

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC VINÍCIUS MENDONÇA LANCETTA

A INTERAÇÃO ENTRE CHINA E ÍNDIA NO OCEANO ÍNDICO:

uma visão estratégica aplicada ao Século XXI

Rio de Janeiro

2021

CC VINÍCIUS MENDONÇA LANCETTA

A INTERAÇÃO ENTRE CHINA E ÍNDIA NO OCEANO ÍNDICO:

uma visão estratégica aplicada ao Século XXI

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

Orientador: CMG (RM1) Otacilio Bandeira Peçanha

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2021

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha esposa Marluce e ao meu filho Vítor pelo incondicional apoio, motivação e paciência dispensados ao longo de todo o curso e na realização deste trabalho.

Agradeço ao CMG(RM1) Peçanha, meu orientador, pela disponibilidade irrestrita, pelas críticas sinceras e construtivas, pelas sugestões e oportunas correções de rumo, que foram de grande relevância para a elaboração e conclusão deste trabalho.

Agradeço ao CMG(RM1) Tito, pelas relevantes contribuições de conteúdo que trouxeram grande suporte ao desenvolvimento da minha pesquisa e argumentação.

A todos vocês, minha mais sincera e profunda gratidão.

## RESUMO

O propósito deste trabalho é analisar a relação entre as Estratégias Marítimas adotadas pela Índia e pela China em suas atuações na Região do Oceano Índico entre 2015 e 2021 sob a ótica de Alfred Thayer Mahan e as adequações extraídas dos ensinamentos de Geoffrey Till, para que ao final possa ser avaliado o emprego contemporâneo da Teoria do Poder Marítimo de Mahan em ambos os casos. Para atingir o propósito, realizou-se uma pesquisa bibliográfica e documental, empregando a metodologia descritiva e analítica. Com isso, a dissertação teve por base a Teoria do Poder Marítimo de Mahan, com destaque à relevância atribuída às Linhas de Comunicações Marítimas, ao controle de posições estratégicas, às ações destinadas ao desenvolvimento do Poder Marítimo em tempo de paz e uma contextualização no Século XXI. Como resultado, foi possível identificar que China e Índia se valem da teoria “mahaniana”, ainda nos dias atuais, o que lhes foi útil ao desenvolvimento de suas maritimidades e do “ciclo virtuoso” na sustentação de seu Poder Naval. Contudo, a conquista de bases de apoio, a proteção ao comércio e a expansão marítima materializam-se de formas distintas entre os Estados em análise. Ademais, no que se refere à proteção das Linhas de Comunicações Marítimas, o ideal de cooperação entre Estados é outro aspecto que os diferencia, e assim, foi possível constatar que a China se alinha à definição de Marinha Moderna, enquanto a Índia de uma Marinha Pós-Moderna, segundo a concepção de Geoffrey Till.

**Palavras-chave:** Índia. China. Oceano Índico. Teoria do Poder Marítimo. Linhas de Comunicações Marítimas.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa com a Região do Oceano Índico (ROI).....	56
Figura 2 – “Ciclo virtuoso” definido por Geoffrey Till.....	56
Figura 3 – Rota Marítima e Terrestre integrantes da “ <i>Belt and Road Initiative</i> ”.....	57
Figura 4 – Mapa detalhado por cores das rotas integrantes da “ <i>Belt and Road Initiative</i> ”.....	57
Figura 5 – Mapa do Estreito de Ormuz.....	58
Figura 6 – Mapa dos Estreitos de Malacca, Sunda e Lombok.....	58
Figura 7 – Mapa com a localização dos investimentos Chineses em Portos e Bases na ROI.....	59
Figura 8 – Crescimento da Frota de Navios Mercantes Indianos entre 2017 e 2019.....	59
Figura 9 – Mapa com a identificação das Linhas de Comunicações Marítimas na ROI.	60
Figura 10 – Ilhas a Sudoeste da Índia (Cadeia de Ilhas Lakshadweep e Minicoy).....	61
Figura 11 – Ilhas a Sudeste da Índia (Arquipélago de Andaman e Nicobar).....	61
Figura 12 – Mapa identificando as Bases de Karwar e Mumbai.....	62
Figura 13 – Mapa identificando o Vale do Rio Galwan.....	62
Figura 14 – Presença da Índia na ROI.....	63

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BG – Boletim Geocorrente

BRI – *Belt and Road Initiative*

ESM – Estratégia de Segurança Marítima

EUA – Estados Unidos da América

LCM – Linhas de Comunicações Marítimas

PLA – *People's Liberation Army* (Exército da China)

PLAN – *People's Liberation Army Navy* (Marinha da China)

PM – Poder Marítimo

PN – Poder Naval

ROI – Região do Oceano Índico

RPC – República Popular da China

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>A TEORIA DO PODER MARÍTIMO APLICADA AO SÉCULO XXI .....</b>	<b>11</b>
2.1	A TEORIA DO PODER MARÍTIMO .....	11
2.1.1	Posição Geográfica .....	13
2.1.2	Conformação Física .....	14
2.1.3	Extensão do Território .....	15
2.1.4	Tamanho da População .....	16
2.1.5	Caráter Nacional .....	16
2.1.6	Caráter do Governo .....	17
2.2	O PODER MARÍTIMO E A ESTRATÉGIA .....	18
2.3	O PODER MARÍTIMO NO SÉCULO XXI .....	22
<b>3</b>	<b>A CHINA E SUA ATUAÇÃO NO OCEANO ÍNDICO .....</b>	<b>27</b>
3.1	CONDICIONANTES DO PODER MARÍTIMO DA RPC .....	29
3.1.1	Condicionantes Favoráveis .....	29
3.1.2	Condicionantes Prejudiciais .....	30
3.2	ESTRATÉGIAS APLICADAS NA ROI .....	31
3.2.1	Linhas de Comunicações Marítimas .....	31
3.2.2	Bases Estratégicas de Apoio na ROI .....	33
3.2.3	Alianças Cooperativas na ROI .....	35
3.3	POSTURA ESTRATÉGICA NA ROI .....	36
<b>4</b>	<b>A ÍNDIA E SUA ATUAÇÃO NO OCEANO ÍNDICO .....</b>	<b>38</b>
4.1	CONDICIONANTES DO PODER MARÍTIMO INDIANO .....	39
4.1.1	Condicionantes Favoráveis .....	39
4.1.2	Condicionantes Prejudiciais .....	40
4.2	REAÇÕES ESTRATÉGICAS APLICADAS NA ROI .....	41
4.2.1	Linhas de Comunicações Marítimas .....	42
4.2.2	Bases e Pontos Estratégicos na ROI .....	42
4.2.3	Influência da Índia na ROI .....	44
4.2.4	Consequências do conflito no Himalaia em 2020 .....	45
4.3	OUTRAS POTÊNCIAS PRESENTES NA ROI .....	46
4.4	PERDA DO ÍMPETO OU MUDANÇA DE POSTURA? .....	48

<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>49</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>53</b>
	<b>ANEXO - ILUSTRAÇÕES .....</b>	<b>56</b>



# 1 INTRODUÇÃO

A relação das sociedades com os mares e oceanos foram construídas e modificadas ao longo dos anos de formas distintas. Com o desenvolvimento da navegação os homens transpuseram a massa líquida que anteriormente se configurava como um temido obstáculo e deste modo puderam explorar o seu caráter unificador, o papel de “via”, por onde transitaram ao longo dos séculos, riquezas, conhecimentos e permitiram que fossem estabelecidos intercâmbios entre diferentes sociedades nos mais diversos campos. Por outro lado, a história mundial nos contempla com o desdobramento de conflitos<sup>1</sup> em batalhas navais, e assim, o mar também se configura como sendo um teatro de operações onde as sociedades, por meio de suas Marinhas de Guerra, elevam as últimas consequências suas disputas.

O desenvolvimento tecnológico é o que permite aos homens fazerem melhor uso do mar, assim, a alteração do comportamento das sociedades em relação ao mar é considerada uma das mudanças decisivas da época contemporânea e dentre as possibilidades que os mares apresentam, o Século XX viu uma explosão sem precedentes do comércio marítimo (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

A medida que as sociedades se voltam progressivamente na direção do mar, o interesse na tentativa de compreender essa relação, o despontar de impérios ultramarinos, batalhas e estratégias navais, tornaram-se cada vez mais objeto de estudo e análise. Nesse contexto, surgem os trabalhos de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), que nos brindou com a teoria do poder marítimo<sup>2</sup> (PM) ao relacionar fatos históricos com o comércio e a estratégia marítima.

---

1 Esta pesquisa se valerá do termo “conflito” como sendo o enfrentamento, com disposição de lutar, entre pessoas, grupos ou nações, com a finalidade de obter determinados ganhos, de modo a conquistar ou manter os interesses almejados (BRASIL, 2015).

2 Este trabalho adotará a definição de “Poder Marítimo” (*Sea Power*, tradução nossa) como sendo a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2017).

Apesar de escrita numa época de evoluções tecnológicas na guerra naval, como a introdução da couraça e da propulsão a vapor, sua obra limitou-se a análise histórica dos fatos navais, desconsiderou tais avanços tecnológicos e teve como maior exemplificação prática o Império Britânico, potência marítima à época. Ainda que sejam necessárias eventuais adequações, sua teoria se apresenta extremamente relevante, permanecendo como objeto de estudo e servindo como referência na tomada de decisões estratégicas de marinhas que almejam alcançar proeminência no cenário mundial (ALMEIDA, 2015).

Assim, o fato da China e Índia, duas potências emergentes, estarem recuperando a maritimidade seguindo o modelo ocidental, aumentando o seu poder naval (PN)<sup>3</sup> sustentado por um sistema de comércio marítimo globalizado, atestam simplificada a narrativa de sucesso do PM e levanta discussões se estaríamos vivenciando um período de transição da supremacia marítima (TILL, 2018).

O despontar econômico da China no cenário mundial nas últimas décadas fez com que suas necessidades energéticas e comerciais se ampliassem, e por consequência, a maritimidade se fez cada vez mais um requisito, levando o país a alcançar a Região do Oceano Índico (ROI) (FIG.1), o que acabou por colocá-la em rota de colisão com os interesses da Índia, outra potência emergente.

Consequentemente, a Índia, potência do Sul Asiático, é envolvida pelo expansionismo estratégico Chinês por terra e pelo mar. Historicamente, a disputa de fronteiras terrestres já envolveu os dois países em conflitos. Recentemente, mesmo sem um conflito naval propriamente dito, a Índia se mostra reativa à atuação chinesa cada vez maior na ROI, e notadamente ao se ver inserida em um contexto de “Dilema de Segurança”<sup>4</sup>, iniciou

---

3 O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais[...]. O Poder Naval compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa (BRASIL, 2017).

4 Expressão referente a uma situação em que um Estado, inserido num sistema caótico, visando aumentar sua segurança, ao ampliar sua força militar ou formar alianças, leva outros Estados a responder de forma semelhante, produzindo tensões crescentes mesmo que de forma involuntária (HERZ, 1950, p.157-180).

movimentos para se contrapor a essa ameaça, que envolvem a elaboração da Estratégia de Segurança Marítima<sup>5</sup> (ESM) de 2015 e alinhamentos estratégicos com outros países, numa clara tentativa de balancear a influência chinesa em sua esfera de atuação.

O embate entre as duas potências ocorre por terra e pelo mar, no entanto, nos limitaremos a abordagem marítima dessa relação. Assim, esse trabalho tem como propósito verificar a aderência das estratégias marítimas adotadas pela China e Índia entre 2015 e 2021 com foco na Região do Oceano Índico, com a Teoria do PM de Mahan e com os ensinamentos do professor Geoffrey Till (1945 -).

Para atingir tal propósito, será empregada a metodologia descritiva e analítica. Assim, no capítulo dois serão abordados os principais aspectos da Teoria de Mahan contextualizados à tarefa proposta, que somados aos conceitos de Till nos permitirão realizar uma análise adequada à moldura temporal estabelecida. Nos capítulos três e quatro serão analisados respectivamente os aspectos das estratégias marítimas da China e as reações por parte da Índia, relacionando-as com os aspectos teóricos idealizados por este autor. No capítulo cinco será realizada a conclusão do trabalho, buscando evidenciar as lições estratégicas observadas e destacar os aspectos extraídos do caso em análise que nos permitam evidenciar que Mahan se mostra ainda hoje atual em relação as estratégias marítimas em vigor no Século XXI, a despeito das adequações necessárias em função das evoluções tecnológicas e pelo aspecto caótico que caracterizam o ambiente estratégico nesse século.

---

5 Este trabalho empregará o termo “Estratégia de Segurança Marítima” (ESM) para referir-se ao documento *Ensuring secure seas: Indian Maritime Security Strategy*. New Delhi: Ministry of Defence (Navy), 2015.

## 2 A TEORIA DO PODER MARÍTIMO APLICADA AO SÉCULO XXI

Nesse capítulo nos debruçaremos sobre alguns aspectos da teoria de Mahan como forma de respaldar uma futura análise a respeito da expansão da China na ROI em prol dos seus interesses econômicos, políticos e estratégicos, bem como, os impactos em termos de reação estratégica por parte da Índia nessa mesma região.

Para cumprir o acima proposto, o arcabouço teórico será baseado primariamente na obra *The influence of Sea Power Upon History*<sup>6</sup>, 1660-1783. Nesse contexto, em função da amplitude da abordagem feita por Mahan, serão privilegiadas temáticas como as linhas de comunicações marítimas (LCM), o controle de posições estratégicas, as ações destinadas ao desenvolvimento do PM em tempo de paz e uma contextualização no Século XXI.

Assim sendo, dividiu-se o presente capítulo em três subseções. A primeira apresentará a Teoria do PM de Mahan. A segunda, relacionará a teoria apresentada com a Estratégia e por último, a terceira, será destinada a uma contextualização dos aspectos teóricos aplicados ao Século XXI, valendo-se da ótica de outros autores.

### 2.1 A TEORIA DO PODER MARÍTIMO

Alfred Thayer Mahan nasceu em 1840, na cidade de West Point, no Estado de Nova Iorque nos Estados Unidos da América (EUA) e serviu à Marinha daquele país entre 1856 e 1896, sendo promovido, na reserva, em 1906 ao posto de Contra-Almirante (TOSTA, 1984), ocasião na qual o Congresso dos EUA aprovou a lei de promoção dos capitães de mar e guerra que haviam servido durante a Guerra Civil Estadunidense (1861-1865) (RIBEIRO, 2010).

Na Escola de Alto Comando Naval<sup>7</sup>, ganhou fama ao articular a História com

---

6 A influência do Poder Marítimo na História, tradução nossa.

7 *Naval War College* (NWC) foi fundado em 1884, tendo como localização Newport. Considerada a “casa do pensamento” da Marinha dos EUA, destina-se a formação profissional de alto nível de Oficiais e funcionários federais (USNWC, 2021).

assuntos relativos ao comércio e negócios navais em suas preleções, e assim, apresentar “o PM e seus efeitos no destino nacional”. Ao se tornar o primeiro escritor a publicar uma obra relacionando o PM e sua influência na História, ficou reconhecido na Europa como autoridade no assunto. O sucesso de seus livros e o prestígio internacional advindo em grande parte por sua teoria fornecer sólidos argumentos sobre a importância no investimento e na formação de uma Marinha, asseguraram-lhe a alcunha de “O Evangelista do Poder Naval”. Estas credenciais afiançaram as ações apontadas por Mahan à caminhada dos EUA para se tornar uma potência mundial e a importância da Marinha para alcançar tal objetivo (TOSTA, 1984).

Como forma de atrair o interesse da classe política estadunidense para o mar e a sua importância à prosperidade dos Estados, cunhou o termo *Sea Power* (CAMINHA, 1986). Dessa forma, procurou com sua teoria do PM enfatizar a importância do mar para o desenvolvimento das Nações, se valendo do PM Inglês, como forma de tipificar o sucesso e notoriedade frente aos demais Estados.

O Poder Marítimo da Inglaterra, portanto, não era meramente uma grande Marinha, como comumente e exclusivamente associamos; Nem apenas um comércio próspero; Foi com a união desses dois fatores, cuidadosamente promovida, que a Inglaterra impeliu seu Poder Marítimo sobre e além de outros Estados (MAHAN, 1987, p. 225. Tradução nossa)<sup>8</sup>

Assim, observa-se a íntima relação estabelecida pelo autor ao associar uma fonte geradora de riquezas com um instrumento que a protegerá e proverá as condições necessárias ao seu desenvolvimento, no caso uma Marinha de Guerra. Caracterizando assim, uma relação simbiótica em que o Estado alcançará por meio de um processo contínuo seu progresso, ao conjugar de forma eficaz essas condicionantes. No entanto, Mahan enumera em sua obra, condições naturais que afetam o *Sea Power* dos Estados e influenciam o seu relacionamento com o mar, melhorando ou dificultando esse processo, conforme analisaremos a seguir.

---

<sup>8</sup> No original: “*The sea power of England therefore was not merely in the great navy, with which we too commonly and exclusively associate it. Neither was it in a prosperous commerce alone; It was in the union of the two, carefully fostered, that England made the gain of sea power over and beyond all other State.*” (MAHAN, 1987, p. 225).

### 2.1.1 Posição Geográfica

Em primeiro lugar, a posição geográfica influencia diretamente a forma como o Estado privilegiará a sua progressão em direção ao mar. Aqueles Estados, como a Inglaterra protegida pela sua insularidade, e que dessa forma não precisam despender esforços militares e recursos na defesa ou expansão de suas fronteiras terrestres, terão melhores condições de concentrar sua atenção e seus objetivos para o mar (MAHAN, 1987). Fica evidenciado ao longo de sua obra, que a ameaça vinda por terra e as preocupações fronteiriças, além de impactar em gastos com exércitos, também influenciam a forma como a opinião pública e a classe política de um Estado se preocupará e enxergará sua relação com o mar.

Ademais, a posição geográfica pode ser tal, que promova uma concentração ou motive a necessidade de uma dispersão das forças navais (MAHAN, 1987). Adepto de Jomini e defensor da concentração, apontou como fraqueza e motivo de gastos elevados o fato dos EUA ter que dividir esforços em dois Oceanos (ALMEIDA, 2015). No entanto, é interessante a abordagem feita no caso das Colônias Inglesas e o esforço na proteção desse vasto Império.

A Inglaterra, por seu imenso império colonial, sacrificou muito dessa vantagem da concentração de forças em torno de suas próprias costas; mas o sacrifício foi feito com sabedoria, pois o ganho comprovadamente foi maior do que a perda. Com o crescimento de seu sistema colonial, suas Esquadras também cresceram, mas sua navegação mercante e a riqueza cresceu ainda mais rápido. (MAHAN, 1987, p. 29. Tradução nossa)<sup>9</sup>.

Nota-se, portanto, que apesar de defensor da concentração e da posição geográfica como importante condicionante ao resultado alcançado na busca de um PM, o autor estadunidense volta a sua atenção e destaca mais uma vez a importância da “produção de riqueza” como sustentáculo fundamental à criação e manutenção de um PM.

Cabe ainda mencionar, que para Mahan, a posição geográfica de um país pode não só favorecer a concentração de suas forças, mas trazer uma vantagem estratégica em termos

---

<sup>9</sup> No original: “*England, by her immense colonial empire, has sacrificed much of this advantage of concentration of force around her own shores; but the sacrifice was wisely made, for the gain was greater than the loss, as the event proved. With the growth of her colonial system her war fleets also grew, but her merchant shipping and wealth grew yet faster.*” (MAHAN, 1987, p. 29).

de uma posição central e uma boa base para operações contra prováveis inimigos. Outrossim, o autor classifica que a vantagem estratégica advinda da proximidade geográfica torna-se mais evidente na Guerra de Corso, conduzida pelos franceses, por meio de ataques realizados por navios leves e rápidos na destruição do comércio marítimo (MAHAN, 1987). Cabe aqui destacar que Mahan considerava os ataques de corso ao comércio marítimo esparsos e sem a eficiência desejada. Sendo assim, defendia o uso do bloqueio para destruir o comércio e não como uma variante do corso, embora ambas tentassem em essência a interrupção do comércio marítimo adversário (ALMEIDA, 2015). Sobre esse fato, interessante apontar que apesar de defensor da batalha decisiva e do bloqueio, Mahan aponta que o controle de pontos estratégicos constitui-se um importante recurso à defesa ou à condução de ataques ao comércio inimigo na forma de Guerra ao comércio conduzida pelos franceses.

### **2.1.2 Conformação Física**

Sobre esse enfoque, quanto mais fácil o acesso às LCM, mais propenso um Estado seria para manter a comunicação com o resto do mundo (MAHAN, 1987). Aqui não conta apenas a extensão, mas também características como quantidades de portos e profundidades, que em sentido amplo, favoreceriam o desenvolvimento do PM (ALMEIDA, 2015).

Na medida que numerosos e profundos portos são fonte de força e riqueza, isso se amplia quando associado a capacidade de escoar a produção interna por meio de vias navegáveis. Por outro lado, esses acessos e portos também se tornam uma fonte de fraqueza durante guerras, se não forem devidamente defendidos (MAHAN, 1987).

Com relação ao aspecto físico do território, Mahan relaciona ainda a questão da natureza em termos de clima e terras cultiváveis como facilidades, como por exemplo, as condições encontradas na França que não a forçavam a se lançar ao mar. Diferentemente, a Inglaterra via o mar como o meio para contornar as suas carências, buscando no mar a riqueza

não encontrada na própria terra, conforme citado abaixo:

A principal razão para isso foi encontrada nas condições físicas que tornaram a França um terra aprazível, com clima agradável, produzindo mais do que a sua gente precisava. A Inglaterra, por outro lado, recebia pouco da natureza e até que suas manufaturas fossem desenvolvidas, tinha pouco para exportar. Suas diversas necessidades, combinadas com sua inconformidade e outras condições que favoreciam o empreendimento marítimo, conduziu seu povo para o exterior; e lá encontraram terras mais agradáveis e ricas que as suas. (MAHAN, 1987, p. 36, Tradução nossa)<sup>10</sup>.

Sendo assim, as peculiaridades físicas do território que impulsionam ou dificultam a busca pelo mar, não se limitariam apenas a característica da costas, portos e rios navegáveis, mas se estenderiam ainda a outros fatores, tais como o clima, terras aráveis e recursos encontrados no próprio território. Portanto, a busca por recursos não providos pela terra configurariam dependências a serem alcançadas por meio do mar.

Ademais, interessante reforçar o aspecto facilitador que as características da costa, vias navegáveis e portos proporcionam em termos de benefício à maritimidade, entretanto, é fundamental lembrar que demandam preocupação do Estado costeiro a estratégia de defesa ainda em tempo de paz.

### 2.1.3 Extensão do Território

A última das condições geográficas apontadas que afetavam o desenvolvimento de uma potência marítima, é a extensão do território, principalmente, no que se refere à extensão da sua linha costeira. Contudo, Mahan compara um país com uma fortaleza e destaca que a combinação entre extensão do território e tamanho da população, poderá constituir fator de força ou fraqueza, dependendo da concentração e distribuição demográfica pelo território haverá melhores ou piores condições em defendê-lo (MAHAN, 1987).

---

<sup>10</sup> No original: “A principal reason for this has been plausibly found in the physical conditions which have made France a pleasant land, with a delightful climate, producing within itself more than its people needed. England, on the other hand, received from Nature but little, and, until her manufactures were developed, had little to export. Their many wants, combined with their restless activity and other conditions that favored maritime enterprise, led her people abroad; and they there found lands more pleasant and richer than their own.” (MAHAN, 1987, p. 36).



#### **2.1.4 Tamanho da População**

Mahan afirmou que a população total existente não era o que realmente importava, mas a parcela participante ou pelo menos disponível para as atividades marítimas (MAHAN, 1987).

À existência de uma íntima relação entre as duas condicionantes acima, caberá uma breve e conjunta análise. A dualidade composta por extensão territorial e tamanho da população poderá produzir fatores de força ou fraqueza ao PM, cabendo assim, um detalhamento da relação entre a população com o litoral e com a atividade marítima. Cabe destacar, que a conjugação eficaz dessas condicionantes pode ser construída e incrementada por meio de políticas de Estado que incentivem e atraiam a população para atividades relacionadas ao mar, e assim, possam incutir uma “mentalidade marítima”<sup>11</sup> e aquecer as atividades voltadas para o PM de forma a assegurar uma cadeia produtiva sustentável.

#### **2.1.5 Caráter Nacional**

Essa condicionante demonstra que sendo o comércio marítimo um dos motivos para o desenvolvimento nacional, existia em certos povos essa compreensão e uma aptidão natural para o mar, que foi comprovado ao longo da história (ALMEIDA, 2015).

Nesse caso, é preciso não se prender apenas a crença limitante e ao caráter determinístico numa associação da raça dos povos à sua propensão e atitude para com o mar. Em relação ao caráter nacional, a principal lição que podemos extrair está ligada a forma como determinado povo obteve “as riquezas por meio do mar” e assim podemos constatar que o comércio marítimo e a cadeia produtiva voltada para as atividades marítimas, praticados por Ingleses e Holandeses, mesmo que associado a exploração de suas colônias, se mostraram a

---

<sup>11</sup> Elemento intangível que consiste no grau de conscientização da sociedade e dos decisores governamentais sobre a importância do PM e de seus elementos constituintes, bem como o sentimento de pertencimento dos homens e mulheres à comunidade marítima, cuja interação sinérgica favorece a ampliação desse Poder em prol dos interesses nacionais (BRASIL, 2020).

longo prazo mais sustentáveis do que o modelo praticado por Espanhois e Portugueses, que se beneficiaram basicamente da exploração/extratativismo de recursos coloniais por meio da força (MAHAN, 1987). Assim, a ideia de um ciclo produtivo sustentável das atividades marítimas se faz presente, e sobre esse aspecto o caráter nacional e sua efetiva integração dentro desse processo se mostra fundamental na construção de um PM.

### 2.1.6 Caráter do Governo

A continuidade de políticas destinadas ao desenvolvimeto de uma estratégia voltada para o mar era uma questão considerada por Mahan como fundamental. Nesse contexto, o autor considera o poder dos déspotas esclarecidos mais favorável à implantação de políticas estratégicas, mas reforça a importância na manutenção da política pela linha sucessória (MAHAN, 1987). Por sua vez ao tratar sobre governos com representatividade popular, o olhar é caracterizado pela desconfiança.

Desde 1815, e especialmente em nossos dias, o governo da Inglaterra tem passado cada vez mais para as mãos do povo. Resta ver se seu poder marítimo sofrerá com isso.[...] Se um governo democrático terá a visão, a sensibilidade aguçada para a posição nacional e crédito, a disposição para garantir sua prosperidade por meio de um derramamento adequado de dinheiro em tempos de paz, todo aquele necessário a preparação militar, ainda é uma questão em aberto. Os governos populares geralmente não são favoráveis as despesas militares, embora necessárias, e há sinais de que a Inglaterra tende a ficar para trás (MAHAN, 1987, p. 67, Tradução Nossa)<sup>12</sup>.

Apesar de eventuais dificuldades decorrentes de escolhas políticas nos sistemas representativos, novamente, a continuidade é considerada o mais importante para a disseminação da mentalidade marítima (ALMEIDA, 2015). Esse aspecto é caracterizado pelo autor ao citar um ato isolado tomado por um navio Inglês, que ao efetuar um disparo contra um navio francês, que havia se recusado arriar a bandeira francesa ao adentrar o Canal da

---

12 No original: “*Since 1815, and especially in our own day, the government of England has passed very much more into the hands of the people at large. Whether her sea power will suffer therefrom remains to be seen. [...] Whether a democratic government will have the foresight, the keen sensitiveness to national position and credit, the willingness to insure its prosperity by adequate outpouring of money in times of peace, all which are necessary for military preparation, is yet an open question. Popular governments are not generally favorable to military expenditure, however necessary, and there are signs that England tends to drop behind.*” (MAHAN, 1987, p. 67).

Mancha. Apesar de ser considerado por Mahan como sendo um ato insolente para época moderna, por outro lado, era classificado pelas palavras “Este é o hábito Inglês para comandar no mar” (MAHAN, 1987), e assim se justificava, por representar a determinação de “dominar os mares”, por meio de uma mentalidade marítima unificada e reafirmada por diferentes governantes em manter a bandeira inglesa como “a senhora dos mares” (ALMEIDA, 2015).

Mahan considerava que governo articulava o PM de duas formas distintas, uma em situação de paz e outra na guerra, apesar de estarem interconectadas (MAHAN, 1987). Na paz, o governo deveria **implementar ações voltadas para o crescimento industrial naval e incentivar o povo em direção ao mar**. Na guerra, a prioridade era **manter a Marinha de guerra**, proporcional ao comércio marítimo e aos interesses navais. Simultaneamente, o governo priorizaria a formação de uma **reserva naval de capital humano e meios de combate**, sem esquecer ainda, do **fortalecimento e obtenção de bases estratégicas** (ALMEIDA, 2015, grifo nosso).

Podemos notar, que ambas conservam ações destinadas a conjugarem de forma eficiente e sustentável as componentes do PM, que seria fundamental para perpetuar o ciclo produtivo de riqueza necessário a manutenção do PN, que é o responsável por destruir a Esquadra inimiga por meio da batalha decisiva defendida por Mahan assegurando a segurança ao comércio marítimo. Com base nas condicionantes relacionadas e outros aspectos teóricos, serão analisados a seguir as relações de influência observadas sobre a estratégia.

## 2.2 O PODER MARÍTIMO E A ESTRATÉGIA

Ao adentrarmos na análise sobre a relação entre a teoria do PM e a estratégia<sup>13</sup>, reforçamos que Mahan destaca em sua obra que a **estratégia naval é importante tanto na**

13 Tendo por base a obra *Strategic Theory for the 21st Century: The Little Book on Big Strategy*, nesse trabalho será empregado a definição que, Estratégia é a articulação racional entre “*ends* (fins), *ways* (métodos) and *means* (meios)” para criar o efeito estratégico desejado, de forma a maximizar resultados positivos e minimizar resultados negativos e assim orientar como o Estado se moverá em um ambiente estratégico marcado por ser volátil, incerto, complexo e ambíguo na tentativa de melhor preencher a lacuna entre a realidade atual e o futuro desejado (YARGER, 2006).

**paz quanto na guerra e que tem por fim criar, apoiar e aumentar o PM de um país** (MAHAN, 1987, grifo nosso). Entretanto, faz-se necessário a seguinte ressalva:

A estratégia marítima tem duas vocações: criar, favorecer, incrementar os elementos que constituem o poder marítimo, assim como empregar esse poder para realizar os objetivos políticos.[...]A estratégia naval é apenas uma das estratégias que dependem da estratégia marítima. Um poder marítimo deve dispor de um conjunto de vias-e-meios, assim como de uma vontade de empregá-los (WEDIN, 2015, p.119).

Assim, a estratégia naval determina os movimentos da esquadra. Sendo o seu objetivo definido pela estratégia marítima, que é hierarquicamente superior (WEDIN, 2015). Portanto, concluímos que a teoria de Mahan transborda os limites da Estratégia Naval e assim empregaremos o termo Estratégia Marítima ao nos valermos dos conceitos do teórico.

Sua teoria enfatizou a importância do mar para o desenvolvimento das Nações. Em sua obra, aqui empregada como base teórica, o autor considera que os bloqueios e as batalhas decisivas são os principais métodos da guerra naval, e que a **missão prioritária de uma esquadra é destruir ou paralisar a esquadra adversária para garantir o domínio do mar** (WEDIN, 2015, grifo nosso). Paralelamente, tinha consciência de que era impossível o controle total do mar, assim, imaginava a indivisibilidade local e temporal na cena de ação do mar e não a total em todas as regiões marítimas, e essa parece ser a interpretação mais apropriada (ALMEIDA, 2015).

Assim, dentro da sustentabilidade que enxergamos, caberia ao PN, por meio de uma Força Naval forte suficiente, impor uma derrota que destruísse ou paralisasse o inimigo, tendo em mente que esse controle do mar seria limitado no tempo e em determinada região marítima.

Ainda que temporário, para alcançar esse controle quatro princípios fundamentais necessitariam ser atendidos: a **concentração das forças**, uma **posição central** em relação às forças inimigas, pontos de operação a partir de **linhas interiores** e a **posse de boas linhas de comunicações, posições e bases de apoio** (ALMEIDA, 2015, grifo nosso). Ademais, a posse de bases navais em regiões estratégicas era fundamental para apoiar a esquadra em operação a

longas distâncias e por longos períodos (RIBEIRO, 2010).

No entanto, a teoria de Mahan foi posta a prova ao longo dos tempos. A batalha decisiva não ocorreu na Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o avanço tecnológico na guerra naval não foi vislumbrado e a concepção do navio capital, materializado no encouraçado com grande poder de fogo, não o fez perceber a possibilidade de mudança na guerra naval concretizada na Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Portanto, o valor dos desembarques anfíbios, a guerra do curso conduzida por submarinos, o predomínio da aviação baseada em porta-aviões e a inexistência da batalha decisiva foram pontos não alcançados por suas ideias (ALMEIDA, 2015).

Contudo, Mahan era convicto da importância da guerra no mar, independente dos avanços tecnológicos ou táticos. Nestas circunstâncias, considerou que o PM era decisivo na centralidade e grandeza dos países, sua manutenção implicava em possuir uma grande força naval, destinada a alcançar o comando do mar, impedindo que outros interferissem ou ameaçassem o comércio (RIBEIRO, 2010).

Portanto, a destruição ou paralisia da Esquadra oponente permitiria o controle das LCM impedindo que o inimigo delas usufruísse, e assim era tida como fundamental. Entendia que as comunicações dominavam a guerra, como um elemento da estratégia sendo essas a energia vital de um Estado marítimo, com isso, as comunicações marítimas tinham prevalência sobre todos os elementos no conflito (ALMEIDA, 2015).

Assim, uma Marinha de Guerra era fator essencial na defesa de uma Marinha Mercante, que seria responsável por assegurar o fluxo seguro de mercadorias (MAHAN, 1987). No entanto, na época de Mahan, os EUA estava empenhado na ocupação do seu território, e os assuntos marítimos tinham baixa prioridade na política. Essa situação contribuiu para que a Marinha dos EUA fosse composta à época, apenas por unidades costeiras, obsoletas tecnologicamente e sem capacidade militar válida numa guerra entre

potências navais de primeira ordem (RIBEIRO, 2010).

Mahan aborda a dificuldade que os EUA possuíam em vislumbrar tal necessidade, e evoca que com o retorno da punjança do comércio marítimo e os riscos impostos, faria reaparecer a importância em ter uma Marinha de Guerra militarmente capaz. Da mesma forma, menciona a relevância em possuir bases de apoio ultramarinas confiáveis que forneçam refúgio, suprimentos e reparos. Essas são facilmente obtidas em épocas de paz ao redor do mundo, mas em caso de hostilidades, naturalmente surgem dificuldades e assim, para esses fins, destaca a importância das colônias em épocas pretéritas, sem esquecer que essas também possuíam papel de especial importância como fonte de recursos e para melhorar as condições de conforto e riqueza do país colonizador (MAHAN, 1890).

O acesso ao mar, o controle das rotas comerciais e o desenvolvimento dos litorais são aspectos centrais do pensamento estratégico de Mahan (RIBEIRO, 2010).

A Estratégia Marítima pensada por Mahan, valendo-se da definição previamente citada e empregada neste trabalho, poderia ser sintetizada como sendo o uso racional de meios, métodos e fins para alcançar os objetivos políticos, que no caso deveriam possuir continuidade e serem voltados para o desenvolvimento de um PM forte, que no entendimento do teórico seria a chave para alcançar o controle do mar e conseqüentemente o *status* de potência dominante.

Nesse sentido, dado o aspecto da sustentabilidade do PM identificado, fica evidente a importância atribuída às LCM, Bases de apoio estratégicas, desenvolvimento das atividades voltadas para o mar, numa conjugação entre os fatores condicionantes que privilegiassem o progresso de um fluxo contínuo de riqueza e permitisse sustentar a Marinha de Guerra que defenderia e levaria o Estado à categoria de potência Mundial.

Mas essa teoria embora faça sentido pelo aspecto da sustentabilidade e da conjugação eficiente de recursos em tempos de paz, deixou a desejar em tempos de guerra,

por não observar avanços tecnológicos, prender-se na definição do navio capital como sendo o encouraçado fortemente armado e basear-se na história naval da Europa moderna.

No entanto, a pureza dos ensinamentos históricos com sucesso comprovado e por servir como justificativa que alinhe aspirações políticas aos investimentos necessários ao desenvolvimento do PN, mesmo diante da volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade que caracteriza o ambiente estratégico, a Teoria do PM de Mahan se mostra relativamente adaptável e aplicável para a formulação de estratégias nos dias atuais. Sendo assim, serão apontadas a seguir visões contextualizadas ao Século XXI como forma de confirmar a validade e identificar eventuais necessidades adaptativas.

### 2.3 O PODER MARÍTIMO NO SÉCULO XXI

O ambiente estratégico altamente mutável foi sintetizado pela *U.S. Army War College*<sup>14</sup> por meio do acrônimo *VUCA*<sup>15</sup>, pontuando assim um estado instável e caótico em que o papel do estrategista é exercer influência sobre a volatilidade, administrar a incerteza, simplificar a complexidade e resolver a ambiguidade, tudo em termos favoráveis aos interesses do Estado e em conformidade com as diretrizes da política. É sabido que novos problemas surgem e velhos se repetem ou se revelam de novas maneiras, de modo que as soluções do passado são duvidosas, e a maior das verdades frequentemente vacila com o tempo (YARGER, 2006).

Diante da mutabilidade e da incerteza que caracterizam o ambiente estratégico no Século XXI, os conceitos apontados por Mahan ainda se mostrariam consistentes?

Com intuito de incrementar a análise da teoria sob uma perspectiva atual e embasar as próximas etapas desse trabalho, observaremos a seguir aspectos contemporâneos

---

14 O *United States Army War College* é uma instituição educacional do Exército dos EUA fundada em 1901 e localizada na Pensilvânia. Sendo conhecida como “fábrica do pensar”, fornece instrução de nível de pós-graduação aos oficiais do exército e funcionários federais (USAWC, 2021).

15 *VUCA - volatility, uncertainty, complexity, and ambiguity* (volátil, incerto, complexo e ambíguo, tradução nossa)

relacionados a sua teoria, nos atendo principalmente ao período de paz e na formulação de estratégias marítimas que respaldem o emergir do PM.

No livro *Sea Power – A Guide for Twenty-First Century*<sup>16</sup> (2018), o professor Geoffrey Till ao citar Mahan nos aspectos introdutórios, comenta que o surgimento da ferrovia e o relativo equilíbrio entre o poder terrestre e o marítimo conduziram alguns Estados de forma equivocada a negligenciarem o mar, e assim se condenarem a um período de vulnerabilidade estratégica e declínio, citando como exemplo a China e a Índia, que apenas recentemente se recuperaram dessa decisão falha.

O autor reforça que mesmo com os desafios impostos pelas Guerras, no que se refere aos avanços tecnológicos, e mesmo com “terríveis simplicidades teóricas”, a preponderância da potência marítima durante a Guerra Fria (1947-1991), **serviu para comprovar o valor dos ensinamentos de Mahan**. Considera ainda, que desde então, a **narrativa do PM se fortaleceu nos últimos anos ficando em evidência, em função do seu protagonismo na ascensão da Ásia** no final do Século XX e início do XXI, em que a maior parte do Produto Interno Bruto (PIB) **originava-se no comércio marítimo** e que nas últimas duas décadas esses valores haviam crescido consideravelmente **permitindo elevados investimentos em suas Marinhas de Guerra** (TILL, 2018, grifo nosso). E complementa essa ideia com base na história, assim como havia feito Mahan:

*Seapower* pode ser visto como um sistema rígido e inseparável no qual o poder naval protege os recursos marítimos que são a fonte final de sua prosperidade e eficácia militar. Os europeus tinham descoberto a enorme vantagem derivada da relação estreita entre os aspectos militares e mercantis do poder marítimo. [...] um círculo virtuoso estava em ação (TILL, 2018, p.17, Tradução Nossa)<sup>17</sup>.

Sobre esse aspecto, sem adentrar em discussões sobre a relevância do poder terrestre ou do PM, destaca-se que a sustentabilidade apontada anteriormente, advinda das

<sup>16</sup> Poder Marítimo - Um guia para o Século XXI, tradução nossa.

<sup>17</sup> No original: “*Seapower can be seen as a tight and inseparable system in which naval power protects the maritime assets that are the ultimate source of its prosperity and military effectiveness. The Europeans had discovered the huge advantage to be derived from the close association between the military and the mercantile aspects of seapower. [...], a virtuous circle was at work.*” (TILL, 2018, p.17).



faculdades do mar se mostram válidas e mesmo nos tempos atuais se confirmam pelo emergir de novas potências marítimas por meio do crescimento do comércio marítimo e o fortalecimento das suas forças navais. A sustentabilidade identificada na obra de Mahan é rebatizada por Till, na forma de um “ciclo virtuoso”(FIG 2) que relaciona “negócios marítimos” que produzem “recursos financeiros”, que por sua vez sustentam e reforçam uma “Força Naval” que permitirá alcançar uma “supremacia” e protegerá os negócios marítimos.

Assim, o aumento do comércio marítimo, especialmente com a globalização, determina em grande parte o papel das marinhas em sua tarefa histórica de controlar e gerenciar as comunicações marítimas, tanto na paz como na guerra (TILL, 2018).

Complementando, o autor assim discorre sobre a importância das comunicações:

“Nos tempos modernos, os esforços que visam garantir o controle absoluto das comunicações tornam-se a cada dia que passa, um fator indispensável e essencial para assegurar o interesse nacional”, até porque o desenvolvimento econômico depende do "comando das comunicações no mar" (JIANG SHILIANG apud TILL, 2018, p.246, tradução nossa)<sup>18</sup>.

Além disso, analistas e formuladores de políticas navais apontam que as ilhas e os países que dependem das LCM para obter recursos fundamentais à normalidade do seu funcionamento e estabilidade, deverão atribuir elevada atenção na proteção de suas comunicações marítimas (TILL, 2018).

Atualmente há duas linhas de pensamento sobre como os Estado alcançarão essa proteção ao comércio marítimo. A primeira, adotada pelas “Marinhas Pós-Modernas”<sup>19</sup>, privilegia a cooperação entre os Estados e surge de interesses mútuos oriundos da interconectividade promovida pela globalização e tem como foco as ameaças irregulares. A segunda, adotada pelas “Marinhas Modernas”<sup>20</sup>, conserva uma relutância em abandonar

18 No original: “*In modern times, efforts aimed at securing the absolute control of communications are turning with each passing day into an indispensable essential factor in ensuring the realisation of national interest*”, not least since economic development depend on the command of communications on the sea.” (JIANG SHILIANG apud TILL, 2018, p.246).

19 As Marinhas Pós-Modernas são aquelas que seus Estados são moldados "pela e para" a eficiência das relações econômicas globalizadas e por isso aspiram à uma relação cooperativa na defesa do sistema de comércio marítimo contra as diversas ameaças. Para isso, transformam os conceitos tradicionais ou convencionais de emprego naval em algo novo e diferente (TILL, 2018, p.42).

20 As Marinhas Modernas caracterizam-se pela competitividade, e concentram-se na defesa do país e de seus

totalmente a forma tradicional na proteção de LCM essenciais, por acreditarem na continuidade dos conflitos e na relevância em ter um PN forte, apesar de concordar que a defesa do comércio é mais um esforço cooperativo do que nacional (TILL, 2018).

Assim, fica evidente a importância das LCM, destacadas por Mahan, diante da globalização e o aumento do comércio marítimo, em especial aos Estados que conservam dependências de recursos externos fundamentais ao seu funcionamento e necessidades básicas de sua população.

Destaca-se que a adaptação da teoria se deve a possibilidade colaborativa, com base em interesses mútuos decorrentes da globalização que estreitaram as relações entre os Estados e o estabelecimento de pactos/alianças, na condução da defesa mais aplicáveis às ameaças irregulares, como por exemplo, a pirataria. Mas que em tempos de guerra seriam impactadas e por isso a persistência dos Estados em manter a capacidade de proteger suas LCM ainda se conservam, o que nas ideias concebidas por Mahan implicava na capacidade de destruir a Esquadra inimiga.

Till salienta que para a maioria das Marinha Pós-Modernas o controle do mar (*Sea Control*) destina-se principalmente a se opor às diversas ameaças localizadas próximas ao litoral, em vez do enfrentamento entre Esquadras em alto-mar. Reforça que as forças em operação em águas litorâneas deverão se opor aos recursos de negação do uso do mar (*Sea-denial*), como submarinos costeiros, artilharia em terra, mísseis e minas, bem como novas ameaças, tais como ataques maciços conduzidos por aeronaves e terroristas em pequenas embarcações. Assim, pontua que atualmente há uma priorização por parte das Marinhas no desenvolvimento de meios associados ao emprego próximo da costa em detrimento daqueles destinados à batalha decisiva entre Esquadras (TILL, 2018). Outrossim, há uma segunda perspectiva pós-moderna significativa sobre o controle do mar.

---

próprios interesses. Para isso, se valem dos conceitos tradicionais ou convencionais de emprego naval e os adaptam às circunstâncias contemporâneas (TILL, 2018, p.42 e 46).

Em um mundo globalizado, agora é menos uma questão de "proteger" o mar no sentido de apropriá-lo para uso próprio, e mais de "torná-lo seguro" para todos, exceto para os inimigos. Isso está claramente alinhado com a noção de que a "liberdade de navegação" é um requisito universal, senão um direito universal, e idealmente não deve ser restrito a determinadas bandeiras ou cargas (TILL, 2018, p.50, Tradução Nossa)<sup>21</sup>.

Sobre essa perspectiva, a insegurança ao comércio marítimo causado por pirataria e terrorismo, que se beneficiam de pontos focais de navegação para conduzir seus ataques, são entendidas no contexto das novas ameaças como um problema comum ao mundo globalizado e a questão de “tornar o mar seguro” seria algo a ser compartilhado entre as Marinhas amigas.

Till destaca que a consolidação de um PM requer um longo período, em que a articulação entre palavras e atos será fundamental, a fim de se manter uma visão alinhada e contínua em todos os níveis, e com isso, os recursos sejam mantidos em detrimento de outras narrativas competitivas. O autor acredita que o Século XXI provará ser o Século marítimo, tantas vezes proclamado no passado, e que os países que tiveram sucesso em aumentar ou manter seu PM estarão melhor posicionados para enfrentar seus desafios (TILL, 2018).

Sobre os aspectos acima abordados e durante a pesquisa realizada, foi possível comprovar que os conceitos da teoria do PM de Mahan se mostram relativamente atuais e demandam adaptações, que naturalmente são realizadas ao longo do tempo por outros Estrategistas, no intuito de adequá-los as características e as necessidades políticas, o que acabam por manter sua teoria atualizada e adaptada a realidade de seus países e à época vigente. Sendo assim, será analisado no próximo capítulo, como os aspectos estratégicos da teoria de Mahan foram aplicados à China no período compreendido de 2015 a 2021, para a formulação de sua estratégia de defesa e a consequente expansão da área de atuação de sua Marinha para a ROI.

---

<sup>21</sup> No original: “*But there is a second significant post-modern angle on sea control as well. In a globalised world it is now less a question of "securing"the sea in the sense of appropriating it for one's own use, and more of "making it secure" for everyone but the enemies of the system to use. This is clearly aligned with the notion that "freedom of navigation" is a universal requirement, if not a universal right, and ideally should not be restricted to particular flags or cargoes*”. (TILL, 2018, p.50).

### 3 A CHINA E SUA ATUAÇÃO NO OCEANO ÍNDICO

No início do Século XV, as viagens do almirante Zheng He (1371-1433) navegavam pelo Oceano Índico para alcançar partes da África e da Ásia. Desde então, a China esteve ausente da ROI. Apenas nas últimas três décadas que percebeu a importância dessas águas, devido às reservas de energia, recursos naturais existentes no litoral e pela dependência do fluxo livre das rotas marítimas que alimentam o seu crescimento econômico (SURI, 2017).

A República Popular da China (RPC) atualmente é a maior potência na Ásia, mas não é totalmente dominante no Continente, já que Índia, Japão e Indonésia ainda conservam significativa influência regional.

O robusto avanço militar da RPC na região, foi acompanhado pela modernização e incremento das capacidades navais da Índia (SCOBELL *et al*, 2020). Mesmo assim, a China intensificou sua presença e atividades na ROI, despertando preocupações entre estrategistas estadunidenses e indianos, que temem a crescente presença naval, associada com a “diplomacia da armadilha da dívida”<sup>22</sup>, como forma de obter vantagens militares longe de suas águas (WHITE, 2020).

A Base de Djibouti estabelecida em 2017, situada nas margens do Mar Vermelho, é considerada o primeiro experimento prático da China nessas áreas. Tal base é entendida como a primeira dentre outras futuras instalações no exterior, havendo estimativas que o litoral do Oceano Índico no futuro receba uma instalação semelhante (SCOBELL *et al*, 2020).

Se ainda restava alguma dúvida sobre as ambições em construir uma Marinha de águas azuis, essas foram abandonadas com o Livro Branco de Defesa<sup>23</sup> de 2015. Posteriormente, os documentos de 2017 e 2019, expuseram ainda mais o tema, e o fez de

---

22 Termo criado para tipificar a prática predatória realizada pela China, na qual países mais pobres seriam sobrecarregados com empréstimos insustentáveis e cláusulas abusivas, que os levam a ceder o controle de ativos estratégicos à China (BRAHMA, 2017).

23 Este trabalho empregará o termo “Livro Branco de Defesa” para referir-se aos documentos *Chinese Defense White Paper*.

forma a apoiar a narrativa da *Belt and Road Initiative (BRI)*<sup>24</sup> (FIG. 3 e 4), dando ênfase particular ao papel da PLAN na proteção dos interesses chineses e cidadãos no exterior. Assim, a justificativa à presença militar chinesa na ROI foi atribuída à proteção do fornecimento de recursos energéticos essenciais, proteção aos investimentos no exterior e aos seus cidadãos, reforçar a reputação e política de influência, e manter a dissuasão estratégica (WHITE, 2020). Fica claro no trecho abaixo a intenção em incrementar sua capacidade de proteção em mares distantes:

A PLAN tem uma posição muito importante na configuração geral da **segurança nacional e do desenvolvimento da China**.[...] Em linha com os requisitos estratégicos de defesa em mares próximos e proteção em mares distantes, a PLAN **está acelerando a transição de suas tarefas de defesa em mares próximos para missões de proteção em mares distantes**, e melhorando capacidades estratégicas de dissuasão e contra-ataque, operações de manobra marítima, operações marítimas conjuntas, ampla defesa e apoio integrado, de modo a construir uma força naval forte e modernizada (CHINA, 2019. p21. Tradução nossa, grifo nosso)<sup>25</sup>.

Como acima exposto, ao longo do tempo, houve um aumento da atuação da China na ROI materializado por meio de investimentos em infraestruturas, que servem como apoio logístico, criam laços de dependência e influência na região, e também pela presença do seu PN, como detalharemos a seguir. Esse incremento da influência e presença regional esbarra em interesses geopolíticos de outros atores, tais como Índia e EUA. Sem adentrarmos no terreno das relações internacionais e da geopolítica, analisaremos a seguir essa expansão sob a perspectiva teórica da estratégia marítima detalhada no capítulo anterior.

---

24 Ideia proposta pelo Presidente Xi Jinping em 2013, é parte integrante do "*China Dream*" de um rejuvenescimento nacional por meio do comércio. Esse projeto exige que a China despenda grandes esforços e vultuosos investimentos no desenvolvimento de uma ampla malha intermodal com conexões ferroviárias, rodoviárias e marítimas em todo o continente da Eurásia. O componente marítimo mais importante disso é a Rota da Seda Marítima do Século XXI, que estende a conectividade aos continentes Africano e Americano e que pode incluir um novo canal através da América Central e uma maior exploração da rota marítima do norte através o Ártico. (TILL, 2018, p.233).

25 No original: "*The PLAN has a very important standing in the overall configuration of China's national security and development.[...] In line with the strategic requirements of near seas defense and far seas protection, the PLAN is speeding up the transition of its tasks from defense on the near seas to protection missions on the far seas, and improving its capabilities for strategic deterrence and counterattack, maritime maneuver operations, maritime joint operations, comprehensive defense, and integrated support, so as to build a strong and modernized naval force.*" (CHINA, 2019. p.21.).

### **3.1 CONDICIONANTES DO PODER MARÍTIMO DA RPC**

Nesta subseção faremos uma breve análise sobre as condicionantes do PM, e as ações adotadas pelo país voltadas ao seu desenvolvimento. Tais condicionantes serão analisadas de forma a identificarmos aspectos que impulsionam a atuação da RPC na ROI e outros, que por sua vez, dificultem essa expansão.

#### **3.1.1 Condicionantes Favoráveis**

A China desfruta de 14.000Km de litoral voltado para o Pacífico, repleto de bons portos naturais, em sua maioria livres de gelo. O país vem construindo relações vantajosas de poder em variados territórios de forma a obter recursos de que necessita para alimentar seu crescimento, como por exemplo, no vizinho Oceano Índico que conecta a China ao mundo árabe-persa, rico em hidrocarbonetos (KAPLAN, 2013).

Sua população se concentra majoritariamente nas regiões costeiras junto ao Pacífico. Em suas fronteiras, exceto com a Índia, questões remanescentes foram resolvidas pelos diplomatas chineses nos últimos anos. Essa situação favorável em terra permitiu que os chineses começassem a construir uma Grande Marinha (KAPLAN, 2013).

O comércio marítimo, a vontade política para o mar e o poderio naval são indispensáveis para a China. Assim, o país segue na construção de uma Marinha de águas azuis apta a projetar poder para proteger investimentos e rotas comerciais distantes, o que é demonstrado por seu contínuo crescimento naval. Ao mesmo tempo, os líderes políticos trabalham continuamente para persuadir os cidadãos de que o destino do país está no mar. Essa interação entre comércio, vontade nacional e proezas militares impulsionam o PM chinês (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Cabe destacar que a continuidade da política e a economia pujante, possibilitou que entre 2013 e 2018 a PLA Navy incorporasse de 12 a 18 navios por ano ano, ou seja, a

China é o país que mais encomendou navios nos últimos 100 anos, excluindo períodos de Guerras Mundiais (UPADHYAYA, 2020).

Em suma, a falta de ameaça por terra e a necessidade de recursos ultramarinos facilitam uma opinião pública favorável e consciente da importância do desenvolvimento de um PM. Somam-se a isso, a concentração da população nas regiões litorâneas, a conformação física, o amplo incentivo e desenvolvimento da indústria voltada para o mar. O crescimento econômico do país nas últimas três décadas associado em grande parcela as atividades marítimas, com o consequente crescimento do PN, é um claro exemplo do “ciclo virtuoso” e sustentabilidade. Ademais, a continuidade das políticas governamentais é um fator crucial à esse desenvolvimento do PM.

### **3.1.2 Condicionantes Prejudiciais**

Por outro lado, a atuação do PM Chinês no ROI não é algo trivial em função das distâncias envolvidas, o que implica na necessidade de pontos de apoio logístico e meios navais adequados e em quantidade suficiente para prover proteção eficaz ao seu comércio marítimo. A obtenção de bases e pontos estratégicos acarretará, como nos ensinou Mahan, uma perda de concentração do PN que serão demandados à proteção dessas instalações em caso de ameaça ou conflitos, mas que se justificam, quando essas estão atreladas à obtenção de recursos e consequentemente ao fortalecimento do PM.

Paralelamente, a geografia impõe estrangulamentos à navegação entre o Oceano Índico e a China, que gera problemas estratégicos em termos de defesa das LCM associadas a segurança energética do país.

Embora não seja uma condicionante apontada por Mahan, é importante destacar que o incremento da atuação do PN Chinês na região vai contra interesses da Índia e dos EUA, que de certa forma é um limitador a esse movimento expansionista.

### 3.2 ESTRATÉGIAS APLICADAS NA ROI

Na sequência, será analisada a forma de atuação do PN da RPC na ROI e a Estratégia adotada. Inicialmente, é válido destacar os objetivos de defesa nacional afetos à operação da PLAN no Oceano Índico.

Proteger a soberania, a segurança e os interesses de desenvolvimento da China - Este é o objetivo fundamental de Defesa Nacional da China na nova era.  
Objetivos da defesa nacional da China: [...] para salvaguardar os direitos e interesses marítimos da China; para salvaguardar os interesses ultramarinos da China; e para apoiar o desenvolvimento sustentável do país. (CHINA, 2019, p21. Tradução Nossa)<sup>26</sup>

O documento supracitado complementa que é crucial proteger os interesses ultramarinos da China. Para isso, uma das missões das suas forças armadas é zelar pela segurança, pelos direitos e pelos interesses do povo, organizações e instituições chinesas no exterior. Com isso, visando operar em mares distantes, **desenvolve instalações logísticas no exterior** e aumenta a capacidade de realizar tarefas militares diversificadas, dentre elas: proteção de embarcações, **proteção às LCM estratégicas** e realiza evacuações e operações de proteção dos direitos marítimos (CHINA, 2019, grifo nosso).

#### 3.2.1 Linhas de Comunicações Marítimas

Os ensinamentos de Mahan sobre a importância das LCM são sintetizados e adequados à realidade Chinesa no trecho abaixo:

A importância fundamental do comércio marítimo, as complexidades das relações entre o poder econômico e militar e suas implicações para o controle das comunicações marítimas tornam-se claras quando olhamos para um dos desenvolvimentos mais significativos do Século XXI entendendo a importância das comunicações marítimas, [...] para o *“Belt and Road Initiative” (BRI)* como foi renomeado (TILL, 2018, p.233. Tradução Nossa)<sup>27</sup>.

26 No original: *“Resolutely Safeguarding China’s Sovereignty, Security and Development Interests- This is the fundamental goal of China’s national defense in the new era. China’s national defense aims: [...]to safeguard China’s maritime rights and interests; to safeguard China’s overseas interests; and to support the sustainable development of the country.”* (CHINA, 2019, p21).

27 No original: *“The fundamental importance of sea-based trade, the complexities of the relationship between economic and military power and their implications for the control of sea communications all become clear when we look at one of the most significant developments in the twenty-first-century understanding of the importance of sea communications, [...]“Belt and Road Initiative”(BRI) as it has been re-named.”*



Cabe reforçar que é por meio marítimo que a China recebe grande parte dos hidrocarbonetos e demais recursos de que depende para manter sua população e seu crescimento. Em 2019, aproximadamente 77% de suas importações de petróleo e 30% das de gás natural transitaram pelo Estreito de Malaca (EUA, 2020). As rotas marítimas no Oceano Índico por onde circulam o petróleo recebido pela China atravessam o Estreito de Ormuz (FIG. 5), o Estreito de Malaca e o Estreito de Lombok (FIG. 6), que são pontos de estrangulamento geográficos e representam uma vulnerabilidade estratégica ao país. Esses locais, no entendimento estratégico militar Chinês, demandam presença naval para dissuadir eventuais ameaças (SURI, 2017).

Como nos ensinou Mahan, cortar as comunicações é como cortar as raízes de uma planta, que murcha e morre quando privada de água e nutrientes. Assim, convém ao Estado manter uma Marinha poderosa, capaz de proteger seu “sistema de raízes” por meio da ação naval, garantindo sua sobrevivência e vigor (MAHAN apud HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Portanto, a operação especificada no trecho abaixo foi a forma encontrada pela RPC para iniciar a qualificação da PLAN na proteção das LCM em mares distantes e justificar a outros Estados a expansão da sua área de atuação.

[...]Desde dezembro de 2008, o governo chinês envia navios de guerra para realizar operações regulares de proteção a navios no Golfo de Aden e nas águas da costa da Somália. Os grupos-tarefa chineses cooperam com várias forças navais na área para proteger LCM internacionais (CHINA, 2019. p36, Tradução Nossa).<sup>28</sup>

As missões contra pirataria e assistência humanitária formaram a espinha dorsal da justificativa pública para a presença prolongada da PLAN na ROI. Atualmente, os meios aplicados, dentre eles, submarinos nucleares, e o volume de operação da PLAN na região, transcendem o nível das ameaças geradas pela pirataria (WHITE, 2020).

Nesse sentido, é possível comprovar a importância estratégica das LCM que

---

(TILL, 2018, p.233).

28 No original: “[...]since December 2008, the Chinese government has dispatched naval ships to carry out regular vessel protection operations in the Gulf of Aden and the waters off the coast of Somalia. Chinese PLAN task groups cooperate with multiple naval forces in the area to safeguard international SLOCs”. (CHINA, 2019. p36).

cruzam a ROI para a RPC, sendo a proteção dessas um papel fundamental do PN, conforme à teoria de Mahan. Adicionalmente, essa proteção se dá na prática por meio de uma postura competitiva e de defesa dos próprios interesses, características atribuídas por Till às “Marinhas Modernas”, que mesmo reconhecendo a importância da cooperação não se sentem confortáveis em delegar essa missão a outros Estados por crerem na constância dos conflitos.

Associado as vulnerabilidades impostas pelos pontos de estrangulamento e a ocorrência de pirataria, a China justifica sua presença na ROI à opinião pública interna e externa, mas comprovadamente os meios empregados já transcendem as tarefas de proteger as LCM. Surgindo assim, uma preocupação regional de que sua postura voltada exclusivamente para a proteção das LCM, possa ser convertida futuramente em ações militares ofensivas.

### **3.2.2 Bases Estratégicas de Apoio na ROI**

Embora a PLAN ainda não disponha de toda a estrutura necessária para plena operação na ROI, o amplo conjunto de tarefas estratégicas definidas como objetivos nos últimos anos, serviram para a construção de suas capacidades expedicionárias e estrutura de apoio (WHITE, 2020). Paralelamente, a RPC vem buscando estabelecer uma rede de apoio logístico no exterior mais robusta e infraestruturas de base que permitam projetar e sustentar seu poder militar a distâncias maiores (EUA, 2020).

Com o objetivo de ampliar a capacidade logística e incrementar a atuação de meios navais na ROI, pesquisadores do Instituto de Pesquisa Naval da PLAN recomendaram em 2014 a construção de pontos de reabastecimento e logística em portos-chave, como por exemplo, na Baía de Bengala, em Dar es Salaam (Tanzânia), Djibouti, Gwadar (Paquistão), Hambantota (Sri Lanka), Sittwe (Mianmar) e nas Seychelles (THORNE; SPEVACK, 2018).

Dessa forma, a Base de Apoio PLA Djibouti foi ativada em 2017 (CHINA, 2019), sendo uma instalação de logística naval que permite a PLAN operar de forma mais eficaz e

projetar poder na ROI. Nesse sentido, após anos negando a busca por bases no exterior, o governo chinês justificou a decisão alegando necessidades associadas ao apoio das operações de manutenção da paz, a proteção de cidadãos no exterior, operações antipirataria e proteção de investimentos regionais do BRI (WHITE, 2020).

No Sri Lanka, a RPC investiu na construção e hoje opera o Porto de Colombo, já tendo esse porto inclusive recebido submarinos da PLAN. Além disso, a China possui um arrendamento de 99 anos sobre o porto em Hambantota. Conta ainda, com o porto de Koh Kong no Camboja. Em 2018, surgiram relatos de que planeja construir uma base militar em Jiwani, Paquistão, situado a 60 quilômetros de Gwadar<sup>29</sup> (THORNE; SPEVACK, 2018).

Os analistas chineses entendem que os investimentos em infraestrutura e projetos portuários comerciais na ROI (FIG 7) vão além do desenvolvimento econômico regional e do projeto da BRI, e são parcela importante de uma estratégia de defesa para alcançar os interesses nacionais, construir influência política na região, assegurando o acesso às LCM vitais, mitigando o “Dilema de Malacca”<sup>30</sup> sem limitar essa tarefa apenas a uma almejada hegemonia militar sobre o Indo-Pacífico (THORNE; SPEVACK, 2018).

Portanto, a RPC adota uma política nacional voltada ao desenvolvimento de bases de apoio na ROI, para sustentar a operação do seu PN na defesa das LCM estratégicas voltadas ao abastecimento contínuo de recursos energéticos e de seu comércio marítimo em geral. Para obter esses pontos de apoio, exercidas pelas colônias na época de Mahan, a RPC atualmente exerce sua influência por meio do seu poder econômico, atuando ativamente em financiamento, obras de infraestruturas e arrendamento de portos.

---

29 O porto de Gwadar integra o projeto Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) em sua componente marítima (THORNE;SPEVACK, 2018).

30 O grande desafio de assegurar segurança energética ficou conhecido como “Dilema de Malaca”, expressão cunhada pelo ex-presidente chinês Hu Jintao (1942 - ), em 2003, para associar a grande dependência do país em relação ao comércio marítimo que transitava pelo estreito e a possibilidade de interdições marítimas e o controle da navegação realizada por outras potências que tornam esse local um ponto de enorme vulnerabilidade chinesa. Nesse sentido, o projeto BRI além de desenvolver o transporte intermodal na Eurásia busca desenvolver alternativas para assegurar o fluxo de recursos estratégicos ao país e assim minimizar a vulnerabilidade decorrente do Dilema de Malaca (TILL, 2018).

Seguindo a mesma lógica, Thorne e Spevack (2018) concluíram que os Estados devem tirar lições da atuação Chinesa no Indo-Pacífico, observando que os investimentos em infraestruturas têm por objetivo gerar influência política, expandir furtivamente a presença militar de Pequim e criar um ambiente estratégico vantajoso na região. Consequentemente, essa estratégia é passível de ser aplicada em futuras expansões ultramarinas e serve de alerta aos demais Países e seus entornos estratégicos.

### **3.2.3 Alianças Cooperativas na ROI**

O relacionamento militar mais intenso da China na ROI é com o Paquistão (WHITE, 2020). Em 2019, a China iniciou a construção de quatro Fragatas para compor a Esquadra paquistanesa, com intuito de fortalecê-la e prepará-la para os futuros desafios na região, bem como, garantir a segurança da estrutura portuária de Gwadar, componente marítimo do projeto Corredor Econômico China-Paquistão (*CPEC*). Tais arranjos político-estratégicos impactam na dinâmica de poder no sul da Ásia, já que a Índia tem a ROI como zona de influência. Assim, o avanço de dois inimigos históricos nas proximidades de sua costa aumenta a percepção de ameaça aprofundando o “dilema de segurança” na região (BG n.102, 2019). Embora Gwadar tenha até o momento processado insignificante tráfego comercial, o porto tem sido usado por navios da Marinha do Paquistão e observadores internacionais estimam que futuramente possa ser uma base militar de apoio avançado para a PLAN (THORNE; SPEVACK, 2018).

Bangladesh, apesar de ser o segundo maior comprador de equipamento militar Chinês, tem resistido a proposta para o desenvolvimento de portos estratégicos com maiores capacidades, provavelmente pelo possível desconforto que isso causaria em suas relações com a Índia (WHITE, 2020).

O aumento da influência Chinesa na região não se limita ao financiamento e

construção de infraestruturas portuária. Associado a essas ações previamente exploradas, a RPC mantém relações militares com países na região, o que contempla o fornecimento de material bélico e a realização de exercícios militares, que servem para reforçar os seus laços de influência regional, ampliar seus conhecimentos e capacidade operativas.

### 3.3 POSTURA ESTRATÉGICA NA ROI

Conforme vimos até o momento, a RPC tem ampliado o PN, sustentado pelo crescimento econômico, em grande parte associado ao comércio e a indústria marítima, visando proteger suas LCM estratégicas que fornecem recursos energéticos vitais ao crescimento e funcionamento do país. Com o objetivo de melhor cumprir essa tarefa, o país tem estabelecido portos e bases de apoio na ROI por meio de financiamentos e políticas associadas ao crescimento do PM, valendo-se assim, de princípios teóricos do PM de Mahan.

Reconhecidamente, a PLAN busca evoluir suas operações em mares próximos para mares distantes. Cabe destacar, que o país adota o conceito de “defesa ativa”<sup>31</sup> em suas águas (CHINA, 2019), e que atualmente, os estrategistas navais chineses falam em controlar as águas a oeste da primeira cadeia de ilhas por meios ofensivos (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Assim, fica latente a postura ofensiva adotada pela RPC em suas águas. No entanto, o Livro Branco de Defesa (2019) tem como discurso a paz conforme a seguir:

Embora um país possa se tornar forte, a belicosidade o levará à ruína. A nação chinesa sempre amou a paz. Desde o início dos tempos modernos, o povo chinês tem sofrido agressões e guerras e aprendido o valor da paz e a necessidade urgente de desenvolvimento. Portanto, a China nunca infligirá tais sofrimentos a nenhum outro país. Desde a sua fundação, há 70 anos, a República Popular da China (RPC) nunca iniciou qualquer guerra ou conflito (CHINA, 2019. p7, Tradução Nossa).<sup>32</sup>

31 A **defesa ativa**, é um conceito com peso e longevidade no modo de guerra marítima da China. O país adota essa estratégia naval, **considerada pelos EUA como intensamente ofensiva**, em sua águas litorâneas. Resumidamente é a “defesa com o propósito de contra-atacar e tomar a ofensiva”. (HOLMES;YOSHIHARA, 2018, grifo nosso).

32 No original: “*Though a country may become strong, bellicosity will lead to its ruin. The Chinese nation has always loved peace. Since the beginning of modern times, the Chinese people have suffered from aggressions and wars, and have learned the value of peace and the pressing need for development. Therefore, China will never inflict such sufferings on any other country. Since its founding 70 years ago, the*

Na sequência, o país prega pela manutenção da paz e estabilidade regional - citando o trabalho cooperativo em prol da liberdade da navegação - e justifica que a ampliação de suas capacidades de operação em mares distantes está associada à proteção de suas LCM, cidadãos e investimentos no exterior.

No entanto, tais afirmativas não são suficientes para assegurar uma tranquilidade na ROI. Isso se deve a contradição trazida pela presença constante de submarinos convencionais e nucleares em patrulha na ROI, pelo levantamento de dados de inteligência correlacionados a identificação da topografia submarina e de cabos submarinos, bem como, o incremento do nível das operações navais conduzidas com a Marinha do Paquistão, que não condizem com os objetivos delineados e associados a uma postura exclusiva de proteção das LCM. Com isso, tal discurso é interpretado como pretexto para o desenvolvimento de recursos de “uso duplo” que possam ser valiosos em ambiente de conflito (WHITE, 2020).

Paralelamente, outras questões vêm à tona, como o aumento do seu estoque de armas nucleares entre 2015 (260 ogivas) e 2020 (320 ogivas), o que colabora para o agravamento do “dilema da segurança” na ROI, que conta ainda com Índia e Paquistão, duas potências nucleares com antagonismos latentes (KILE; KRIESTENSEN, 2020).

Igualmente, contribui para a incompreensão entre o discurso e a real estratégia marítima da RPC, o fato do país pregar a proteção das suas LCM e a livre navegação na ROI e, por outro lado, adotar em suas águas uma postura extremamente ofensiva. Assim, relembramos que tanto Till como Mahan, de formas distintas, detalharam o importante papel do governo em articular palavras e ações em prol do desenvolvimento do PM. No caso em análise, fica evidente que o discurso condiz com os objetivos nacionais e que há um trabalho de convencimento da opinião pública interna e externa. Entretanto, veremos na sequência que sua estratégia acarreta desconfianças e reações da Índia, potência regional, que tem a ROI como seu entorno estratégico e que se vê ameaçada pela expansão Chinesa nessa região.

---

*People's Republic of China (PRC) has never started any war or conflict.*” (CHINA, 2019. p7).

#### 4 A ÍNDIA E SUA ATUAÇÃO NO OCEANO ÍNDICO

O Oceano Índico contempla o entorno marítimo da península indiana e a extensão que vai do golfo iraniano ao estreito de Malaca. Além de geopoliticamente vital à Índia, é por ele que 95% de seu comércio exterior circula (BARCELLOS, 2017).

Nas últimas décadas, a Índia aflorou como centro econômico global e como poder marítimo. O país aspira recuperar no Século XXI seu status histórico de potência dominante na ROI e assumir o papel de “provedor de segurança” regional. Por outro lado, a China expande-se por essas águas na busca por seus interesses estratégicos. Para lidar com esse avanço em sua zona de influência, o país formulou em 2015 a ESM, que ambiciona estabelecer um “ambiente favorável” na ROI por meio de uma “rede de relações de segurança”<sup>33</sup> com os Estados da região, exercendo assim uma liderança benigna no combate aos desafios marítimos comuns (UPADHYAYA, 2020).

Nesse tabuleiro naval geopolítico que é o Índico, percebe-se ainda a presença de potências mundiais, tais como, França, Reino Unido e EUA (BARCELLOS, 2017). Como Robert Kaplan (1940 -) salientou, a medida que EUA e China tornam-se grandes rivais, a direção para a qual a Índia pender pode determinar o curso da geopolítica na Eurásia no Século XXI (KAPLAN, 2013).

No entanto, as relações entre Índia e China ao longo dos anos são dominadas por uma longa disputa de fronteira terrestre que oscila entre a hostilidade, como o embate ocorrido em 2020 na região do Himalaia, e uma reaproximação “superficial”. O equilíbrio de poder é atribuído em parte à vantagem geoestratégica da Índia no ROI (UPADHYAYA, 2020). Também contribui à esse equilíbrio, o fato de ambas serem potências nucleares.

Essa importância estratégica do Oceano Índico, por sua vez, torna imprescindível

---

<sup>33</sup> O termo descreve o estado de segurança real disponível em uma área, ao equilibrar ameaças existentes, riscos inerentes e desafios crescentes em um ambiente marítimo contra a capacidade de monitorar, conter e combater tudo isso (ÍNDIA, 2015, p.80).

a expansão do PN e legitima a preocupação da Índia em ocupar esse espaço natural de influência com o desenvolvimento do seu PM. Assim, a política externa indiana vê em sua Marinha de guerra um instrumento eficaz de garantia dos interesses nacionais e com isso investe pesado na manutenção do *status* de potência marítima (BARCELLOS, 2017).

Dessa forma, analisaremos a seguir a postura estratégica da Índia em seu entorno estratégico a luz das teorias previamente selecionadas.

#### 4.1 CONDICIONANTES DO PODER MARÍTIMO INDIANO

Ao adentrarmos nessa temática, cabe destacar que a ESM(2015) assim sintetiza importantes concepções sobre o PM e a percepção que o país tem sobre suas condicionantes.

A perspectiva marítima de uma nação é moldada pelo crescimento da população, da indústria, infraestrutura e poder político-econômico ao longo da costa, e as consequentes dependência dos mares para o crescimento e prosperidade nacional. É um determinante central de interesses marítimos e estratégia de uma nação. Os principais motivadores da perspectiva marítima da Índia são sua **geografia única e vantajosa**, a **necessidade de crescimento econômico sustentado**, um ambiente geoestratégico dinâmico, a **necessidade de garantir a segurança e proteção de suas LCM** e a segurança dos investimentos indianos e outros interesses no exterior<sup>34</sup> (ÍNDIA, 2015, p.16, tradução nossa).

Assim, analisaremos as condicionantes do PM e as ações adotadas pela Índia.

##### 4.1.1 Condicionantes Favoráveis

A ESM (2015) destaca que a geografia marítima da Índia é única e que sua localização central permite alcançar toda a ROI, citada como centro do comércio global.

Sendo uma potência emergente, seu desenvolvimento econômico foi crucial de forma a financiar importantes aquisições e uma indústria naval vibrante nos últimos anos (KAPLAN,2013), o que pode ser comprovado pelo crescimento da sua frota de navios

---

<sup>34</sup> No original: “*The maritime outlook of a nation is shaped by the growth of population, industry, infrastructure and politico-economic power along the coast, and the ensuing dependence on the seas for national growth and prosperity. It is a central determinant of a nation’s maritime interests and strategy. The key drivers of India’s maritime outlook are its unique and advantageous geography, the need for sustained economic growth, a dynamic geo-strategic environment, the need to ensure safety and security of its SLOCs, and the security of Indian investments and other interests overseas.*” (ÍNDIA, 2015, p.16).



mercantes (FIG. 8) entre 2017 e 2019 (ÍNDIA, 2019). Ainda sobre este aspecto, cabe destacar que está em andamento a construção de cerca de 40 navios e submarinos em estaleiros indianos, evidenciando o esforço em passar de uma "Marinha de compradores" à uma "Marinha de construtores" e com isso superar dependências externas (UPADHYAYA, 2020). Esse projeto, possibilitado pelo crescimento econômico, contribui para o “ciclo virtuoso” do PM, incrementa o PN e denota uma continuidade e adesão da classe política à causa do mar no período em análise, conforme defendido por Mahan.

Além disso, a tensão na fronteira terrestre exercida pela RPC como contenção estratégica e que na teoria seria desfavorável ao desenvolvimento do PM, é controversa, mas a medida que a Índia se vê comprimida por terra e desafiada em seu oceano, o país parece se fortalecer em se voltar para o mar (UPADHYAYA, 2020). Portanto, a ameaça Chinesa na ROI, é um fator que impulsiona a Índia ao mar (KAPLAN, 2013), fruto do esforço político e militar que destaca em seu discurso a importância da Maritimidade aos objetivos nacionais.

#### **4.1.2 Condicionantes Prejudiciais**

Sobre as condicionante prejudiciais, destacamos que a Índia não dispõe de mares fechados ou arquipélagos que atraiam sua população para o mar, o que somado a fatores como a predominância do clima tropical e o solo fértil, até pouco tempo mantinham a atenção da população relativamente voltada para terra firme (KAPLAN, 2013).

Ademais, as lideranças políticas no passado movidas pelo “pensamento pacifista”, foram acometidas por uma “cegueira estratégica” e assim houve uma reticência em exercer o PM desprezando oportunidades no estabelecimento de bases, pontos estratégicos e presença militar em Estados na ROI e em seus próprios territórios insulares (UPADHYAYA, 2020).

O ímpeto na realização de investimentos no PN indiano financiado pelo crescimento econômico e consolidado na ESM (2015) como um projeto de governo voltado à

segurança na ROI e ao progresso do PM, vêm dando indícios de redução. Os projetos de construção de meios navais em andamento, bem como, o orçamento de defesa destinado à Marinha, sofreram recentes impactos decorrentes de distrações diversas, como a pandemia do COVID-19<sup>35</sup> e os conflitos no Himalaia, que apesar de destinar recursos emergenciais à Marinha, acabou impactando em atrasos e alterações em seus planejamentos (SCOTT, 2020).

Dessa forma, entre dificuldades e facilidades, erros e acertos, a Índia necessita se impor e fazer valer a sua influência na ROI frente ao desafio representado pela expansão chinesa. Com isso, analisaremos a seguir a estratégia adotada pelo país diante dessa ameaça.

## **4.2 REAÇÕES ESTRATÉGICAS APLICADAS NA ROI**

A Marinha da Índia se vê como uma força estabilizadora para a ROI e conseqüentemente para o mundo, dada a importância do comércio marítimo que passa por essas águas (FIG. 9). O país crê que seu papel é trazer estabilidade e tranquilidade aos Estados da região que dependem do mar para comercializar recursos essenciais. Assim, tem propagado a concepção de um mar “protegido”, em vez de “controlado” (TILL, 2018).

Com esse discurso, a estratégia indiana para o Oceano Índico busca manter sua proeminência, mesmo que não tendo a hegemonia, mas conservando uma espécie de liderança regional cooperativa. Paralelamente, o país procurou desenvolver infraestruturas navais, construir meios navais de projeção de poder, estreitar laços de influência com países menores da região e fortalecê-los com potências preocupadas com a China (SCOTT, 2020). Dessa forma, detalharemos abaixo algumas das medidas adotadas, nessa “reação estratégica”.

---

35 COVID-19 é a doença causada pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2). Em dezembro de 2019, a Organização Mundial da Saúde (OMS) foi alertada dos primeiros casos na cidade de Wuhan, na RPC. Em 11 de março de 2020, a doença foi classificada pela OMS como uma pandemia. O termo “pandemia” se refere à distribuição geográfica de uma doença e não à sua gravidade (OPAS, 2021).

#### 4.2.1 Linhas de Comunicações Marítimas

A ESM(2015) classifica que a Índia possui uma “dependência esmagadora dos mares” em função do comércio e para sustentar suas necessidades energéticas. Assim, o país atribuiu um papel fundamental à segurança das LCM e elevou a importância da liberdade de navegação para alcançar seus interesses (ÍNDIA, 2015). Destacando as seguintes ações:

- A **segurança do comércio marítimo e das rotas de energia**, em especial na ROI, considerando seu efeito nas economias globais e nos interesses nacionais da Índia.
- A importância de **manter a liberdade de navegação** e fortalecer o regime jurídico internacional no mar, particularmente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), para benefício geral.
- O considerável escopo e valor em **empreender cooperação e coordenação** entre várias marinhas, para combater ameaças comuns no mar<sup>36</sup> (ÍNDIA, 2015, p.6, tradução nossa, grifo nosso).

Diante da variedade de ameaças e desafios às LCM a Índia defende a segurança, a proteção e a liberdade de navegação, conforme prescrito pelo direito internacional. Enfatizando a importância da cooperação marítima e do respeito universal pelo direito internacional, cuja promoção seria, portanto, do seu interesse. Ao mesmo tempo, vislumbra em condições de conflito a necessidade em adotar medidas de proteção de suas LCM e de interdição das inimigas, atestando a importância das comunicações (ÍNDIA, 2015).

Assim, o lema indiano de cooperação por um mar “protegido” na ROI se alinha com a ideia de Marinha Pós-Moderna de Till e a relevância das LCM atesta a visão de Mahan.

#### 4.2.2 Bases e Pontos Estratégicos na ROI

A posição central da Índia na ROI é exaltada em sua ESM conforme já visto. Esse fator condicionante é brindado ainda, por duas cadeias de ilhas, as ilhas Lakshadweep e Minicoy no sudoeste (FIG 10) e as ilhas Andaman e Nicobar no sudeste (FIG 11).

---

36 No original: “*The revised strategy has, therefore, accorded increased focus on the following: • The safety and security of seaborne trade and energy routes, especially in the IOR, considering their effect on global economies and India’s national interests. • The importance of maintaining freedom of navigation and strengthening the international legal regime at sea, particularly the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), for all-round benefit. • The considerable scope and value in undertaking cooperation and coordination between various navies, to counter common threats at sea.*” (ÍNDIA, 2015, p.6).

Estrategicamente posicionadas, ambas podem ampliar a projeção de poder na ROI. No entanto, fruto do histórico de negligência estratégica e do pensamento pacifista, o país aparentemente restringiu esforços para construir presença militar nessas ilhas tendo por base preocupações em relação a criar antagonismos aos Estados vizinhos (UPADHYAYA, 2020).

O incremento de infraestruturas navais externas ao continente foi um objetivo estratégico traçado a partir de 2010 (SCOTT, 2020). Nesse contexto, as Ilhas de Andaman e Nicobar tiveram ampliação da capacidade de apoio aéreo com o comissionamento de bases aéreas da marinha indiana em 2012 e 2019. Nos últimos tempos, especialmente a partir de 2017, as ilhas receberam especial atenção e novos projetos para o desenvolvimento de infraestrutura marítima, de forma a melhorar as instalações militares (UPADHYAYA, 2020).

A posição estratégica do arquipélago em relação à Baía de Bengala e ao Estreito de Malaca, em meados de 2020, ganhou maior ênfase após o embate na fronteira terrestre do Himalaia, já que a Índia num sinal de intimidação à RPC realizou exercícios navais e aéreos nas proximidades das Ilhas, destacando esse potencial estratégico. Como forma de atrair ainda mais notoriedade, em agosto de 2020, o Primeiro Ministro Narendra Modi (1950 -) visitou a região e reforçou o aumento da importância dos territórios insulares para os objetivos nacionais relativos ao comércio e a cooperação na ROI (SCOTT, 2020).

Por outro lado, apesar da posição estratégica, as ilhas Lakshadweep encontram-se mal equipadas e vulneráveis às ameaças de atores não estatais. O histórico de atuação de piratas e terroristas em suas proximidades não fomentou melhoras relevantes na infraestrutura naval, um claro exemplo de negligência estratégica. No entanto, para que a Índia projete seu PM e desempenhe o papel de “provedor de segurança de rede”, é imperativo que a infraestrutura marítima nestas Ilhas sejam incrementadas (UPADHYAYA, 2020).

Ademais, a decisão da Índia em desenvolver uma nova base próxima a Mumbai, localização da base anterior, seguindo uma concepção de 35 anos atrás, é considerada um

exemplo flagrante de “miopia estratégica” (UPADHYAYA, 2020).

Ainda sobre o valor dos pontos estratégicos, hipoteticamente, o autor Shishir Upadhyaya (2020) exemplifica que uma base da PLAN no Paquistão poderia balancear a vulnerabilidade do Estreito de Malaca e impor um “Dilema de Ormuz” à Índia, já que quase metade de suas importações de petróleo vem do Golfo Pérsico (UPADHYAYA, 2020).

Embora seja uma situação hipotética, a vantagem geográfica da Índia em relação a ROI vem sendo minimizada por ações estratégicas da RPC. Corrobora com isso, os exemplos de não adaptabilidade indiana em relação aos desafios estratégicos impostos pelo mundo VUCA, como ocorre no caso de negligência estratégica em relação às Ilhas Lakshadweep e a escolha estratégica ineficiente, sob a ótica da maritimidade e da proteção das LCM, ao construir a base de Karwar relativamente próxima a antiga base de Mumbai (FIG.12).

No caso de Andaman e Nicobar é possível visualizar uma evolução no período em análise e uma conscientização em termos estratégicos da sua importância. Adicionalmente, a Índia por meio de Narendra Modi, adotou uma intensa política externa destinada à estreitar laços intrarregionais, de forma a estabelecer importantes pontos estratégicos na ROI, travando uma guerra de influência com a China. Nesse cenário, a Índia apesar dos erros passados pode se sair melhor ao assumir uma liderança cooperativa regional, como veremos abaixo.

### **4.2.3 Influência da Índia na ROI**

Recentemente, fruto de uma evidente reação indiana, a China começou a perceber barreiras à sua autoridade econômica e política em locais estratégicos, como Sri Lanka, Maldivas, Maurício e Seychelles, onde a Índia exerce considerável influência política. Particularmente no Sri Lanka e nas Maldivas a liderança da Índia prevaleceu. O país ainda intensificou esforços diplomáticos em países como Bangladesh, Mianmar e Indonésia, para combater a influência chinesa e consolidar laços estratégicos (UPADHYAYA, 2020).

A Índia atua ainda como integrador regional ao realizar exercícios entre as Marinhas das Maldivas, Seychelles e Maurício visando incrementar a vigilância marítima, e ainda na condução de Patrulhas Coordenadas (*CORPATs*)<sup>37</sup> com as marinhas de Bangladesh, Mianmar, Tailândia e Indonésia (SCOTT, 2020). Nesse contexto, organiza a cada dois anos o exercício naval *Milan* que reúne a maioria dos países da ROI (UPADHYAYA, 2020).

Portanto, a atuação regional conjugando PN, diplomacia naval e política externa foi intensificada, o que além de servir como contenção à expansão chinesa, permitiu a Índia obter pontos estratégicos, atuar como liderança “benigna” e integrar a região em um processo sinérgico de cooperação alinhado com seus interesses de liberdade de navegação e segurança das LCM. Com a ideia de “provedor de segurança regional” o país adotou iniciativas multilaterais e engajou-se no enfrentamento de emergências, como a pandemia do COVID-19.

#### **4.2.4 Consequências do conflito no Himalaia em 2020**

As divergências em relação à fronteira com a China culminaram, em meados de 2020, em embate entre os exércitos no vale do rio Galwan (FIG. 13), região do Himalaia (XAVIER, 2020). Na sequência, a Índia acelerou as compras de armas destinadas à fortalecer as suas Forças na defesa das fronteiras. Nesse cenário, a Marinha também foi reforçada, e o argumento para isso, foi de que a agressão no Himalaia requeria uma postura mais forte no Oceano Índico, onde se evidencia uma expansão chinesa. Mesmo com a Índia reforçando sua força terrestre na fronteira norte, simultaneamente, a Marinha foi empregada em exercícios nas proximidades do Estreito de Malaca e das Ilhas Andaman e Nicobar, como forma de demonstrar seu potencial em ameaçar as LCM da China e assim destacar a vulnerabilidade estratégica, sintetizada na expressão “Dilema de Malaca” já abordada (SCOTT, 2020).

Esse embate nos mostrou que a ameaça terrestre que na teoria é algo que tira o foco e desacelera o ímpeto do PM, foi parcialmente revertida pelo governo por meio de

---

<sup>37</sup> *Coordinated Patrols.*

discurso e ações que conduziram a opinião pública e os recursos em prol do fortalecimento do PN. Ademais, reforçou a relevância estratégica da sua atuação na ROI o que serviu também para conscientizar a população que a maritimidade é crucial no equilíbrio de poder regional.

Adicionalmente, em decorrência do embate em Galwan, a Índia busca tacitamente fortalecer parcerias com outras potências que operam no Oceano Índico e que tenham preocupações associadas à China (SCOTT, 2020).

### **4.3 OUTRAS POTÊNCIAS PRESENTES NA ROI**

Após a Independência em 1947, a Índia adotou por anos uma postura avessa a presença estrangeira na ROI, que só foi alterada no Século XXI, como forma de restabelecer um “equilíbrio estratégico” frente a ascensão do PM chinês. Hoje, o país reconhece que potências extrarregionais possuem interesses cruciais na região e que ao estabelecerem uma política bilateral com compromissos marítimos e parcerias com a Índia, reconhecem o papel de liderança do país e a sua condição de potência regional (UPADHYAYA, 2020).

Os EUA como superpotência global vive uma disputa de poder com a China. Especificamente na ROI, se faz presente com a Base Naval em Diego Garcia, onde operam os navios da Quinta Esquadra, com sede no Bahrein, e com a Sétima Esquadra, sediada em Yokosuka-Japão (UPADHYAYA, 2020). Ademais, os EUA manifestou no fim de 2020 a possibilidade em reativar a Primeira Esquadra, que poderia ter como sede Austrália ou Singapura e operaria no Oceano Índico (HARKINS, 2021).

A Índia se insere nesse contexto principalmente a partir de 2014, a medida que os EUA precisa dar maior atenção à região e adota a estratégia alternativa de “mãos livres”, ou seja, ativando alianças e parcerias com Estados da ROI em função de restrições orçamentárias de defesa (UPADHYAYA, 2020). A parceria com os EUA, intensificada em 2020, serve como respaldo à condição indiana de “provedor de segurança” regional, contempla a

condução de exercícios navais e favorece a aquisição de material militar (SCOTT, 2020). Atualmente, os EUA é o maior fornecedor de defesa à Índia, havendo a expectativa que exerça papel fundamental no programa de modernização de defesa indiano que visa a autossuficiência e a ampliação da Base Industrial de Defesa (BID) (UPADHYAYA, 2020).

A França, por sua vez, tem grandes interesses na ROI, já que La Reunion e Mayotte são territórios insulares franceses localizados na região. A relação de “Fornecimento de Logística Recíproca” estabelecido entre os dois países em 2018 permite o uso de instalações das Marinhas para reparos e suprimentos, o que representa um grande potencial na ampliação do alcance da Marinha Indiana na ROI. Paralelamente, a França tem dado apoio ao papel de liderança da Índia perante aos Estados da região (UPADHYAYA, 2020).

Ademais, o aumento da importância do QUAD<sup>38</sup> desde 2017 marca uma crescente cooperação da Índia em segurança marítima com os EUA, Japão e Austrália sendo uma indicação clara de uma estratégia em estabelecer alianças como reação à China. Nesse contexto, o exercício naval Malabar reúne os países do QUAD e vem ganhando importância e complexidade nos últimos anos (UPADHYAYA, 2020).

Cabe destacar que apesar das relações comerciais mantidas entre Índia e China, uma cooperação para o controle da ROI é algo improvável devido as divergências de fronteiras e o passado de conflitos (KAPUR, 2021).

Assim, mesmo sem esgotarmos todas as relações bilaterais da Índia com os atores que atuam na região, percebemos que o país nos últimos anos em uma evidente reação à expansão da RPC, vem aumentando significativamente sua influência (FIG. 14) por conseguir articular o apoio dos Estados da região e aproximar-se de países com interesses na ROI e que se oponham à China, conquistando assim bases de apoio e incrementando a cooperação na

---

38 A sigla QUAD (*Quadrilateral Security Dialogue*) significa “Diálogo Quadrilateral de Segurança” e reúne Índia, Japão, Austrália e EUA. Sendo estabelecido pela primeira vez em 2007-2008 ganhou importância e vem sendo revitalizado, fruto das grandes mudanças geopolíticas na Ásia-Pacífico na última década (SHEARER; GALE, 2018).



proteção das LCM numa atuação condizente com uma Marinha Pós-Moderna, mas também alcançando esses objetivos considerados fundamentais pela teoria de Mahan.

#### **4.4 PERDA DO ÍMPETO OU MUDANÇA DE POSTURA?**

Como discorrido previamente, os recursos de defesa destinados à Marinha sofreram uma redução de 18% (2012) para 13% (2019/2020), em parte afetados pelo conflito fronteiriço de 2020 e pela pandemia do COVID-19 (BG n.112, 2020).

A proteção e interdição de LCM é um dos pilares da estratégia marítima indiana. No que se refere à proteção, são contemplados o controle do mar em pontos focais e a cooperação entre Estados. Em relação às LCM inimigas, a estratégia prevê interdição em pontos focais da ROI e em mar aberto. Para isso, desde 2017, o país reposicionou 15 navios de guerra em áreas estrategicamente vitais como o Estreito de Malaca, Mar de Andaman, Baía de Bengala, Golfo Pérsico e o Mar da Arábia. Refletindo influências Mahanianas, muitos desses meios são configurados para missão de controle do mar. Cada vez mais, no entanto, a Índia está privilegiando a aquisição e implantação de plataformas de negação do mar, como submarinos e mísseis antinavios baseados em terra (LATHAM, 2021).

Assim, no período analisado, a Índia ampliou seu PM observando os ensinamentos de Mahan. No entanto, frente a expansão Chinesa na ROI e as adversidades recentes que impactaram à ESM, o país buscou o uso mais eficiente de recursos e assim privilegiou a aquisição de meios destinados a negação do uso do mar. Ademais, em que pese o país vislumbrar uma postura reativa à RPC com base na interdição de pontos focais, suas conquistas recentes associam-se a ampliação da estratégia de cooperação na ROI na qual o discurso de “segurança em rede” serviu de justificativa ao aumento do PM e evidencia uma aderência ao conceito de Marinha Pós-Modernas de Till.

## 5 CONCLUSÃO

Ao iniciarmos o trabalho propusemos abordar a sobreposição das estratégias marítimas de China e Índia na ROI, entre 2015 e 2021, sob a ótica de Mahan e os ensinamentos de Geoffrey Till, para que ao final pudéssemos avaliar a aderência em ambos os casos. Para isso, recorreremos aos fatores condicionantes do PM, sem esgotar a temática, no intuito de visualizarmos articulações estratégicas adotadas para alcançar o *status* de potência marítima.

No caso da China, vimos que o país conjugou por meio de uma longínqua política voltada para o mar as condicionantes do PM, permitindo-lhe alcançar de forma eficaz um estágio avançado de “ciclo virtuoso” no qual o PN, o comércio marítimo, e as bases de apoio permitiram ao país expandir-se até a ROI.

Especificamente nessa região, a conquista de pontos de apoio por meio do poder econômico visa respaldar logisticamente o avanço de seu PN, que tem por missão proteger as LCM estratégicas que cruzam a ROI e seus pontos de estrangulamento à navegação, que tem como exemplificação mais conhecida o “Dilema de Malaca”. Assim, identificamos que a RPC adota uma postura competitiva e de defesa dos próprios interesses no exterior, características atribuídas por Till às “Marinhas Modernas”, que não delegam a proteção de suas LCM a outros Estados por crerem na constância dos conflitos.

Ademais, além de articular políticas e palavras destinadas à integração da população ao desenvolvimento do PM, identificamos que o emergir de uma potência marítima será confrontado por outros Estados, que acabam revivendo um dilema de segurança em termos de armamentos e alianças destinadas à conter esse avanço percebido como ameaça.

Para se contrapor a essa tendência, constatamos a lição de que ao formular sua estratégia marítima, o Estado necessita conjugar discursos e alianças que convençam países vizinhos e demais potências sobre as aspirações pacíficas do incremento e expansão do PM.

Contudo, a atuação da RPC na ROI é marcada por constante desconfiança em função dos meios navais empregados e das operações conduzidas superarem os objetivos definidos. Além disso, o discurso de cooperação e livre navegação na ROI difere da postura ofensiva adotada em suas águas. Tais fatos suscitam questões sobre as reais intenções das suas relações econômicas com Estados mais frágeis, que lhe permite estabelecer infraestruturas marítimas estratégicas com caráter dual, passíveis de serem usadas em futuros conflitos.

Com isso, pontuamos como lição estratégica, que investimentos estrangeiros no país ou em seu entorno demandam uma análise sob a ótica da defesa nacional por possibilitarem futuras expansões militares. Nesse sentido, a manutenção de fortes laços com os países do entorno estratégico são fundamentais para conseguir influenciá-los em consonância com os nossos próprios interesses. Para tanto, organizações multinacionais, exercícios militares e alianças mostram-se essenciais, como identificamos na reação indiana.

A Índia por sua vez, é outra potência marítima na Ásia, que articulou os fatores condicionantes do PM sobre os preceitos de Mahan, alcançando um crescimento de seu PM nos últimos anos. No caso da ROI, o país é notavelmente favorecido por sua posição estratégica e tem a necessidade em proteger suas LCM de forma a assegurar recursos energéticos e o seu comércio marítimo. O país no entanto, teve sua estratégia afetada por problemas fronteiriços e crise econômica decorrente da pandemia do COVID-19, em que pese termos identificado um esforço político para contorná-los e manter sua estratégia marítima. Com isso, o “ciclo virtuoso” foi impactado por motivos diversos, e assim, convencer a classe política em manter o foco no PM, é um desafio atual aos estrategistas indianos, que remodelam suas ações diante da expansão chinesa.

Além disso, observamos equívocos estratégicos do passado que ainda se repetem nas atuais decisões da Índia, como por exemplo, priorizar o investimento na Base Naval de Karwar em detrimento de ampliar as capacidades nas Ilhas de Lakshadweep. No entanto, o

desenvolvimento das capacidades das Ilhas Andaman e Nicobar, bem como a condução de operações militares em um claro sinal de intimidação estratégica à China, apontam uma consciência estratégica e exploração dessa enorme vantagem na ROI.

O discurso de segurança em rede e cooperação marítima regional é também um exemplo de justificativa da expansão marítima e nesse caso respalda e agrega os Estados da ROI contra a ameaça externa, colocando ainda, o país num papel de liderança.

Adicionalmente, a Índia atraiu para si, o apoio de países preocupados com crescimento da China, tais como EUA, França, Austrália, Indonésia e Japão. Essas parcerias equilibram e elevam a importância do país na região, assumindo assim um papel de protagonismo. No que se refere aos EUA, essa aproximação com a Índia, é movida principalmente pela clara oposição à ascensão da China como potência. Assim, a Índia além de figurar como obstáculo à expansão marítima da RPC, ainda dispõe de posição estratégica privilegiada em relação às LCM da China, o que em conflito é extremamente vantajoso.

No entanto, as parcerias com outros Estados e a redução de investimentos no PN podem prejudicar a ascensão marítima da Índia. Nesse contexto, podemos perceber que as ações estratégicas do país entre 2015 e 2021 se concentram em maior parte em articular reações à expansão da China, apresentando nos últimos dois anos indícios de uma redução no seu ímpeto e de priorizar recursos destinados a negação do uso do mar.

Concluindo, ao demonstrarmos a aderência das estratégias de China e Índia a teoria do PM de Mahan, constatamos sua validade no que se refere a conjugação dos fatores condicionantes de forma a propiciar melhores condições que permitam aos Estados articularem as componentes do PM num “ciclo virtuoso”, em que a proteção das LCM e o controle de pontos estratégicos na ROI são fundamentais para ambos.

Paralelamente, no contexto atual de intenso comércio marítimo e laços estreitos entre Estados, identificamos com os ensinamentos de Till o surgimento da possibilidade de

assegurar a proteção das LCM mediante a cooperação. No entanto, também verificamos que as potências proeminentes, como a China, têm maiores dificuldades em relegar essa tarefa essencial à sobrevivência a outros. Assim, a estratégia para construir uma estrutura de proteção das LCM e de seus interesses ultramarinos, além de ratificar a postura de uma Marinha Moderna, também exige enormes recursos e demanda articulações políticas de forma a estabelecer bases de apoio externas e controlar a oposição internacional por meio de discursos que respaldem moralmente essa expansão.

Nesse sentido, entendemos que apesar da vulnerabilidade estratégica representada pelo “Dilema de Malaca” e pela oposição internacional, com destaque para a reação estratégica da Índia, a China conseguiu no período em análise incorporar entre 12 a 18 navios por ano ao seu PN, ao articular de modo eficiente a teoria do PM de Mahan. Assim, tem conseguido se expandir num primeiro momento na ROI, ao articular seu poder econômico na conquista de bases de apoio, e mesmo com as dúvidas que pairam em relação ao discurso empregado, consegue avançar de forma a assegurar seus interesses nacionais adotando uma postura estratégica competitiva para criar um ambiente estratégico vantajoso na ROI, alinhando-se com a concepção de Marinha Moderna de Till.

Por outro lado, a Índia em que pese seu “ciclo virtuoso” do PM dar indícios de enfraquecimento, recentemente tem conseguido articular melhor sua política externa atraindo apoios internos e externos ao ROI, com destaque ao aumento da importância do QUAD a partir de 2017, privilegiando uma postura colaborativa de segurança marítima e por consequência para a defesa de suas LCM, condizente com a concepção de Till de Marinha Pós-Moderna.

Por fim, sugere-se, como futura pesquisa, a análise da presença Chinesa na África Ocidental e sua eventual expansão na região do Atlântico Sul, entorno estratégico do Brasil.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco E. A. de. *Os Gigantes da Estratégia Naval*. Curitiba: Editora Prismas, 2015. 307 p.

BARCELLOS, João M.V. *A Grande Estratégia Indiana para o Século XXI: Entre a manutenção da Potência Regional e a ambição de tornar-se Potência Mundial*. PEPI-Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2017. 639 p.

BOLETIM GEOCORRENTE (BG). *Concepções da Marinha paquistanesa: a cooperação como estratégia*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, n. 102, 19SET2019. 10 p.

\_\_\_\_\_. *Índia: instabilidade doméstica e implicações na projeção internacional*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, n. 112, 19MAR2020. 11 p.

BRAHMA, Chellaney. *China's Debt-Trap Diplomacy*. Project Syndicate – The World's Opinion Page, Nova Delhi. 2017. Disponível em: <<https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>> Acesso em: 21JUN2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado Maior da Armada. *EMA-305. Doutrina Militar Naval*. Brasília, 2017.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. *Plano Estratégico da Marinha. PEM 2040*. Brasília, 2020.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. *MD35-G-01. Glossário das Forças Armadas*. Brasília, 2015.

CAMINHA, J. C. G. *Mahan: Sua Época e Suas Ideias*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 106, p. 15-70, JUL-AGO-SET 1986.

CHINA. *Chinese Defense White Paper, China's National Defense in a New Era*. CN: State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019. Disponível em: <<http://www.xinhuanet.com/english/download/whitepaperonnationaldefenseinnewera.doc>>. Acesso em: 17JUN2021.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de Estratégia*. Tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso et al. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010. 665 p.

EUA. *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2020 - Annual Report to Congress*, 2020. 173 p.

FRANÇA, Lessa Júnia; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas*. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255 p.

HARKINS, Gina. *Navy Still Considering Bringing Back US 1st Fleet*. Military News. Disponível em: <<https://www.military.com/daily-news/2021/03/15/navy-still-considering-bringing-back-us-1st-fleet.html>>. Acesso em: 01JUL2021.

HERZ, J. H. *Idealist internationalism and the security dilemma*. World Politics, v.1, n.2, 1950. p.157-180.

HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. *Red Star over the Pacific*. Edição Revisada. Annapolis, Naval Institute Press. Kindle Edition, 2018. 384 p.

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

\_\_\_\_\_. *Indian Shipping Statistics*. Government of India – New Delhi: Ministry of Shipping. Transport Research Wing, 2019. 212 p.

JIANG, Shilliang. *The Command of Communications*. China Military Science. Pequim, 2002 apud TILL, Geoffrey. *Sea power: A guide for the twenty-first century*. 4th ed. New York: Routledge, 2018.

KAPUR, Lalit. *The Indo-Pacific Enigma*. Asia Maritime Transparency Initiative, 2021. Disponível em: <<https://amti.csis.org/the-indo-pacific-enigma/>>. Acesso em: 01JUL2021.

KILE, Shannon N.; KRIESTENSEN, Hans M.. *SIPRI Yearbook 2020: Armaments, Disarmament and International Security – World Nuclear Forces*. Stockholm International Peace Research Institute, 2020. Disponível em: <[www.sipriyearbook.org](http://www.sipriyearbook.org)>. Acesso em: 21JUN2021.

LATHAM, Andrew. *India's Corbettian Maritime Strategy*. Wavell Room – Contemporary British Military Thought. 2021. Disponível em: <<https://wavellroom.com/2021/01/20/indias-corbettian-maritime-strategy/>>. Acesso em: 01JUL2021.

MAHAN, A. T. *The influence of Sea Power upon history, 1660-1783*. Mineola: Dover Publications, INC., 1987. 557 p.

\_\_\_\_\_. *The Problem of Asia - Its Effect upon International Politics*. 1ed. New York: Routledge, 2003 apud HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. *Red Star over the Pacific*. Edição Revisada. Annapolis, Naval Institute Press. Kindle Edition, 2018.

OPAS. Organização Pan-Americana de Saúde. *Histórico da pandemia de COVID-19*, 2021. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>>. Acesso em: 01JUL2021.

RIBEIRO, Antônio M. F. Silva. *Mahan e as marinhas como instrumento político*. Revista Militar, Lisboa, v. 2500, 2010. Disponível em: <[www.revistamilitar.pt/artigo/569](http://www.revistamilitar.pt/artigo/569)>. Acesso em: 15JUN2021.

SCOBELL, Andrew. *et al. China's Grand Strategy - Trends, Trajectories, and Long-Term Competition*. RAND Corporation. Santa Monica, 2020. Disponível em: <[https://www.rand.org/pubs/research\\_reports/RR2798.html](https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2798.html)>. Acesso em: 15JUN2021.

SCOTT, David. *India's Strategy for the Indian Ocean in light of COVID-19 and confrontation with China*. Center for International Maritime Security, 2020. Disponível em: <<https://cimsec.org/indias-strategy-for-the-indian-ocean-in-light-of-covid-19-and->

confrontation-with-china/>. Acesso em: 25JUN2021.

SHEARER, Andrew; GALE, J.B. *The Quadrilateral Security Dialogue and the Maritime Silk Road Initiative*. Center for Strategic & International Studies, 2018. Disponível em: <<https://www.csis.org/analysis/quadrilateral-security-dialogue-and-maritime-silk-road-initiative>>. Acesso em 01JUL2021.

SURI, Gopal. *China's Expanding Military Maritime Footprints in the Indian Ocean Region (IOR) India's Response*. Nova Delhi, Pentagon Press, 2017. Disponível em: <<https://www.vifindia.org/book/china-s-expanding-military-maritime-footprint-in-the-indian-ocean-region-india-s-response>>. Acesso em:18JUN2021.

THORNE, Devin; SPEVACK, Ben. *Harbored Ambitions: How China Port Investments are Strategically Re-shaping the Indo-Pacific*. Washington, DC: C4ADS, 2018. Disponível em: <<https://static1.squarespace.com/static/566ef8b4d8af107232d5358a/t/5ad5e20ef950b777a94b55c3/1523966489456/Harbored+Ambitions.pdf>>. Acesso em:18JUN2021.

TILL, Geoffrey. *Sea power: A guide for the twenty-first century. 4th ed.* New York: Routledge, 2018. 458 p.

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

UPADHYAYA, Shishir. *India's Maritime Strategy: Balancing regional ambitious and China*. New York: Routledge, 2020. 235p.

USAWC. U.S.Army War College. *About The US Army War College*, 2021. Disponível em: <<https://www.armywarcollege.edu/overview.cfm>>. Acesso em:18JUN2021.

USNWC. U.S. Naval War College. *About U.S. Naval War College*, 2021. Disponível em: <<https://usnwc.edu/About>>. Acesso em:18JUN2021.

WEDIN, Lars. *Estratégias Marítimas no Século XXI: A contribuição do Almirante Castex*. Tradução de Reginaldo Gomes Garcia dos Reis et al. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015. 236 p.

WHITE, Joshua T. *China's Indian Ocean Ambitions: Investments, Influence, and Military advantage*. Washington: The Brookings Institution, 2020. Disponível em: <<https://www.brookings.edu/research/chinas-indian-ocean-ambitions/>>. Acesso em: 17JUN2021.

XAVIER, Alexandre Tito dos Santos. *Choque de Titãs - China x Índia. Parte II*. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://www.atitoxavier.com/post/choque-de-titãs-china-x-índia-parte-ii>>. Acesso em 25JUN2021.

YARGER, Harry R. *Strategic Theory for The 21st Century: The Little Book on Big Strategy*. The Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 2006. 83p.



## ANEXO - ILUSTRAÇÕES

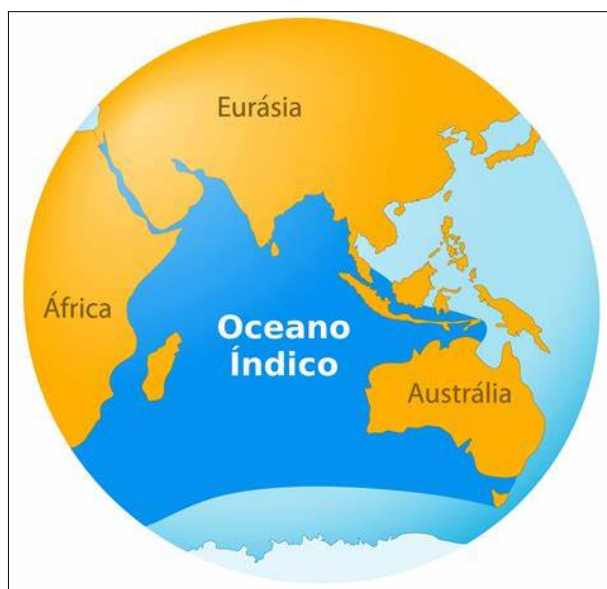


FIGURA 1 – Mapa da Região do Oceano Índico (ROI).

Fonte: < <https://www.infoescola.com/wp-content/uploads/2007/09/oceano-indico.jpg>>. Acesso em: 15JUN2021.

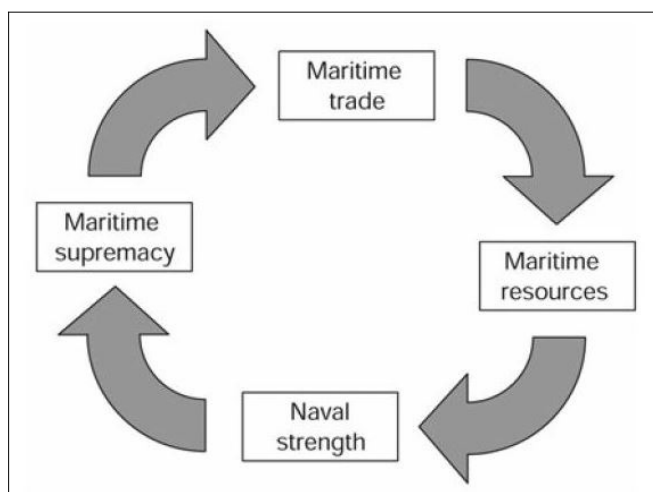


FIGURA 2 – “Ciclo virtuoso” definido por Geoffrey Till.

Fonte: TILL, 2018. p.18.

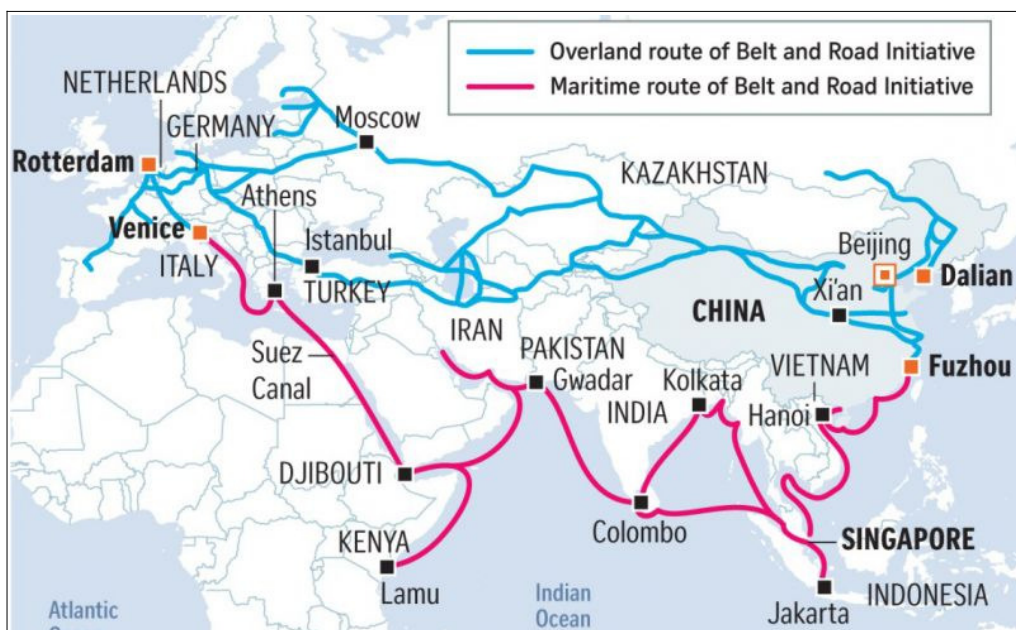


FIGURA 3 – Rota Marítima e Terrestre integrantes da “*Belt and Road Initiative*”.

Fonte: < <https://www.asiagreen.com/en/news-insights/the-belt-and-road-initiative-and-the-rising-importance-of-china-s-western-cities>>. Acesso em: 15JUN2021.

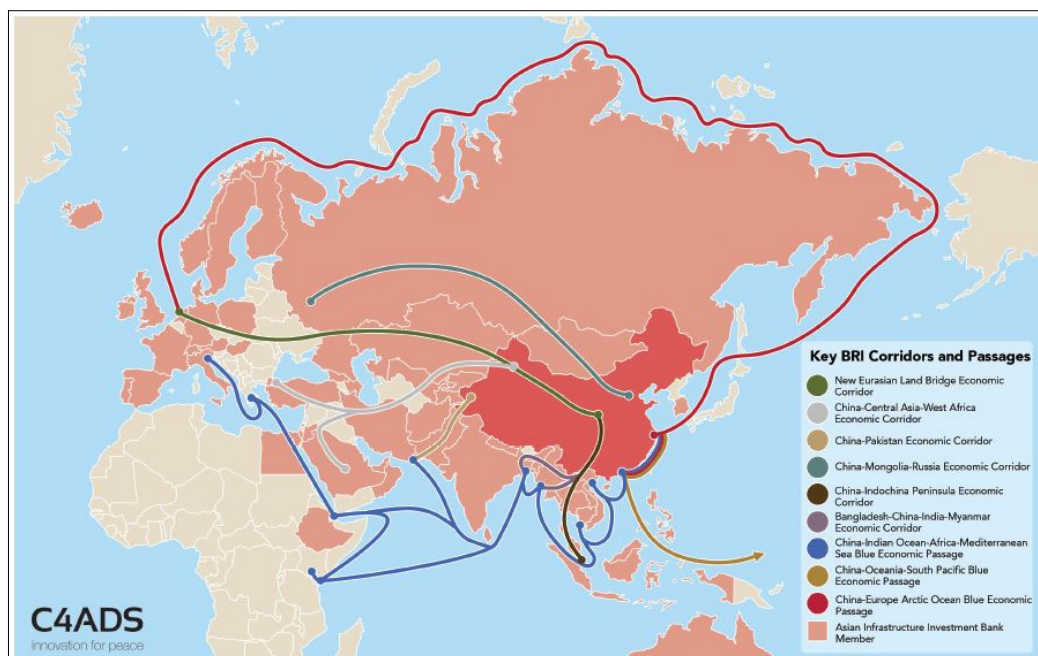


FIGURA 4 – Mapa detalhado por cores das rotas integrantes da “*Belt and Road Initiative*”.

Fonte: THORNE; SPEVACK, 2018. p.13.



FIGURA 5 – Mapa do Estreito de Ormuz.

Fonte: <<https://www.fazcomex.com.br/blog/estreito-de-ormuz>>. Acesso em 25JUN2021.



FIGURA 6 – Mapa dos Estreitos de Malacca, Sunda e Lombok.

Fonte: TILL, 2018. p.117.

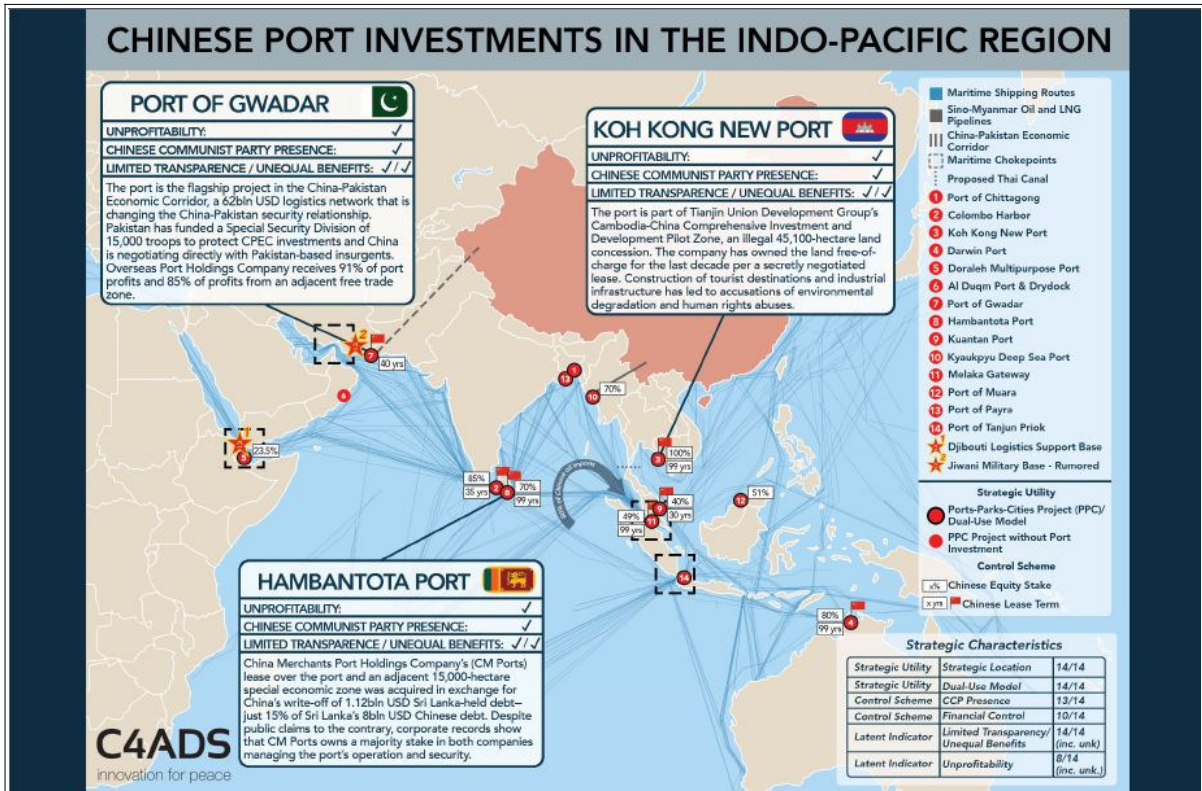


FIGURA 7 – Mapa com a localização dos investimentos Chineses em Portos e Bases na ROI.

Fonte: THORNE; SPEVACK, 2018. p.5.



FIGURA 8: Crescimento da Frota de Navios Mercantes Indianos entre 2017 e 2019.

Fonte: ÍNDIA, 2019. p.1.



FIGURA 9 – Mapa com a identificação das Linhas de Comunicações Marítimas na ROI.

Fonte: ÍNDIA, 2015. p.18.



FIGURA 10: Ilhas a Sudoeste da Índia (Cadeia de Ilhas Lakshadweep e Minicoy)

Fonte: <<https://lakshadweep.gov.in/about-lakshadweep/lakshadweep-map/>> . Acesso em: 28JUN2021



FIGURA 11: Ilhas a Sudeste da Índia (Arquipélago de Andaman e Nicobar).

Fonte: <<https://maritimeindia.org/strategic-salience-of-andaman-and-nicobar-islands-economic-and-military-dimensions/>> . Acesso em: 28JUN2021.

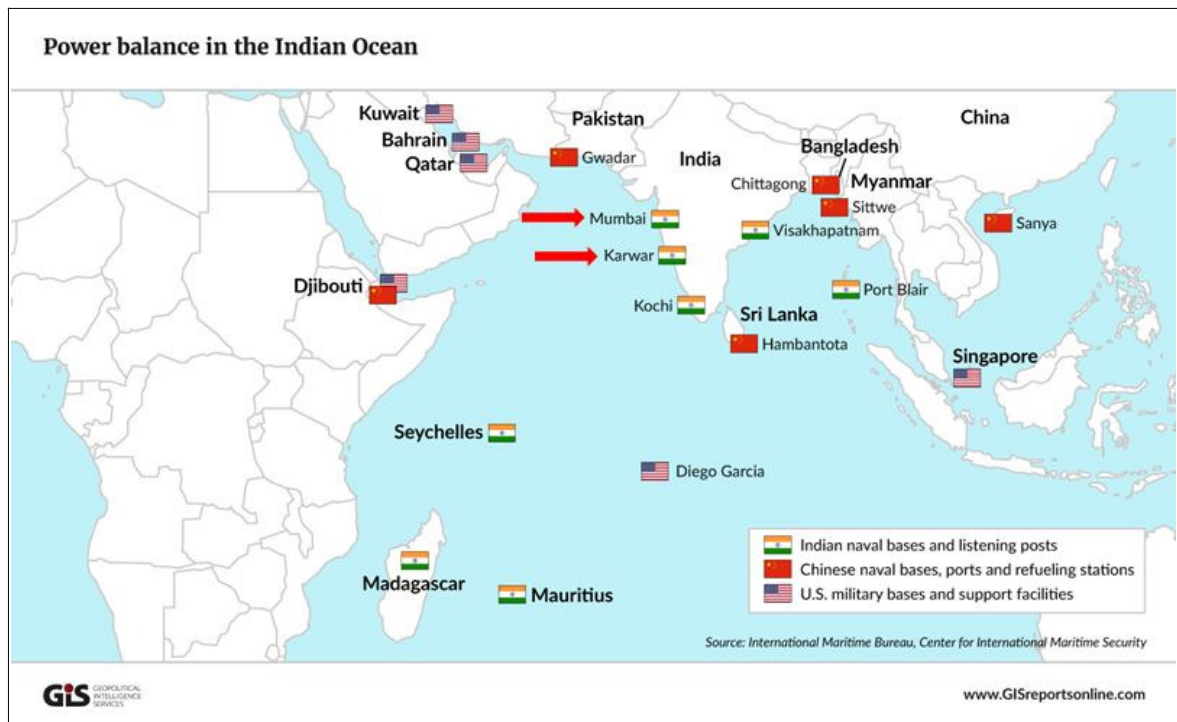


FIGURA 12: Mapa identificando as Bases de Karwar e Mumbai.

Fonte: <[https://2.bp.blogspot.com/-WEAp2u-OE9A/Wvy3yTx8pmI/AAAAAACwwE/FuusJj\\_CDWkz717Daf9elZRNdZKSPR5SgCLcBGAs/s1600/janos2.jpg](https://2.bp.blogspot.com/-WEAp2u-OE9A/Wvy3yTx8pmI/AAAAAACwwE/FuusJj_CDWkz717Daf9elZRNdZKSPR5SgCLcBGAs/s1600/janos2.jpg)>. Acesso em 30JUN2021.

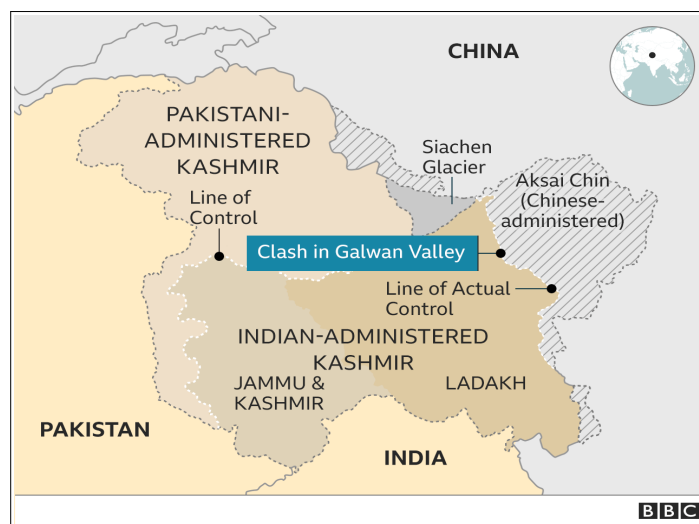


FIGURA 13: Mapa identificando o Vale do Rio Galwan.

Fonte: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-india-53076781>>. Acesso em 25JUN2021.

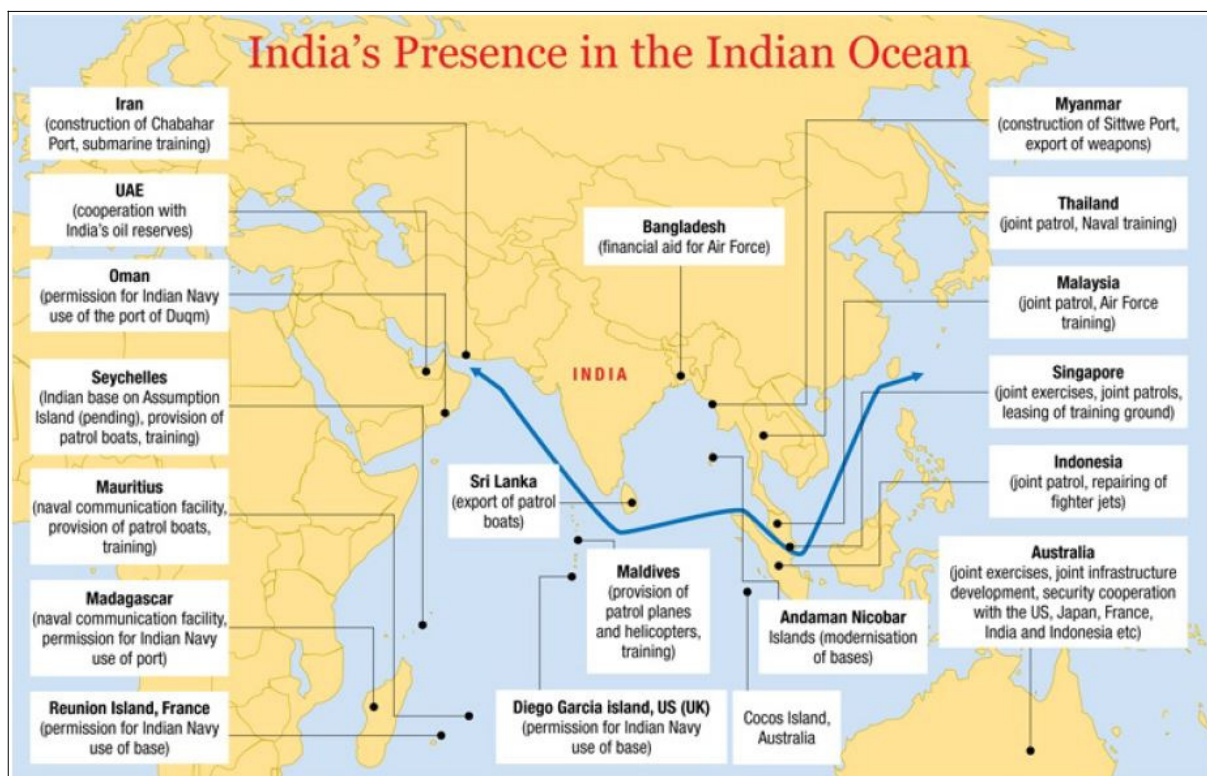


FIGURA 14: Presença da Índia na ROI.

Fonte: < [https://www.drishtiiias.com/images/uploads/1594378692\\_image0.png](https://www.drishtiiias.com/images/uploads/1594378692_image0.png)>. Acesso em: 02JUL2021.