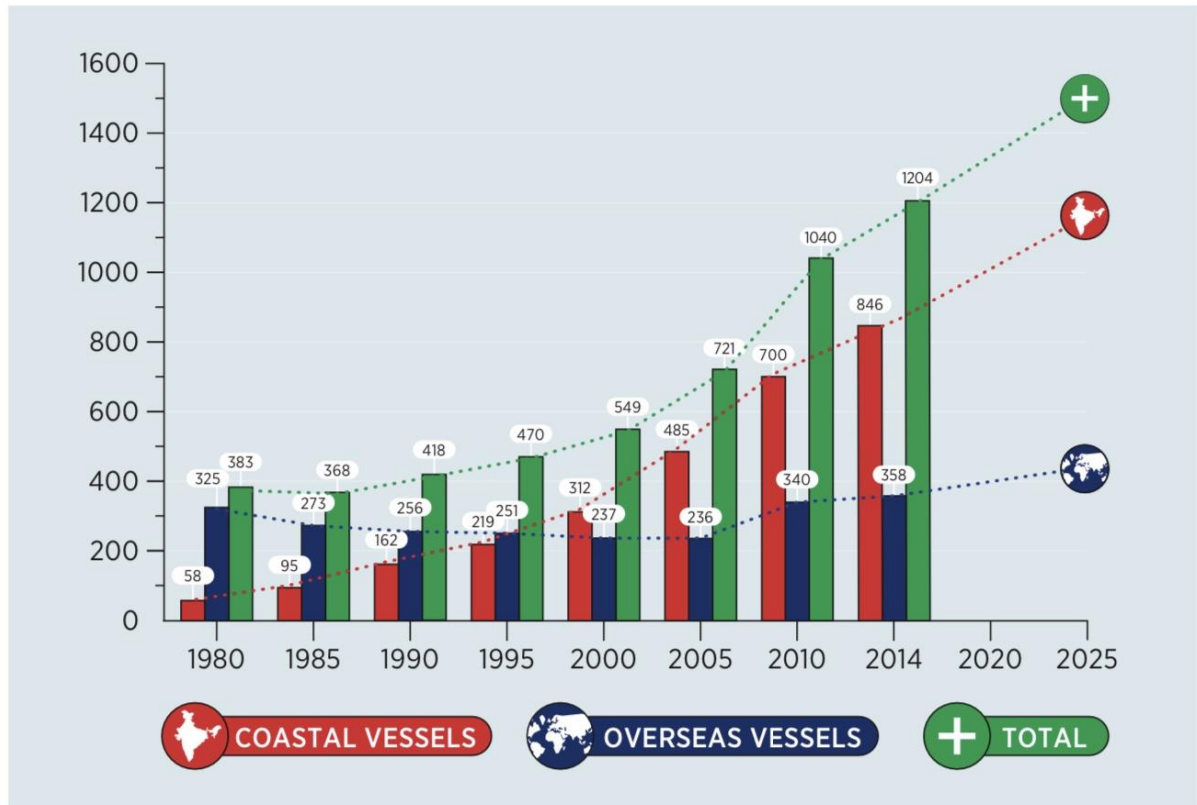


FIGURA 10 – O gráfico apresenta o crescimento da quantidade total de navios (barras verdes) empregados no comércio marítimo da Índia, separados por meios empregados nas LCM costeiras (barras vermelhas) e de alto-mar (barras azuis).

Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 26.

## ANEXO I

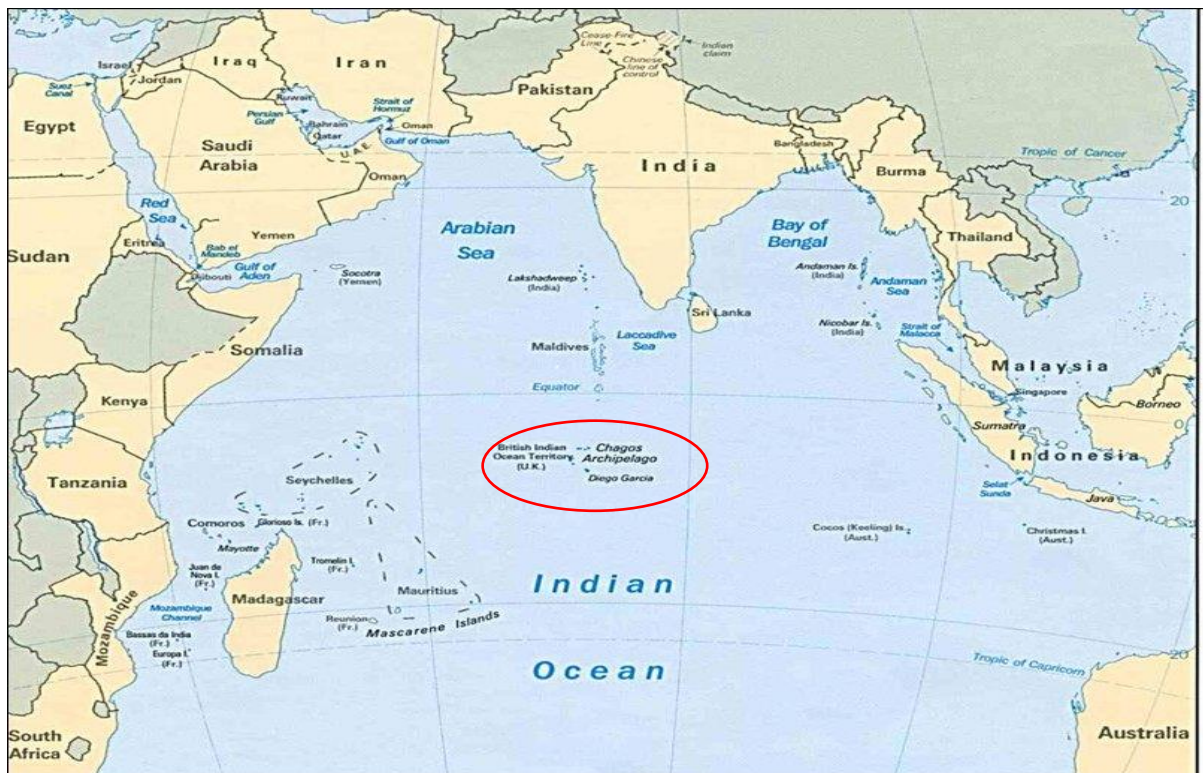


FIGURA 11 – O mapa destaca a localização da base militar dos EUA de Diego Garcia, localizada em território britânico no Arquipélago de Chagos (círculo em vermelho).

Fonte: [https://tamilnation.org/images/intframe/indian\\_ocean/IndianOcean.jpg](https://tamilnation.org/images/intframe/indian_ocean/IndianOcean.jpg). Acesso em 19 jun. 2020.

## ANEXO J



FIGURA 12 – O mapa apresenta o “Colar de Pérolas” da China.

Fonte: <https://www.indiatimes.com/news/india/here-is-all-should-know-about-string-of-pearls-china-s-policy-to-encircle-india-324315.html>. Acesso em 19 jun. 2020.

## ANEXO K



FIGURA 13 – O mapa apresenta o projeto do Corredor Econômico China-Paquistão.  
Fonte: <https://www.indiandefencereview.com/wp-content/uploads/2016/08/pak-china-railway-cpec.jpg>. Acesso em 19 jun. 2020.

## ANEXO L

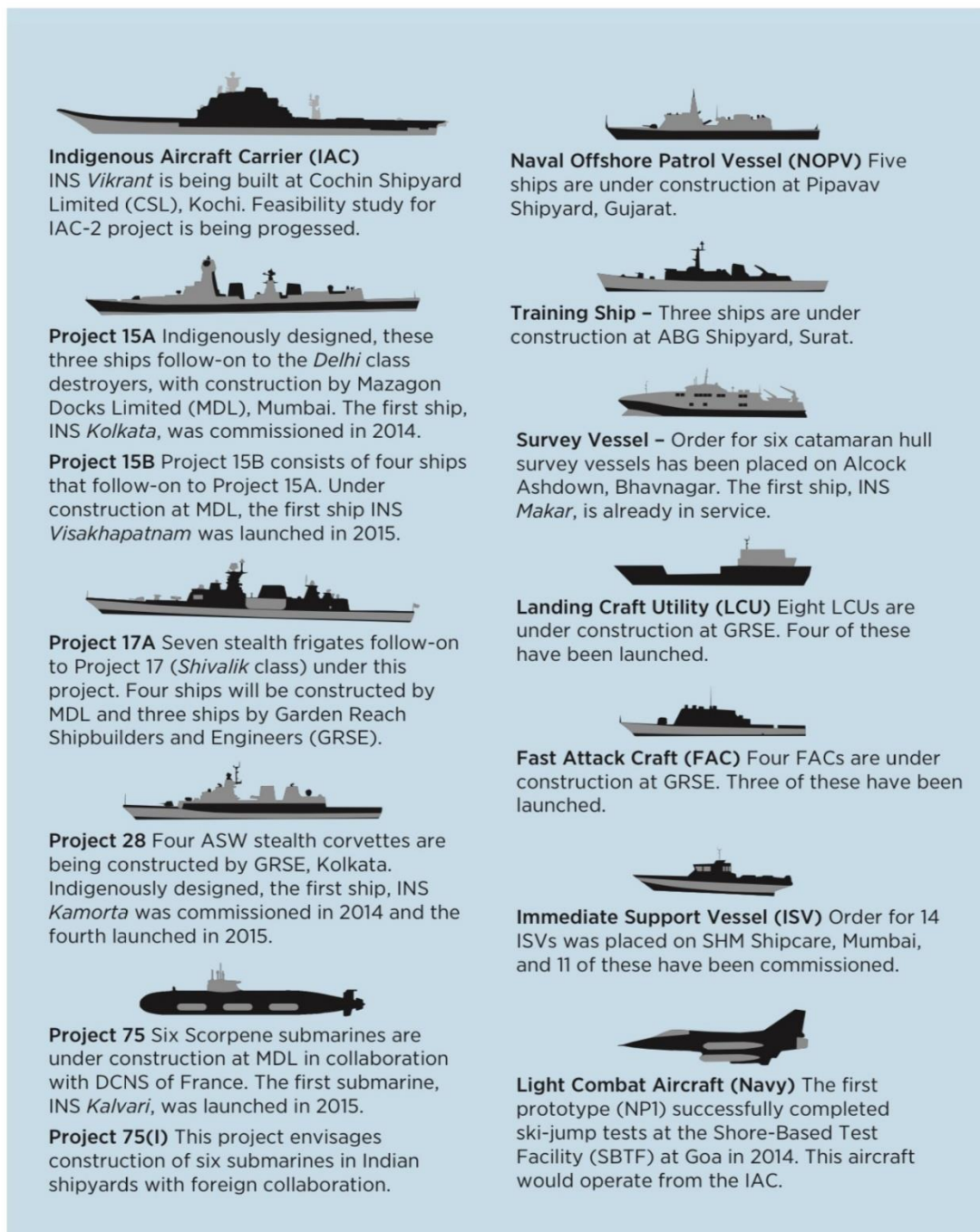


FIGURA 14 – A figura contempla os projetos de construção de meios navais “indianizados”, fazendo alusão aos que já foram entregues e à previsão de prontificação dos demais.

Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 131.