

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC DOUGLAS DA SILVA KOMATSU

O DOCUMENTO DE ESTRÁTEGIA MARÍTIMA DA ÍNDIA E O GOVERNO DE
NARENDRA MODI NO SÉCULO XXI:

Sua aderência a teoria de Geoffrey Till

Rio de Janeiro

2021

CC DOUGLAS DA SILVA KOMATSU

O DOCUMENTO DE ESTRÁTEGIA MARÍTIMA DA ÍNDIA E O GOVERNO DE
NARENDRA MODI NO SÉCULO XXI:

Sua aderência a teoria de Geoffrey Till

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

Em primeiro lugar, agradeço a Deus pela saúde que tem me concedido ao longo dessa caminhada, sobretudo, num momento inusitado em decorrência da pandemia ainda presente no ano de 2021.

À minha esposa Camila agradeço o total apoio na realização desta dissertação, com a qual teve que abrir mão de nossos momentos de lazer juntos. Saiba que seu carinho, amor, cuidado e dedicação no dia a dia comigo foram fundamentais nessa desafiadora jornada. Te amo.

Aos meus pais, meu agradecimento por nunca medir esforços para a minha educação e pelos exemplos de caráter e honestidade que sempre me ofereceram.

À Escola de Guerra Naval agradeço pela oportunidade de aprofundar no campo do saber, guiado pela direção e pelo corpo docente e apoiado por toda a administração.

Ao meu orientador, Capitão de Mar e Guerra Otacilio Bandeira Peçanha, sou grato pela forma cordial, paciente e atenciosa com a qual sempre me tratou. As orientações e ensinamentos foram essenciais para o desenvolvimento lúcido e sólido desta dissertação. Seu notável conhecimento em estratégia marítima contribuiu sobremaneira no conteúdo e refinamento deste trabalho. Muito Obrigado!

Aos companheiros e colegas do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores do ano de 2021, agradeço a camaradagem e o excelente convívio que tivemos neste período.

RESUMO

Tendo em vista as presentes evoluções políticas, econômicas, culturais e militares do século XXI advindas do processo da globalização, que favoreceu o surgimento de novas ameaças ao comércio marítimo, além das existentes. Neste contexto, a Índia aparece no presente século como grande ator na segurança marítima, principalmente, na região do oceano Índico e Indo-Pacífico após a subida ao poder do Primeiro-Ministro Narendra Modi. O propósito da pesquisa é identificar se o documento *Indian Maritime Security Strategy* revelado em 2015 (IMSS-2015) e o pensamento estratégico de Narendra Modi, têm aderência com as teorias estratégicas contemporâneas, assim como, se as ações do Primeiro-Ministro em seu primeiro mandato, no período de 2014 a 2019, estão alinhadas com o referido documento de estratégia. Para alcançar o propósito, realizou-se uma pesquisa bibliográfica e documental, empregando a metodologia descritiva e analítica. A dissertação teve como arcabouço teórico o professor Geoffrey Till em seu livro *Seapower: A Guide for the twenty-first century* 3ª Edição, que dividiu os Estados e suas Marinhas em Modernos e pós-Modernos. Após a análise a pesquisa indicou que o Poder Naval indiano tem suas diretrizes no IMSS-2015, com tarefas ora como Marinha Moderna e ora como pós-Moderna, da mesma forma, as ações do governo de Modi estão alinhadas com o IMSS-2015 e seu pensamento estratégico tem aderência com a teoria de Estados Modernos e pós-Modernos, alternando estes determinantes de acordo com a situação política, militar e econômica vigente no seu entorno estratégico marítimo.

Palavras-chave: Índia; Globalização; Século XXI; Estratégia Marítima; Narendra Modi; Estados Modernos; Estados pós-Modernos; Marinhas Modernas; Marinhas pós-Modernas; Poder Marítimo.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Rotas Marítimas Internacionais na Região do Oceano Índico em 2015.....	57
Figura 2 - Áreas primárias e secundárias de interesse indiano em 2015.....	58
Figura 3 - Golfo de Áden.....	59
Figura 4 - Ilhas do Oceano Índico.....	60
Figura 5 - Ilha de <i>Assomption</i> em Seychelles	61
Figura 6 - Djibouti – acesso ao mar Mediterrâneo.....	62
Figura 7 - Instalações construídas na Ilha de Agalega	63
Figura 8 - Porto de Chabahar e a cidade de Zahedan	64

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ASEAN	<i>Association of South-East Asian Nations</i>
BMD	<i>Ballistic Missile Defense</i>
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DRDO	<i>Defense Research Development Organisation</i>
EUA	Estados Unidos da América
IMMS-2007	<i>India's Maritime Militar Strategy - 2007</i>
IMSS-2015	<i>Indian Maritime Security Strategy - 2015</i>
INS	<i>Indian Naval Ship</i>
ISRO	<i>Indian Space Research Organisation</i>
LCM	Linhas de Comunicações Marítimas
LEMOA	<i>Logistic Exchange Memorandum of Agreement</i>
NPO	Navios de Patrulha Offshore
ORN	Operação de Resgate de Não-combatente
P&D	Pesquisa e Desenvolvimento
RCEP	<i>Regional Comprehensive Economic Partnership</i>
RMI	Rotas Marítimas Internacionais
ROI	Região do Oceano Índico
SAGAR	<i>Security And Growth for All in the Region</i>
SRVC	Sistema de Radar de Vigilância Costeira
SSBN	<i>Ship Submersible Ballistic Nuclear</i>
USN	<i>United State Navy</i>
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	O PODER MARÍTIMO NO MUNDO GLOBALIZADO E AS MARINHAS MODERNAS E PÓS-MODERNA.....	10
2.1	OS EFEITOS DA GLOBALIZAÇÃO NO PODER MARÍTIMO.....	10
2.1.1	Os atributos do Poder Marítimo.....	11
2.1.2	A Globalização e suas implicações no Poder Marítimo dos Estados.....	12
2.2	OS CONCEITOS DA MARINHA MODERNA E PÓS-MODERNA.....	14
2.2.1	A Marinha Moderna e suas tarefas.....	15
2.2.2	A Marinha pós-Moderna e suas tarefas.....	17
2.2.3	Os facilitadores e as escolhas para uma Marinha Moderna e pós-Moderna.....	20
2.2.4	Os compromissos dos Modernistas e pós-Modernistas.....	20
3	O DOCUMENTO DE ESTRATÉGIA MARÍTIMA DA ÍNDIA.....	22
3.1	A ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA NA PERSPECTIVA INDIANA.....	23
3.1.1	Os determinantes que moldam a estratégia marítima da Índia.....	23
3.2	GARANTINDO MARES SEGUROS.....	28
3.2.1	Estratégia de dissuasão.....	28
3.2.2	Estratégia de conflito.....	29
3.2.3	Estratégia para ambiente marítimo favorável.....	30
3.2.4	Estratégia de segurança costeira.....	31
3.2.5	Estratégia para desenvolvimento da capacidade e força marítima.....	32
4	O PENSAMENTO ESTRATÉGICO DE NARENDRA MODI.....	34
4.1	A ÍNDIA SOB O COMANDO DE MODI	34
4.1.1	A aproximação da Índia com os Estados do entorno estratégico.....	34
4.1.2	A estratégia do “ <i>Act East</i> ”.....	38
4.1.3	A política do “ <i>Make in Índia</i> ” e o desenvolvimento militar e tecnológico indiano.....	40
4.1.4	A Força Naval indiana do século XXI.....	44
5	CONCLUSÃO.....	48
	REFERÊNCIAS	52
	ANEXOS	57

1 INTRODUÇÃO

O século XXI é caracterizado por um processo de globalização¹ mundial, na qual podemos perceber as crescentes alterações, principalmente, nos aspectos sociais, políticos econômicos e militares dos Estados por todo o globo terrestre. Nesse contexto, podemos destacar o surgimento da Índia, no continente Asiático, como importante ator desse processo no presente século.

O crescimento econômico da Índia no início do século XXI possibilitou sua expansão comercial na busca de matérias-primas, produtos, fontes de energia e mercado consumidor, alavancando o transporte marítimo, elevando o grau de importância das suas Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) e da Região do Oceano Índico (ROI), onde se encontra a maior parte de toda essa movimentação mercantil.

Todo esse comércio marítimo da atualidade, possibilitando um mundo “sem fronteiras”, impulsiona o desenvolvimento econômico e tecnológico de um Estado. No entanto, algumas mazelas surgem na sociedade em decorrência direta ou indireta desse mundo globalizado, como exemplo: pirataria, tráfico de drogas, terrorismo, contrabando, a pesca ilegal, dentre outras.

Nesse diapasão, surge Narendra Damodardas Modi (1950-), eleito Primeiro-Ministro da Índia em 2014, sendo reeleito em 2019 e permanecendo no cargo até os dias atuais. Com Modi, a Índia busca um destaque no cenário mundial com uma abertura na política externa, fomentando o desenvolvimento econômico e militar e alterando a estratégia de defesa marítima da Índia com a revisão do documento *India's Maritime Militar Strategy* (IMMS-2007) para o *Indian Maritime Security Strategy* (IMSS-2015).

¹ Processo da crescente integração do mundo em termos de economia, política, comunicações, relações sociais e cultura; abala cada vez mais a soberania tradicional do Estado (MINGST, 2014, p.132).

A partir do lançamento do IMSS-2015, observa-se a mudança de uma mentalidade estratégica marítima indiana voltada para “Garantir mares seguros”, mormente pela importância do comércio marítimo e pelo papel mais amplo incumbido à Marinha Indiana na segurança marítima de seu entorno estratégico, além de suas atividades com outras agências e forças, fazendo frente as ameaças derivadas da globalização mundial.

O propósito deste trabalho é identificar se o pensamento estratégico de Narendra Modi e o documento de Estratégia de Segurança Marítima da Índia em 2015, têm aderência com as teorias estratégicas contemporâneas.

Importante citar que é infactível abordamos todas as teorias estratégicas contemporâneas com a estratégia marítima indiana do século XXI, devido a existência de diversos pensadores e diferentes abordagens. Com isso, de maneira a limitar a pesquisa e melhorar a qualidade da análise, usaremos a teoria de Geoffrey Till² (1945-) em sua abordagem de Poder Marítimo e as Marinhas modernas e pós-modernas, assim como, os aspectos geopolíticos constantes em sua teoria.

Para atingir o propósito, será utilizado como desenho de pesquisa a comparação da teoria com a realidade, por meio de pesquisas bibliográfica e documental. A teoria será confrontada com as diretrizes do IMSS-2015 e os eventos ocorridos no primeiro mandato de governo de Narendra Modi, no período de 2014 a 2019.

Em face ao exposto, esta dissertação buscará responder os seguintes questionamentos: o documento IMSS-2015 tem aderência com a teoria de Marinha moderna e pós-moderna de Geoffrey Till? As ações estratégicas marítimas do primeiro mandato do governo de Narendra Modi estão alinhadas com o IMSS-2015?

² Geoffrey Till é um autor reconhecido em estratégia marítima do passado e do mundo atual. Ex-Decano de Estudos Acadêmicos no *UK Joint Services Command and Staff College*, atualmente é Professor Emérito de Estudos Marítimos no *Defence Studies Department* e Diretor do *Corbett Centre for Maritime Policy* e *King's College London* no *UK Joint Services Command and Staff College* (Till, 2013).

Com o intuito de responder as questões acima, este trabalho está dividido em cinco capítulos, sendo o primeiro deles esta introdução. No próximo capítulo apresentaremos a teoria de Geoffrey Till com a abordagem da Marinha moderna e pós-moderna. Além disso, apresentaremos seus entendimentos necessários para o desenvolvimento do Poder Marítimo de um Estado frente às novas oportunidades e ameaças presentes no século XXI.

O terceiro capítulo abordará o documento de estratégia marítima da Índia, o IMSS-2015, em suas perspectivas e seus determinantes que orientam as estratégias de emprego do Poder Naval indiano em suas tarefas e missões, explorando possíveis pontos de aderência com a teoria das Marinhas Modernas e pós-Modernas.

O quarto capítulo, será apresentado com as ações do pensamento estratégico de Narendra Modi em seu primeiro mandato, correlacionando com o documento IMSS-2015 e suas principais relevâncias para o Poder Marítimo indiano no presente século.

Finalizando, o quinto e último capítulo consistirá na conclusão do estudo, constando uma análise dos capítulos anteriores, na qual buscará responder as questões da pesquisa propostas.

2 O PODER MARÍTIMO NO MUNDO GLOBALIZADO E AS MARINHAS MODERNAS E PÓS-MODERNAS.

Neste capítulo, apresentaremos os atributos do *Seapower*³; como os efeitos da globalização, na visão do Geoffrey Till, em seu livro *Seapower: A Guide for the twenty-first century* (2013), podem inferir no Poder Marítimo dos Estados, dividindo-os como Modernos e Pós-Modernos, e o emprego de suas Marinhas como duas tendências de Poder Naval (Marinha Moderna e pós-Moderna), com o fito de adequar-se na evolução do cenário comercial e marítimo do corrente século.

2.1 OS EFEITOS DA GLOBALIZAÇÃO NO PODER MARÍTIMO

Antes de apresentarmos a influência da globalização sobre o Poder Marítimo, faz-se mister relacionar os quatro atributos que são importantes para definir o êxito que podemos obter do mar: o mar como fonte de recursos; enquanto meio de transporte e intercâmbio; o mar como meio de informação e divulgação de ideias; e como meio de domínio (TILL, 2013).

Podemos observar abaixo a relevância destes atributos:

Os problemas em aproveitar ao máximo esses quatro atributos do mar determinam em grande parte as funções das Marinhas, tanto direta quanto indiretamente. E esses problemas podem muito bem refletir diferenças cruciais na maneira como esses atributos são vistos entre diferentes Estados e diferentes grupos de pessoas. O sucesso marítimo vem de aproveitar ao máximo esses quatro atributos do mar. (TILL, 2013, p. 6, tradução nossa)⁴.

³ A palavra do idioma inglês *Seapower* terá sua tradução para o idioma português como “Poder Marítimo”. Como podemos observar que a definição da doutrina britânica dispensa o termo *Seapower*, vocábulo abstrato que pode ser entendido também como “poder no mar” ou “poder que vem do mar”, e emprega o *Maritime Power* como uma síntese das atividades civis e militares da nação no ambiente marítimo, se aproximando bastante da noção apresentada pelos principais pensadores brasileiros e da própria doutrina nacional, o que nos faz confirmar que a tradução do termo da doutrina britânica do inglês para o português é, efetivamente, “Poder Marítimo”, como amplamente empregado aqui no Brasil (BRASIL. Princípios de Estratégia Marítima: O Poder Marítimo em ação. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval. p.37. Nota de aula.)

⁴ Original no idioma inglês: “Problems in making the most of these four attributes of the sea largely determine the functions of navies, both directly and indirectly. And these problems may very well reflect crucial differences in the way these attributes are viewed between different countries and different groups of people. Maritime success comes from making the most of these four attributes of the sea.”

O autor considera que a exploração de tais atributos possibilitam irromper conflitos de interesse entre os Estados, assim como a cobiça alheia, podendo infringir na soberania territorial ou ameaçar a segurança de um deles por outro Estado ou por um grupo de pessoas em sua área marítima. Assim sendo, o Poder Naval é aplicado de maneira a garantir o direito de aproveitar e de assegurar a exploração eficiente desses atributos.

2.1.1 Os atributos do Poder Marítimo

O mar como fonte de recursos descreve a existência das “mercadorias” marítimas, que são as riquezas naturais para o alimento, por exemplo a pesca, e para a obtenção energética, no caso a extração de petróleo e gás natural no subsolo marinho. É digno de nota, ainda, que uma parte das zonas de pesca no mundo estão esgotadas, ensejando constantes conflitos e discussões sobre a exploração destas áreas (COUTAU-BÉGARIE, 2010). Desse modo, percebe-se uma tendência em ver o mar como um repositório de mercadorias valiosas, levando a uma intensa competição por recursos escassos e incentivando os Estados a pensar no mar como uma extensão dos seus territórios (TILL, 2013).

Em seu segundo atributo, o mar como meio de transporte e intercâmbio, conseguimos dimensionar pela importância das atividades comerciais existentes entre os Estados, com início desde as civilizações antigas, sendo por muitos séculos o mais seguro e rápido meio de transporte que o terrestre. O desenvolvimento tecnológico de navios maiores e mais rápidos, está possibilitando a expansão e o aumento de volumes das mercadorias no transporte marítimo (TILL, 2013), visto que mais de 90% do comércio mundial, atualmente, é conduzido pelo mar (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA - EUA, 2020).

O mar como instrumento de informação e de divulgação de ideias desde os primórdios da humanidade, onde era possível observar encontros entre os povos existentes à

época, propicia um intercâmbio de cultura e de informações. Ademais, a circulação de mercadorias permitiu dar início, numa determinada região, a uma atividade antes não conhecida, pela qual a China importou sua primeira batata-doce em 1953, tornando-se na atualidade o maior produtor de batata do mundo (POTATO, 2019). Com efeito, esse fenômeno também pode ser percebido na difusão de religião, idioma, cultura, entretenimento, tecnologia e outros mais. Esse grau de conectividade global pode ser identificado pela recente ativação do cabo submarino de telecomunicação que liga o Brasil à Europa, permitindo a comunicação e a transferência de dados de mais alta tecnologia entre eles (BRASIL, 2021).

Por último, o mar como ferramenta de domínio, de acordo com Till (2013), nos remete ao exemplo dos europeus, que construíram seus impérios pela via marítima. Nesse contexto, o Império Britânico tinha como estratégia que o controle marítimo, por meio de uma Marinha desenvolvida e forte, garantiria o controle de suas terras, impedindo o seu declínio. Nos dias atuais, o Poder Marítimo não está mais associado ao domínio do mar como forma de domínio imperial, mas sim, como um conceito de controle dele para garantir a segurança de seus interesses econômicos em suas águas territoriais.

2.1.2 A Globalização e suas implicações no Poder Marítimo do Estados

No século XXI, a globalização tem uma forte influência sobre os Estados, produzindo efeitos nos campos culturais, econômicos e políticos, e alterando as estratégias para confrontar com as ameaças transnacionais como consequência desse processo (MINGST, 2014). Com efeito, a maneira e a condução da política dos Estados serão determinadas pela globalização atual e futura, sendo que a forma, tamanho, composição e funções das Marinhas estarão relacionadas às ações estratégicas governamentais frente a esse processo (TILL, 2013).

Nesse cenário, o professor Till (2013), particiona o mundo em três tipos de Estados, determinados, principalmente, pela sua economia: pré-Modernos; Modernos e pós-Modernos⁵. Os Estados pré-Modernos são aqueles defasados tecnologicamente, agrícolas e com baixo desenvolvimento social e econômico. Os Modernos, em contrapartida, apresentam uma sólida produção industrial e suas relações internacionais são baseadas em poder, recursos, território e influência, numa visão mais realista⁶ do mundo. Por outro lado, os pós-Modernos possuem uma economia eficiente e diversificada, institucionalmente colaborativa e moldada para a abertura econômica e dependência mútua entre os Estados.

No que diz respeito às influências desse processo globalizado, podemos destacar como argumento o desenvolvimento econômico e tecnológico que possibilitam e incentivam um “mundo sem fronteiras”, fazendo com que as estratégias foquem no sistema como um todo e não só centrada em seu Estado. Essa abordagem é predominante nos Estados pós-Modernos, os quais entendem que acontecimentos em qualquer parte do mundo poderão afetar o seu sistema, elevando a segurança de suas fronteiras para um nível global (TILL, 2013).

Em outro argumento, o professor Till (2013) descreve a volatilidade econômica com que se produz, de um lado pessoas que se beneficiam do comércio mundial e do outro, aqueles que se degradam e encolhem num jogo de perde-ganha. A manutenção de um sistema equilibrado que possa manter um ambiente internacionalmente seguro, deve ser buscado a todo momento entre os Estados, por meio de políticas diplomáticas, econômicas, sociais e militares.

Em último argumento, e não menos importante, são as LCM como fundamental via de transporte para o comércio mundial. Para tal, elas precisam ter como características um fluxo livre, rastreável, previsível e confiável, logo, a segurança para que não haja a interrupção desse

⁵ Para efeito da questão de estudo deste trabalho, será abordado somente os conceitos e implicações dos Estados Modernos e pós-Modernos.

⁶ O Realismo postula que os Estados existem em um sistema internacional anárquico. Cada Estado baseia suas políticas em uma interpretação de seu interesse nacional, definidos em termos de poder (MINGST, 2014, p. 3).

fluxo se torna essencial. Essas características remetem às vulnerabilidades nas LCM, fazendo surgir grupos criminosos ou, até mesmo, Estados com interesses nas fontes de recursos, possibilitando atacar e comprometer o fluxo comercial marítimo (TILL, 2013).

Na esfera dos crimes marítimos transnacionais, notamos que existem múltiplas formas, como: pirataria, contrabando de drogas e pessoas, pesca ilegal, degradação ambiental e terrorismo, ameaçando a boa ordem no mar na passagem segura do transporte marítimo. Outrossim, eventos como conflitos ou manifestações em terra podem afetar a segurança marítima nos oceanos (TILL, 2013), como por exemplo a guerra civil na Somália (1991-) que pela sua total desestabilização política, econômica e militar possibilitou a pesca ilegal em seu mar territorial, assim como o surgimento da pirataria em sua costa marítima (CORRÊA, 2016).

Os Modernistas tendem a acreditar que a globalização irá colapsar, mormente pela volatilidade econômica, na qual a guerra será uma possibilidade presente e futura, devendo suas políticas de defesa estarem centradas no Estado. Por outro lado, os pós-Modernistas têm a crença de que a globalização será um processo permanente, no entanto, o sistema comercial marítimo deverá ser defendido dessas variedades de ameaças globais, concluindo que o centro principal das diretrizes navais no mundo será a defesa desse sistema global marítimo (TILL, 2013).

Isso posto, como forma de distinguir as duas visões do Poder Marítimo e, também, de ligar os termos dos Estados Modernos e pós-Modernos as suas Marinhas, relacionam-se desta maneira o conceito de Marinha Moderna e pós-Moderna que veremos a seguir.

2.2 O CONCEITO DAS MARINHAS MODERNAS E PÓS-MODERNAS

É notório que há diferenças de conceito entre as duas Marinhas, que procuraremos relacionar e descrever os seus empregos nas diferentes tarefas propostas para cada tipo de Estado, Moderno ou pós-Moderno.

2.2.1 A Marinha Moderna e suas tarefas

O receio de que a globalização entre em colapso e os Estados tenham que disputar seus atributos marítimos pela imposição da força, faz com que os Modernistas atribuam suas estratégias voltadas para a defesa do seu Estado e da sua soberania. Desse modo, os papéis desenvolvidos pelas Marinhas Modernas são voltados para atender os interesses nacionais ao invés do colaborativo e da defesa do sistema em si. Em razão disso, as tarefas específicas desenvolvidas são: Controle do mar; Dissuasão nuclear e Defesa de mísseis balísticos; Projeção do poder marítimo; Boa ordem do mar exclusiva; e Diplomacia do canhão (TILL, 2013).

O controle do mar para a Marinha Moderna está mais associado aos paradigmas dos estrategistas tradicionais, na essência de se preparar para a batalha entre as esquadras no mar. Para isso, o planejamento de sua força naval está relacionado com as forças navais do seu entorno estratégico, e há uma grande preocupação com a capacidade naval dos Estados vizinhos. Dessa maneira, a composição e a modernização dos meios navais buscam dissuadir adversários potenciais de possíveis conflitos (TILL, 2013).

Em que pese a tarefa de dissuasão nuclear e defesa contra mísseis balísticos ser voltada para os conflitos entre Estados, as Marinhas Modernas estão atentas quanto ao uso de armas de destruição em massa e mísseis balísticos por grupos terroristas e insurgentes. Diante dessa preocupação, observa-se que algumas Marinhas estão aumentando a capacidade ofensiva e/ou defensiva para essa tarefa (TILL, 2013).

A projeção do Poder Marítimo modernista, pelo professor Till (2013), possui um caráter militar mais tradicional, com efetividade das operações de ataque, anfíbias e navais, sejam terrestres ou marítimas. Diferente das operações expedicionárias que veremos nas Marinhas pós-Modernas, a Marinha Moderna emprega seu poder naval para fins de superioridade estratégica contra seus adversários.

Em se tratando da boa ordem no mar como quarta tarefa, as Marinhas Modernas empregam o termo “*exclusive good order at sea*”, na qual podemos traduzir como uma limitação da tarefa a exclusão das áreas marítimas dos outros Estados, numa referência somente na defesa dos seus interesses nacionais, sua soberania no Mar Territorial⁷ e sua jurisdição na Zona Econômica Exclusiva (ZEE)⁸, cujo o pensamento é afastar qualquer intruso ou estrangeiros predadores das fontes de recursos, seja da pesca, exploração de gás ou petróleo de sua área marítima. Na prática, essa abordagem revela uma menor colaboração com outros Estados no combate às ameaças fora de sua ZEE, como a pirataria, tráfico, dentre outras. A razão para tal fato, se dá pelo entendimento de que possa diminuir sua independência política e soberania marítima. No entanto, as Marinhas Modernas aceitam que seus navios de bandeira nacional, barcos de pesca e até seus cidadãos podem sofrer com ataques terroristas e pirataria, sendo necessária uma proteção além de suas águas. Além disso, alguns outros Estados poderão ter a mesma necessidade, sendo aceitável uma cooperação de maneira cautelosa. De fato, a preocupação principal será na defesa dos interesses nacionais e dos atributos que seu território marítimo proporciona (TILL, 2013).

Na última tarefa, “*Gunboat diplomacy*”, numa tradução para “diplomacia do canhão”, é o uso da diplomacia competitiva ao invés da diplomacia cooperativa. Tal diplomacia consiste na presença de meios navais mostrando sua força e grandeza, logo, requer o desenvolvimento de suas capacidades navais. Por essa tarefa, as Marinhas Modernas são cautelosas em participarem de “Parcerias Marítimas Globais” com outros Estados, devido a esses tipos de tratativas diminuírem o seu nível de decisões a respeito dos próprios interesses

⁷ É a soberania do Estado costeiro que estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial (BRASIL. Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1990, Art. 2).

⁸ É uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção. (*Ibidem*, Art. 55).

nacionais, prevalecendo os interesses coletivos e de todo o sistema comercial marítimo (TILL, 2013).

2.2.2 A Marinha pós-Moderna e suas tarefas

Pelo fato de maior parte das atividades comerciais do mundo globalizado ser realizada pelo mar, a segurança do sistema de comércio marítimo goza de vital importância para os Estados pós-Modernistas. Assim, antes de relacionar as tarefas das Marinhas pós-Modernas, dois aspectos do Poder Naval merecem destaque: estar presente em todas as áreas marítimas do globo terrestre, de modo a se opor rapidamente às ameaças que gerem insegurança ao sistema; e possuir a capacidade de cobrir todo o espectro de conflitos, ameaças e riscos ao sistema, desenvolvendo forças e estratégias para contrapor de maneira satisfatória e eficiente, por meio do desenvolvimento de habilidades e preparo do seu pessoal, tipos de navio de empregos variados e armamentos para qualquer finalidade. Diante dessas características, identifica-se que as Marinhas pós-Modernas possuem as seguintes tarefas: o Controle do Mar; Operações Expedicionárias; Operações de Paz e Humanitárias; Boa ordem do mar inclusiva; e Diplomacia cooperativa (TILL, 2013).

Ainda que o Controle do Mar tenha grande relação entre as Marinhas Modernas e pós-Modernas, algumas tendências o diferem dos pensamentos tradicionais, pois a visão pós-modernista entende que os conflitos e as ameaças serão esperados nas costas litorâneas. As forças que operam em águas próximas do litoral precisam de meios capazes de enfrentar uma variedade de novas ameaças, tal como ataques terroristas de pequenas embarcações de alta velocidade. Consequentemente, menos ênfase é dada às capacidades de alta intensidade destinadas às forças navais convencionais nos oceanos, e mais nas ameaças de baixa intensidade perto da costa. Ainda, para o professor Till (2013), existe outra questão significativa no controle

do mar para a Marinha pós-Moderna no século XXI, a de "proteger" as águas no sentido de apropriar-se dele para uso próprio dá lugar a "torná-lo seguro" para todos, exceto para os inimigos do sistema.

As Operações Expedicionárias são intrinsecamente diferentes das Anfíbias Convencionais, pois não envolvem necessariamente ataques à praia. Com um viés político, exemplo de uma crise humanitária que necessita de uma Operação de Resgate de Não-combatente (ORN), tais operações duração relativamente curta e realizadas, até mesmo, em regiões distantes do próprio litoral, geralmente, operando de forma combinada com outras Forças. O foco deixa de ser o que fazem no mar para o que podem fazer a partir dele, defendendo as condições para ele como meio de transporte, ao invés das LCM em si. A prioridade dessa tarefa na estratégia marítima é assegurar a defesa das estabilidades políticas e estratégicas em terra que possibilitem o comércio benéfico. Além disso, existem ameaças marítimas diretas ao sistema de comércio que precisam ser enfrentadas, mas no mundo pós-Moderno elas não chamam mais a atenção quanto antes. A visão de Operações Expedicionárias com menor ênfase na projeção de forças em terra está relacionada a boa ordem no mar, sendo uma tendência em Estados da Ásia-Pacífico (TILL, 2013).

A tarefa de Operações de Paz e Assistência Humanitária não está prevista para as Marinhas Modernas, assim como as Operações Expedicionárias supramencionadas, no entanto estão relacionadas por empregar em sua grande maioria as mesmas capacidades navais. Tal tarefa, é responder de forma benigna aos desastres naturais ou, às vezes, causados pelo próprio homem, a fim de assegurar o bem-estar das pessoas da região afetada e sua estabilidade política. O professor Till (2013), chama a atenção que quando os “militares estão entregando bebês em vez de bombas”⁹, geralmente trabalham ao lado de agências de ajuda humanitária, agências

⁹ Trocadilho do idioma inglês “*military are delivering babies rather than bombs*” para o engajamento de forças militares em ajudas e assistências humanitárias.

governamentais e não governamentais, entretanto a maior contribuição será no apoio logístico e fornecimento de segurança local. Cabe mencionar a existência de grande coordenação entre outras Marinhas nessa tarefa, possibilitada pelos hábitos de cooperação desenvolvidos anteriormente em exercícios conjuntos e visitas aos seus Estados.

A Boa Ordem no Mar inclusiva é uma tarefa na qual a preocupação se dá com os crimes transnacionais mencionados anteriormente neste capítulo, corroborando que a globalização propicia que tais crimes possam ser realizados em qualquer território marítimo, sendo ela de caráter muito amplo, incluindo as áreas marítimas de outros Estados. Aquelas ameaças ao sistema têm ramificações globais e nenhum Estado, ainda que seja o mais poderoso, possui a capacidade de resolver a situação por conta própria. Portanto, nota-se a existência de altos níveis de colaboração internacional, sendo muitas vezes a participação em atividades de proteção bem à frente de suas próprias águas. A manutenção da ordem prevê a contribuição da Guarda Costeira para uma ação mais branda, de caráter policial, no espectro da capacidade marítima necessária para a defesa do sistema (TILL, 2013).

Por fim, em sua última tarefa, a Diplomacia Cooperativa propõe uma visão estratégica de atingir a simpatia e a empatia das pessoas, pois o controle dos recursos humanos traz uma vantagem na esfera política e militar, consistindo em um facilitador para o atingir o propósito de uma defesa bem-sucedida do sistema de comércio pautado no mar. Por conseguinte, as ações humanitárias, além de serem uma das tarefas das Marinhas pós-Modernas com fins pacíficos, contribuem na diplomacia cooperativa.

Ainda nessa tarefa, o uso da Força Naval é importante pela sua característica de flexibilidade e de grande mobilidade, na qual a presença sensível de uma Força avançada pode não apenas ajudar a dissuadir malfeitores de ações malignas, mas também obrigá-los a ações benignas. Ademais, a cooperação naval multinacional, desde visitas a portos até exercícios combinados, é vista, portanto, como uma importante atividade naval (TILL, 2013).

2.2.3 Os facilitadores e as escolhas para uma Marinha Moderna e pós-Moderna

Para o professor Till (2013), as Marinhas Modernas tendem a colocar muita ênfase em ter uma frota tão 'equilibrada' e com capacidades versáteis quanto seus recursos permitirem. Buscam desenvolver uma base industrial de defesa para serem autossuficientes num possível conflito, defendendo sua soberania sem perder a autonomia na decisão dos seus interesses nacionais, não havendo dependência militar de outros Estados nas eventuais coalizões. Em outra visão, os pós-Modernistas não são capazes de cobrir todos os espectros das ameaças marítimas globais, mas entendem que, nas coalizões, os aliados conseguirão cumprir todas as tarefas, ainda que haja a consciência de perda da independência de suas ações e decisões, contudo, em face das restrições orçamentárias, aceitam esta posição (TILL, 2013).

2.2.4 Os compromissos dos Modernistas e pós-Modernistas

Foram tratados até o momento os paradigmas e os distintos conceitos dos Estados Modernos e pós-Modernos, os quais inferem nas tarefas de suas Marinhas. No entanto, não são opostos e a conjuntura, por muitas vezes, definirá como cada um deles irá empregar sua Marinha. Deve-se notar que não existe um Estado Moderno tão autárquico que não seja afetado pelo mundo exterior, nem um Estado pós-Moderno tão expansivo que suas instâncias nacionais não importem. Os Estados estão preocupados, em maior ou menor grau, com sua situação dentro do sistema. Adicionalmente, as capacidades navais de ambos não são mutuamente excludentes, pois os meios que as Marinhas detêm podem ora realizar tarefa Moderna ou pós-Moderna, o que amplia suas respectivas estratégias marítimas (TILL, 2013).

De acordo com essa abordagem, podemos notar as duas tendências na Marinha do Brasil, atuando como Moderna em seu programa das Fragatas Classe Tamandaré, visto que a estratégia é: fomentar a indústria nacional de defesa; capacitar e aprimorar a mão de obra naval;

ampliar a capacidade de emprego do Poder Naval na salvaguarda dos interesses nacionais¹⁰. E, do mesmo modo, desempenhar uma tarefa pós-Moderna de Manutenção da Paz, empregando os Navios durante a Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano¹¹. Nesse sentido, destaca-se o recebimento de uma carta de agradecimento da Organização das Nações Unidas pela relevante participação no período de 2006 a 2020 (BRASIL, 2021).

Chama à atenção, o fato de o professor Till (2013) apontar com relevância que todo esse processo de globalização, assim como os atributos determinados pelos oceanos, conduz a uma competição que definirá o grau de relação de conflitos e colaboração entre os Estados, sendo de maneira volátil, mudando o tempo todo. Além desse fator, a noção de que existe um espectro de relações conflituosas e cooperativas entre os Estados, existindo na maioria das vezes a mistura das duas, é que determina e reflete o comportamento militar e naval em suas estratégias marítimas.

Com base na análise teórica apresentada neste capítulo, percebe-se a diversidade do emprego do Poder Naval e a complexidade de se adotar uma estratégia marítima, devido a ambiguidade de interesses, muitas vezes, presentes nos Estados decorrente do processo evolutivo comercial da globalização no presente século. Nesse contexto, é que estudaremos a seguir o documento de estratégia marítima indiana, o IMSS-2015, examinando as estratégias marítimas reveladas, as tarefas e o emprego da Força Naval da Índia e, por conseguinte, confrontando-as com a teoria utilizada para atingir o propósito deste trabalho.

¹⁰ Programa da Marinha do Brasil de construção das Fragatas Classe Tamandaré disponível em <<https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare/saiba-mais-classe-tamandare>> (último acesso em 29 Jun. 2021).

¹¹ A Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL) foi criada em 2006 de acordo com a Resolução 1.701/2006 do Conselho de Segurança das Nações Unidas, em atendimento à solicitação do Governo Libanês. A UNIFIL foi estabelecida para confirmar a retirada das Forças Israelenses do sul do Líbano, devolver a paz e a segurança internacional e assistir o Governo Libanês na retomada da sua autoridade na região. Em 2006, após a 2ª Guerra do Líbano, ela teve seu mandato ampliado e foi reforçada por novos contingentes. Foi a primeira e única Missão de Paz da Organização das Nações Unidas a contar com uma Força-Tarefa Marítima que pode ser comandada pela Marinha do Brasil disponível em <<https://www.marinha.mil.br/cgcf/unifil>> (último acesso em: 29 Jun. 2021).

3 O DOCUMENTO DA ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DA ÍNDIA

Neste capítulo abordaremos o documento divulgado pela Índia com as diretrizes da sua estratégia marítima, o IMSS-2015, com o epíteto de “*Ensure Secure Seas*”, sendo uma revisão anterior do IMMS-2007, no qual o título era “*Freedom to Use the Seas*”.

Antes de apresentarmos as diretrizes que balizam o IMSS-2015 e se suas condicionantes de emprego do Poder Naval indiano possuem aderências com a teoria das Marinhas Modernas e pós-Modernas, faz-se mister, primeiro, conceituar o Poder Marítimo:

O poder marítimo é uma manifestação da capacidade de ação das forças marítimas, que englobam todos os meios, tanto civis como militares, existentes e potenciais; o poder naval exprime a capacidade de ação das forças navais no seio do poder marítimo. A estratégia, quanto a ela, decide como essa capacidade deve ser utilizada, a fim de atingir os objetivos políticos (WEDIN, 2015, p.114)

Percebemos que o autor expressa o Poder Naval como uma parcela militar dentro do Poder Marítimo, com suas diretrizes relacionadas na estratégia marítima para se atingir os interesses do Estado no domínio do mar. Com isso, analisamos o posicionamento do Almirante Robin K. Dhowan (1955 -), então Chefe de Estado-Maior da Marinha da Índia em 2015:

A Marinha indiana dos dias atuais continua sendo a principal manifestação do poder marítimo da Índia, desempenhando um papel central na proteção e promoção de sua segurança, assim como, dos interesses nacionais no domínio marítimo. As tarefas e responsabilidades da Marinha também expandiram significativamente ao longo dos anos em resposta à mudança das circunstâncias geoeconômica e geoestratégica existentes (ÍNDIA, 2015, prefácio, tradução nossa)¹².

Desse modo, podemos notar que a estratégia marítima indiana está voltada para o emprego do seu Poder Naval, a fim de garantir a segurança do domínio marítimo estabelecido pelo Governo da Índia.

3.1 A ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA NA PERSPECTIVA INDIANA

¹² Original no idioma inglês: “*The Indian Navy today remains the principal manifestation of India’s maritime power and plays a central role in safeguarding and promoting her security and national interests in the maritime domain. The Navy’s roles and responsibilities have also expanded significantly over the years in response to changing geo-economic and geo-strategic circumstances*”.

Além da preocupação com as ameaças tradicionais, a estratégia indiana está assertiva, também, com as ameaças não tradicionais que surgiram com o comércio globalizado, na qual podemos perceber no seguinte trecho do documento: “Em primeiro lugar, o aumento em fontes, tipos e intensidade de ameaças, com alguma indefinição das linhas tradicionais e não tradicionais, exige uma perfeita e holística abordagem no sentido da segurança marítima” (ÍNDIA, 2015. p. 3)¹³.

Ainda em sua perspectiva, a estratégia emprega a diversidade de meios da Marinha da Índia e suas funções de forma integrada, assim como, orienta e busca o desenvolvimento de novos meios. Outrossim, há o empenho em aumentar e incrementar a cooperação e coordenação marítima da Índia com outros Estados e agências, de forma a melhor combater tais ameaças (p. 4). É de se identificar, conforme relacionado no documento, que a estratégia marítima indiana está voltada em grande parte para aos interesses nacionais, com isso, algumas características determinantes do próprio Estado direcionam para adoção do “*Ensuring Secure Seas*” que veremos em seguida.

3.1.1 Os determinantes que moldam a estratégia marítima da Índia

A revisão das estratégias marítimas é periódica e requer uma constante atualização em concordância com a situação encontrada e/ou esperada para um futuro próximo, atuando como determinantes para as referidas estratégias. Como exemplo, a Marinha dos Estados Unidos da América (USN)¹⁴ publicou seu novo documento de estratégia “*Advantage at Sea*”:

¹³ Pelo fato deste capítulo estudar somente o IMSS-2015, as novas citações diretas ou indiretas desse documento indicarão apenas a página de referência do documento, sem a repetição de “ÍNDIA, xxxx (ano)” e da expressão “tradução nossa”.

¹⁴ As citações da Marinha dos Estados Unidos da América serão abreviadas pelo idioma em inglês: “*United States Navy*” (USN).

Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power” em dezembro de 2020, fundamentando tal revisão, nos determinantes encontrados no seguinte trecho do seu prefácio: “O ambiente de segurança mudou drasticamente desde a última publicação da ‘*A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*’, em 2015. Alguns Estados estão refutando o equilíbrio de poder em regiões-chave e buscando minar a ordem mundial existente” (EUA, 2020, prefácio, tradução nossa)¹⁵. Como podemos perceber, a USN revisa sua estratégia com ênfase nos seus interesses de segurança na esfera da ordem mundial.

Nesse contexto, a Marinha indiana relaciona os determinantes que julgam importantes para orientar sua estratégia marítima. A primeira é a localização da Índia que está posicionada entre as importantes Rotas Marítimas Internacionais (RMI)¹⁶ na ROI (FIG. 1), com grande influência nesse espaço, o que a faz promover e salvaguardar os seus interesses nacionais nessa região. Adicionalmente, possui um vasto litoral e significativa extensão de ZEE, o que requer altos investimentos para garantir a sua segurança marítima (p.17).

Para relacionar a importância de sua ZEE, o documento cita a dependência energética da Índia, com a qual 80% de seu óleo diesel é importado pelo mar, outros 11% são explorados da sua ZEE, do mesmo modo, os campos de gás natural produzem 80% da sua necessidade nacional. Releva mencionar que os mais de 200 portos existentes no território indiano são responsáveis, pelas vias marítimas, por 90% do comércio internacional em volume e 70% em valores, assim, para impulsionar o setor foi criado o projeto “Sagarmala”¹⁷. Ainda

¹⁵ Original do idioma em inglês: “*The security environment has dramatically changed since we last published A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower in 2015. Several nations are contesting the balance of power in key regions and seeking to undermine the existing world order*”.

¹⁶ São rotas internacionais mercantes por onde passam todo o comércio marítimo no oceano Índico, existindo pontos focais importantes para a manutenção da segurança marítima, conforme ilustrado na Figura 1.

¹⁷ Sagarmala, criado em 2015, é o principal programa do Ministério do Transporte marítimo para o desenvolvimento portuário do país, aproveitando os 7.500 km de costa da Índia, 14.500 km de vias navegáveis potencialmente navegáveis e a localização estratégica da Índia na importante rota marítima internacional. O programa de Sagarmala depende de quatro pilares, a saber; Modernização Portuária, Conectividade Portuária, Industrialização Portuária e Desenvolvimento Comunitário Costeiro (LAKSHMI, 2018).

em 2014, a pesca representava uma atividade comercial e de subsistência atingindo cerca de 14 milhões de indianos, sendo o 2º maior produtor de peixe do mundo (p.28).

O segundo determinante, são as relações com os Estados de seu entorno estratégico pertencentes a ROI, com grau de importância no respeito mútuo do cumprimento das leis e normas internacionais e a aproximação para uma relação colaborativa. Contudo, a Índia expandiu suas relações além dos “vizinhos marítimos” na política “*Look East*”, em que a Marinha indiana foi um instrumento-chave na diplomacia com os Estados do Leste e Sudeste Asiático. Atualmente, tem adotado a política “*Act East*”, expandindo as relações da Índia com o seu leste, com ênfase na cooperação econômica e de segurança. Cabe destacar o lançamento dos projetos “Mausam”¹⁸ e “SAGAR”¹⁹ que visam, respectivamente, renovar os laços culturais e o fortalecimento das relações econômicas dos Estados na ROI (p. 23).

E como principal determinante, é a dependência da Índia no comércio marítimo, no qual o avanço da economia global e militar em sua região contribuíram para uma maior atenção à segurança das suas LCM, onde percorrem grande parte das atividades econômicas da Índia, incluindo segurança energética, pesca, comércio e transporte marítimo, conforme apresentados nos parágrafos anteriores. Outra evidência, é que no período de paz as RMI são coincidentes com as LCM, elevando o grau de importância da segurança internacional, fato esse, que levou o IMSS-2015 a expandir suas áreas de interesse além da ROI, abrangendo a região do Indo-Pacífico e o Oceano Atlântico (FIG. 2). Ademais, a proteção e segurança tanto das ameaças tradicionais quanto das não-tradicionais nas LCM passam a ser fundamentais no interesse nacional (p. 29).

¹⁸ O governo propôs estabelecer ligações interculturais e reviver laços históricos marítimos nos aspectos culturais e econômicos sob o ‘Projeto Mausam’ com 39 Estados do Oceano Índico. (ÍNDIA, *Ministry of Culture*, 2015, tradução nossa).

¹⁹ Por meio da SAGAR (*Security and Growth for All in the Region*), a Índia procura aprofundar a cooperação econômica e de segurança com seus vizinhos marítimos e ajudar a desenvolver suas capacidades de segurança marítima. Para isso, a Índia cooperaria no intercâmbio de informações, vigilância costeira, construção de infraestrutura e fortalecimento de suas capacidades. (DRISHTI, 2020, tradução nossa).

Importante citar, a relevância dos determinantes expostos acima com os quatro atributos do mar citados pelo professor Till (2013) relacionados no capítulo anterior. Percebe-se que o primeiro determinante faz menção ao atributo do mar como meio de transporte e de intercâmbio, assim como, o segundo determinante nos revela o mar como meio de informação e de divulgação de ideias e, por último, a união dos atributos: o mar como meio de domínio e de fontes de recursos, alusivos à dependência do mar para as atividades econômicas da Índia, com enfoque nas LCM e nas riquezas naturais de seu território marítimo.

No que diz respeito à concordância desses determinantes acima citados com os argumentos relacionados por Till (2013), apresentados no capítulo 2, nos quais relacionam as estratégias dos Estados condicionadas pelo processo da globalização, podemos constatar que o argumento sobre a volatilidade econômica e o “mundo sem fronteiras” são atinentes aos dois primeiros determinantes, devido a preocupação da Índia pela influência econômica e a relação com os Estados pertencentes à ROI. É simplório constatar, que o argumento da importância das LCM está evidente no último determinante em que a Índia é dependente de seu comércio marítimo e possui o foco na segurança das suas LCM.

A partir de tais determinantes, a IMSS-2015 proveu maior foco no seguinte: a segurança do comércio marítimo e de suas rotas energéticas; a manutenção da liberdade de navegação e o cumprimento das leis/regulamentos internacionais no mar, principalmente, no que tange à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e seus benefícios para a Índia; e o esforço na cooperação e na coordenação com as Marinhas de outros Estados no combate as ameaças de cunho comum nas atividades no mar (p. 6).

No que diz respeito às ameaças não-tradicionais, o documento de estratégia foi revisado sob influência do atentado terrorista em Mumbai (2008) que teve origem com o desembarque dos terroristas a partir do mar, desencadeando sequestros, ataques de bombas, mortes e feridos em diversas instalações em terra (TOI, 2008). Desta feita, por tais ameaças,

teve-se o foco em: combater as ameaças a partir e vindos do mar; cooperar e coordenar com a Guarda Costeira a vigilância costeira; e desenvolver uma coerente e coesa estrutura de segurança marítima. Outras ameaças não-tradicionais são contempladas com certa importância, como a pirataria que vem crescendo neste século e que tem desequilibrado a consciência de controle do mar pela Marinha da Índia. Ademais, as ajudas humanitárias e as operações de paz são, também, tarefas da Marinha indiana (p. 7). Em outro viés, as tradicionais se referem a Estados com elevada organização, capacidade e recursos militares, possuem ações hostis de maior intensidade e força, que abrigam uma postura adversária e intenções inimigas em relação à Índia. Portanto, representam um nível mais alto de ameaça aos interesses indiano (p. 33).

Outro aspecto significativo na revisão da estratégia marítima indiana é o desenvolvimento dos níveis de força e das capacidades marítimas indiana, com as quais requer um aprimoramento de sua base industrial de defesa com o foco na estratégia de “indigenização” (*indigenisation*), no intuito de não depender de tecnologia externa e aprimorar o emprego de seu poder naval nos interesses indianos (p.8).

Com base nessas perspectivas e determinantes que orientaram o documento de estratégia marítima da Índia, podemos salientar a presença de aspectos dos Estados Modernos, na prioridade de segurança com sua atividade econômica dentro de seu território marítimo; na relevância de seus interesses nacionais em primeiro lugar; na maior preocupação com as ameaças de outros Estados; e no fomento ao seu desenvolvimento industrial de defesa no chamado “indigenização”. Todavia, há a presença da linha pós-Modernista no tocante ao interesse das relações de cooperação e dos acordos na segurança das RMI com os Estados da ROI; à preocupação das ameaças a partir do mar que podem influenciar nas atividades em terra com uma coordenação com a Guarda Costeira; e a presença da assistência humanitária e operações de paz como estratégia.

3.2 GARANTINDO MARES SEGUROS

Garantir mares seguros prevê um conjunto de ações de maneira coordenada e cooperativa, considerando o espectro de ameaças. Diante disso, a Marinha da Índia operará em conjunto com a Guarda Costeira, outras forças armadas e as várias agências que possuem competências distintas na contribuição da segurança marítima. Para tal, o IMSS-2015 combina cinco estratégias: dissuasão; conflito; ambiente marítimo favorável; segurança costeira e no mar; e desenvolvimento da capacidade e força marítima. A partir dessas estratégias, com atuação na esfera diplomática, militar, policiais²⁰ e benignas, é que estão relacionadas suas tarefas e missões no emprego do Poder Naval (p.13).

3.2.1 Estratégia de dissuasão

A estratégia de dissuasão é vista como um importante instrumento do poder nacional²¹, com a sinergia entre os seus elementos políticos, econômicos, militares, informativos e diplomáticos. A partir disso, a Índia emprega sua dissuasão em dois níveis: nuclear e convencional. Na dissuasão nuclear, o IMSS-2015, estabelece sua doutrina nuclear em “não usar primeiro”, ou seja, o uso nuclear será apenas para uma retaliação a um Estado que tenha feito ataque nuclear contra a Índia. Assim, será usado somente para a coerção e conflitos nucleares. Para atingir a esse propósito, a Marinha indiana empregará o Submarino nuclear transportando mísseis balísticos por suas características de furtividade, emprego prolongado e alta capacidade de combate. Por outro lado, a dissuasão convencional está voltada para as forças inimigas convencionais, seu poder de combate usa dois métodos com o inimigo: negação e

²⁰ Para este trabalho a palavra “Policiais” terá o sentido de se valer cumprir as leis e normas no mar como competência desempenhada pela Marinha e Guarda Costeira da Índia.

²¹ O Poder Nacional é a capacidade que tem o Estado para alcançar e manter os objetivos nacionais, em conformidade com a vontade nacional. (BRASIL, EMA-305, 2017, p. 1-1).

punição. Para isso, requer uma força balanceada de forma a atuar e se contrapor em todos os espectros marítimos.

A estratégia de dissuasão indiana, em que pese ser voltada para as ameaças tradicionais com as quais espera-se maior intensidade e níveis altos do uso da força, é voltada para as ameaças não-tradicionais de menor intensidade e com maior probabilidade de ocorrer. Dessa forma, a Marinha indiana deverá estar pronta para atender toda a gama de ameaças inimigas com uma força balanceada e um plano de desenvolvimento da força naval, levando-se em conta que novas ameaças poderão surgir mais rápido do que as capacidades desenvolvidas (p. 51).

3.2.2 Estratégia de conflito

Por essa estratégia, a Marinha da Índia terá seu emprego inerentemente militar nas operações navais no mar e a partir dele, operando em conjunto com as outras Forças Armadas indiana e, principalmente, a Guarda Costeira que permanecerá sob o controle da Marinha indiana durante o conflito. As ações operacionais, como principais constituintes da estratégia de conflito, são: projeção de poder; defesa da costa e do mar; controle do mar; negação do mar; proteção das LCM; informações de guerra; e gestão da escalada de conflito²² (p.69).

A projeção de poder terá seu emprego tanto em seu território marítimo quanto além-mar. Destacam-se como tarefas os ataques marítimos, as interdições das LCM inimigas e as operações anfíbias. Os ataques marítimos empregam todos os ambientes de guerra no mar: antissubmarino, antissuperfície e antiaérea. A interdição das LCM inimigas tem como objetivo a interrupção de mercadorias do inimigo atuando nos Portos, nas rotas em alto-mar e pontos

²² Abordaremos somente as 5 primeiras ações operacionais por serem elementos diretamente relacionados com o propósito deste trabalho.

focais das LCM. As operações anfíbias, da mesma maneira que a interdição das LCM, é empregada de maneira tradicional com ações ofensivas e defensivas em terras e ilhas, em conjunto com a Força Aérea e o Exército (p. 70).

Com relação a defesa da costa e do mar, terá a contribuição da Guarda Costeira para o patrulhamento, o controle de embarcações de pesquisa, a defesa de porto, a visita e inspeção de embarcações, dentre outras. Caso necessário, poderá ser realizado um ataque marítimo. Na tarefa controle do mar, constam ações que necessitam de uma frota equilibrada e de multipropósito para ser capaz de atuar com uma força-tarefa na guerra antissuperfície, antissubmarino e antiaérea, levando-se em conta a capacidade do inimigo e de se contrapor as suas ações, de modo a garantir a liberdade de ação da Marinha da Índia (p. 73).

A negação do mar, conforme previsto no IMSS-2015, é de caráter ofensivo, reduzindo a liberdade de ação do inimigo, assim como, degradar suas operações. Para isso, empregará principalmente submarinos em áreas onde as forças adversárias podem tentar atravessar, incluindo nas proximidades de Portos, as áreas de convergência das LCM e, também, no oceano. No que tange à proteção das LCM, a Marinha indiana empregará o uso de escoltas de comboio; e a identificação e a neutralização das ameaças inimigas para a operação das LCM.

3.2.3 Estratégia para ambiente marítimo favorável

Nessa estratégia a Marinha Indiana busca um ambiente marítimo favorável na ROI por meio de uma rede de segurança, cujas ações contidas no IMSS-2015 que podemos destacar são: engajamento²³ marítimo e as operações de segurança marítima.

²³ A palavra “engajamento” na Marinha indiana tem o sentido de aproximação, cooperação e colaboração, sendo diferente do usado na doutrina militar naval da Marinha do Brasil cujo sentido é para o embate, conflito e ataque. (BRASIL, EMA-305, 2017. p.IX)

Na tarefa de engajamento marítimo, a Marinha da Índia irá interagir com forças navais de diferentes Estados mediante a visita em portos estrangeiros; exercícios com as Marinhas amigas a exemplo da IBSAMAR²⁴; interações operacionais internacionais com participação em palestras, simpósios, reuniões e mecanismos e acordos multilaterais antipirataria no ROI (p. 91).

Na esfera das operações de segurança marítima, o IMSS-2015 a descreve como sendo as ações-chave para manter um ambiente seguro e favorável ao comércio marítimo. Assim, a Marinha Indiana realizará patrulhas coordenadas com as Marinhas dos Estados do ROI, a fim de combater as ameaças não tradicionais na região, incluindo o terrorismo, o tráfico de armas, de pessoas, de drogas e a pesca indevida. Nas operações antipirataria, a Marinha da Índia irá operar em conjunto com a Guarda Costeira, principalmente no Golfo de Aden e no mar Arábico (FIG. 03), onde vem capturando piratas na região (EFE, 2008).

É de se destacar ainda nessa estratégia, como ações benignas, as operações de assistência humanitária e de paz realizadas²⁵ na ROI em conjunto com outras Marinhas, visto que há uma preocupação com os desastres naturais existentes em seu entorno estratégico, os quais podem degradar o comércio marítimo na região. Em outra vertente, a Marinha indiana mantém a capacidade de realizar ORN devido a possuir cidadãos da Índia em locais de instabilidade e insegurança, tal operação procederá em coordenação com outras agências nacionais e visa a fortalecer a segurança marítima nas áreas de interesse nacional (p. 99)

3.2.4 Estratégia de segurança costeira e no mar

²⁴ O Exercício IBSAMAR realizado em 2016 entre as Marinhas da Índia, do Brasil e da África do Sul, foi realizado em águas indianas. O principal objetivo deste exercício é aumentar a interoperabilidade entre as três marinhas, bem como desenvolver entendimentos e procedimentos comuns para operações de segurança marítima (ÍNDIA, 2016, tradução nossa).

²⁵ A Marinha indiana realiza as operações *Humanitarian Assistance and Disaster Relief* previstas no IMSS-2015.

Os atentados terroristas em Mumbai (2008), apresentado anteriormente neste capítulo, fizeram com que a estratégia marítima indiana voltasse as atenções para as ameaças não-tradicionais, numa mudança de visão para os perigos a partir do mar, além do existente nele. A estratégia de segurança costeira e no mar deve procurar reduzir, conter e eliminar a ameaça de ataque armado por grupos não-convencionais, assim como, o fluxo de armas e a infiltração de pessoas armadas a partir do mar (p. 105).

Com base nessas alterações, a Índia estabeleceu um sistema de gerenciamento e de monitoramento de sua costa e área marítima contribuindo para aumentar a segurança. Para a defesa costeira e no mar a Marinha da Índia dividirá as tarefas com a Guarda Costeira para a proteção de suas Ilhas, dos seus Portos e das Instalações *offshore*, assim como, quaisquer outras fontes de recurso dentro de sua ZEE. Além disso, existe a Polícia Marítima Estadual responsável pelo patrulhamento das águas interiores e do mar territorial com apoio da Guarda Costeira que detém o poder de polícia e de inspeção das embarcações. Cabe a Marinha, além do suporte a Guarda Costeira, o incrementando da interoperabilidade, da vigilância, da presença e do patrulhamento na ZEE e no alto-mar (p.118).

3.2.5 Estratégia para desenvolvimento da capacidade e força marítima

O objetivo dessa estratégia é manter e desenvolver ainda mais a Marinha Indiana, pronta para o combate, impulsionada pela tecnologia, que permanecerá capaz de salvaguardar os interesses nacionais no futuro e de fornecer segurança marítima em todas as áreas de interesse da Índia. Em face desse objetivo, é de se enfatizar a busca pela “indigenização” e autossuficiência, a fim de transformar a Índia em desenvolvedora e construtora de navios ao invés de ser uma mera compradora, atendendo questões não só econômicas como de autonomia estratégica (p.131)

Nesse cenário, o Estado indiano almeja o desenvolvimento de tecnologias em todos os campos da sua base industrial de defesa pela construção de armas, navios, submarinos e aeronaves. Outro fator será o incentivo aos estaleiros indianos na expansão da capacidade de construção modulares e de reparos. Com relação às necessidades das frotas navais, capazes de realizar o controle do mar em 'águas azuis', para salvaguardar os interesses da Índia e se contrapor as possíveis ameaças, elas deverão ser potentes e equilibradas, bem como apoiadas por um poder aéreo marítimo forte, integral e baseado em terra (p. 138).

Além da Pesquisa e Desenvolvimento (P & D) do setor marítimo, a Marinha indiana optará por tecnologia de ponta capaz de combater as ameaças emergentes, incentivando o estabelecimento de parcerias com organizações adequadas, investimentos nacionais e estrangeiros focadas em P & D de novas tecnologias, como exemplo: satélites; armas de precisão; tecnologia a laser; sistemas não-tripulados, sistemas cibernéticos, nanotecnologia, dentre outras (p. 142).

Pelo exposto, podemos constatar, neste presente capítulo, que as cinco estratégias contidas no IMSS-2015, as quais norteiam as tarefas e as missões desempenhadas pelo Poder Naval indiano, na confirmação do epíteto “Garantir mares seguros”, estão presentes na teoria das Marinhas Moderna e pós-Moderna do professor Geoffrey Till (2013), conforme apresentado no capítulo anterior. É evidente que há uma tendência maior para a Marinha da Índia possuir tarefas Modernistas, embora possua tarefas pós-Modernistas em sua estratégia. Na verdade, as posturas pendulam de acordo com o espectro das ameaças, dos interesses nacionais e da situação comercial marítima vigente. Encerrando este capítulo, vale antecipar que no próximo buscaremos responder se as ações estratégicas marítimas do primeiro mandato do governo de Narendra Modi estão alinhadas com o IMSS-2015.

4 O PENSAMENTO ESTRATÉGICO DE NARENDRA MODI

Essa parte do trabalho terá como exposição o pensamento estratégico do Primeiro-Ministro da Índia, Narendra Modi, durante seu primeiro mandato no período de 2014 a 2019. Para tal, serão descritas as ações estratégicas realizadas durante o seu governo e se elas estão alinhadas com as diretrizes do documento de estratégia marítima, o IMSS-2015, apresentadas no capítulo anterior, assim como, se há aderência com a teoria do Geoffrey Till (2013).

4.1 A ÍNDIA SOB O COMANDO DE MODI

É notório que houve uma mudança significativa na Estratégia e na Política Externa indiana com a chegada de Modi no mais alto cargo da Índia como Primeiro-Ministro. No campo da estratégia marítima podemos constatar abaixo a influência de Modi na Marinha indiana:

O fato de que houve uma mudança na estratégia marítima da Índia e suas diretrizes, ficou claro por meio do maior envolvimento da Marinha sob o governo de Modi. No entanto, não havia nenhum documento propriamente dito explicando essa mudança. A estratégia marítima de 2015 não apenas formaliza a intenção da Marinha indiana, mas também assume um tom ousado ao descrevê-la. Dada a ênfase na colaboração com outras marinhas, está claro que parte da narrativa é construir uma rede de cooperação regional para garantir a paz e a estabilidade nas áreas de interesse da Índia. (BARUAH, 2015, tradução nossa)²⁶.

Percebe-se que o pensamento estratégico de Modi está para uma maior aproximação na cooperação e colaboração com os outros Estados, de maneira a “Garantir mares seguros” e, sobretudo, defender os interesses nacionais na ROI.

4.1.1 A aproximação da Índia com os Estados do entorno estratégico

²⁶ Texto único sem numeração de páginas. Original do idioma inglês: “*The fact that there has been a shift in India’s maritime strategy and policies was made clear through the navy’s engagement under the Modi government. There was, however, no document per se spelling out this shift. The 2015 maritime strategy not only formalizes the intent of the Indian navy, it also takes a bold tone in narrating the same. Given the emphasis on collaborating with other navies, it is clear that part of the narrative is to build a network of regional cooperation to ensure peace and stability in India’s areas of interest*”.

Desde sua vitória nas eleições em 2014, Modi tem se concentrado em alcançar a estabilidade e a paz na região. Sua Política Externa é de aproximação com Estados vizinhos pertencentes à ROI. Seu alcance ao Oriente Médio e aos Estados da Ásia Central são apenas pequenos exemplos (GOKHALE, 2017). Contudo, há a aliança “anti-Índia”, sendo a República Popular da China e o Paquistão os Estados antagônicos. De um lado a China com uma presença militar e de expansão econômica na ROI desfavoráveis aos interesses da Índia, do outro lado o Paquistão com financiamento a grupo terroristas e uma relação de ódio entre os povos ameaçando a segurança nacional indiana (BARCELLOS, 2018).

Modi fez várias viagens diplomáticas visitando o Oriente Médio e a África, assim como, estreitou laços com os EUA. A visita aos Emirados Árabes Unidos, além de estabelecer a cooperação econômica bilateral, realizou um acordo de combate ao terrorismo, elevando a colaboração mútua na segurança marítima (GOKHALE, 2017). Outrossim, a Arábia Saudita foi outro Estado do Oriente Médio em que Modi firmou tratativas de propensões energéticas e de segurança marítima antiterrorismo, isso posto, decorrente de uma percepção explícita que os interesses regionais, econômicos e de segurança da Índia estão intimamente interligados com os acontecimentos no Oriente Médio, mais particularmente, com a região do Golfo (BLAREL, 2016).

Nessa esfera, é relevante mencionar a presença de 7 milhões de indianos na região do Golfo, onde o governo Modi realizou medidas para resgatar seus cidadãos sequestrados e presos por grupos terroristas no Golfo, acrescentando que não poupará esforços para libertar nacionais indianos de situações adversas em qualquer local do mundo. Desde 2014, 55 cidadãos da Índia, presos e sequestrados por grupos terroristas foram resgatados no Iraque, na Líbia, na Nigéria, no Sudão do Sul e no Afeganistão (GOKHALE, 2017). Percebe-se que a tarefa de ORN de grande relevância para Modi está em conformidade com a estratégia de ambiente

marítimo favorável do IMSS-2015 e com as operações expedicionárias das marinhas dos Estados pós-Modernos de Till (2013).

Em se tratando da estratégia de ambiente marítimo favorável, em discurso para a comunidade indiana na Malásia em 2015, Modi declarou que as Forças Armadas da Índia contribuem para a segurança e a estabilidade da ROI ajudando, independente da nacionalidade, em todas as operações de assistência humanitárias e de paz (ÍNDIA, 2015). De fato, em seu governo, a Marinha indiana realizou diversas operações benignas: o apoio as inundações no Sri Lanka (2017); na assistência humanitária – ciclone Mora (2017) e na ajuda aos refugiados de Rohingya em Bangladesh (2017); na assistência humanitária em Ilhas Maurício – ciclone Berguita (2018); na assistência humanitária no terremoto e no Tsunami na Ilha de Sulawesi na Indonésia (2018); na assistência humanitária em Moçambique – ciclone Idai (2019); na assistência humanitária em Madagascar – ciclone Diane (2019), dentre outras (ÍNDIA, 2021).

Ainda na ROI, podemos acrescentar o acordo de livre fluxo trilateral entre Índia, Irã e Afeganistão para o Porto de Chabahar no Irã, localizado no Golfo de Omã, sendo uma rota das LCM como importante ponto estratégico. É de grande importância que essa relação não será só um acordo trilateral comercial, como o próprio Modi disse: “[...] Na minha visão, todo o espectro da agenda de conectividade entre o Irã, o Afeganistão e a Índia deverá abranger: da cultura ao comércio; das tradições à tecnologia [...]” (GOKHALE, 2017, p.392, tradução nossa)²⁷. De certo, essa visão do Primeiro-Ministro corrobora com o “projeto Mausam” citado no documento IMSS-2015, conforme descrito no capítulo anterior.

No que tange aos Estados insulares, Modi esteve presente na Sri Lanka, nas Ilhas Maurício e na Seychelles (FIG. 4). Nestas ilhas, foi acordado o desenvolvimento de

²⁷ Original do idioma inglês: “*In my vision, the full spectrum of connectivity agenda between Iran, Afghanistan and India should span: from culture to commerce; from traditions to technology*”

infraestruturas que servirão de apoio aos navios de guerra para navegar na região. Além da Índia possuir uma base nas Ilhas Maurício, é intenção reformar as instalações portuárias e modernizar um aeródromo. Em Seychelles, a Índia arrendou a Ilha de *Assomption* que fica no extremo norte do canal de Moçambique (FIG. 5), sendo junto com o canal de Suez as principais rotas marítimas que ligam o oceano Atlântico ao Índico. Tais ações são em resposta a crescente investida da China na região, como exemplo a construção da base chinesa em Djibouti (FIG. 6) no acesso ao mar mediterrâneo (GOKHALE, 2017).

Atualmente, pode ser visto na Ilha Agalega do Norte, pertencente ao Estado da Ilhas Maurício, uma base construída com uma pista de 3 km para pouso e decolagem. Na mesma ilha há a existência de instalações portuárias (FIG. 7) que servirão como ponto de apoio para a Marinha indiana no patrulhamento e monitoramento da África austral e do canal de Moçambique, ponto estratégico de passagem de navios mercantes petroleiros (BASHFIELD, 2021). Seguindo na mesma linha dos Estados insulares mencionados no parágrafo acima, a Índia assumiu em 2019 as operações do Porto de Chabahar e confirmou o apoio na construção de uma ferrovia ligando o Porto a cidade de Zahedan que faz fronteira com o Afeganistão (FIG. 8), facilitando seu acesso comercial ao referido Porto (LAXMAN, 2019).

Chamando a atenção para a vigilância na ROI, o governo Modi realizou tratativas para instalar Sistemas de Radar de Vigilância Costeira (SRVC) na Maldivas, Myanmar, Bangladesh e Indonésia, de forma a expandir o sistema de vigilância já existente na Seychelles, na Maurício, na Sri Lanka e na Tailândia. A rede de informações criada pelo sistema contribuirá para a consciência de domínio marítimo na ROI (BAGCHI, 2019). O SRVC é capaz de identificar pequenas embarcações, barcos de pesca, navios e monitorar quaisquer atividades ilegais no mar. Há o alerta, também, com o aumento de navios de pesca chineses na ROI, além do trânsito de navios da China que vão para o Paquistão (BHALLA, 2020).

É de se observar que as ações realizadas por Modi nesses Estados, além de impulsionar o projeto SAGAR numa cooperação multilateral, também apresenta a preocupação em manter a segurança das LCM pelo acesso ao canal de Suez e pelo Sul da África, bem como, a segurança das ZEE e as ameaças a partir do mar, validando tanto as diretrizes das estratégias de conflito e da segurança costeira e no mar da Marinha indiana descritas no capítulo 3, quanto as características de Estados Modernos e pós-Modernos apresentados no capítulo 2, deste trabalho.

As relações de Modi, especificamente, com Sri Lanka e Maldivas têm sido parte de um acordo trilateral que envolve treinamento e capacitação de forças navais, exercícios conjuntos regulares e reuniões de segurança nacional. Esse processo de construção de um grupo de segurança marítima entre os Estados insulares na ROI é parte de suas aspirações de ser um "fornecedor de uma rede de segurança" para a região (BREWSTER, 2015). Cabe ressaltar que a ênfase no desenvolvimento das capacidades marítimas dos Estados insulares se alinha bem com o projeto "Sagarmala" de Modi (SINGH, 2016). Desta feita, notamos a conformidade desses acordos interestatais realizados por Modi com a estratégia de ambiente marítimo favorável descrito no IMSS-2015, da mesma forma, a aderência com a teoria de Estados pós-Modernistas de Till (2013).

4.1.2 A estratégia do "*Act East*"

Não seria cabível citar a estratégia do "*Act East*" sem mencionar a atuação da China no sudeste asiático, que está cada vez mais assertiva em dominar a região. Com isso, os Estados

pertencentes a ASEAN (*Association of South-East Asian Nations*)²⁸ buscaram na Índia o contrapeso das ações agressivas no ambiente marítimo do sudeste asiático (DEWAN, 2021).

Na 17ª Cúpula virtual Índia-ASEAN em 2019, Modi discursou sobre a saída da Índia da RCEP (*Regional Comprehensive Economic Partnership*)²⁹ devido a não atenção dada aos interesses indianos, a saber: preocupação do excesso de produtos chineses na Índia; déficit comercial; e proteção dos seus setores agrícolas e de laticínios. No entanto, ressaltou que o comprometimento em aprofundar as relações com a ASEAN permaneceria. Ainda destacou a importância da manutenção da paz, estabilidade e segurança marítima na região do Indo-Pacífico, mormente, com o respeito as leis do CNDUM no mar do sul da China (HAIDAR, 2020).

Em face disso, a Marinha indiana tem realizado exercícios conjuntos com outras Marinhas na região marítima do Indo-Pacífico, no qual podemos verificar o exercício anual SIMBEX com a Marinha de Singapura e o MILAN-*Multi Nation Exercise*, que acontece de dois em dois anos, com as Marinhas de Brunei, Indonésia, Singapura, Malásia, Filipinas, Tailândia e Vietnã (DEWAN, 2021).

O Primeiro-Ministro Modi, em resposta a presença militar chinesa, principalmente de submarinos no Indo-Pacífico, realizou uma aproximação com os EUA, conduzindo o exercício naval conjunto MALABAR em 2015 e em 2017 com a incorporação do Japão. Neste último exercício, as Marinhas operaram de forma coordenada e cooperativa numa patrulha de guerra antissubmarino na Baía de Bengala. Como poder de presença foram usados 21 navios, 2 submarinos, 2 porta-aviões e 1 porta-helicóptero e mais de 100 aeronaves das Marinhas do EUA, Índia e Japão, além das aeronaves de esclarecimento P-8A e P-8I dos EUA e da Índia,

²⁸ Os Estados do sudeste asiático pertencentes ao ASEAN: Brunei, Cambodia, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, As Filipinas, Tailândia e Vietnã.

²⁹ RCEP é o acordo de livre comércio entre os Estados: China, Japão, Austrália, Coreia do Sul e os membros da ASEAN.

todos os meios com a missão de domínio marítimo e guerra antissubmarino no Indo-Pacífico (SAWANT, 2017).

Outro ator importante na estratégia de Modi é a Rússia, pertencente a área marítima do Indo-Pacífico contemplada no IMSS-2015. Num encontro com o Presidente russo Vladimir Vladimirovitch Putin (1952-), os líderes acordaram uma cooperação no combate ao terrorismo na ROI e a intensificação das ações na área marítima leste. Adicionalmente, concordaram em construir uma ordem mundial multipolar, visto que os dois Estados são fundamentais como grandes potências para manter o equilíbrio e a paz global (CHAUDHURY, 2018).

Por essa estratégia do “*Act East*” de Modi constatamos aspectos de Estados Modernos, pelo fato dos interesses nacionais indianos estarem em primeiro lugar nos acordos multilaterais e na preocupação da presença militar da China na região do Indo-Pacífico. Entretanto, a cooperação com outros Estados na segurança marítima da região numa Diplomacia Cooperativa e o interesse na manutenção da estabilidade e paz na ROI são enfoques presentes nos Estados pós-Modernos. Cabe salientar, que os exercícios conjuntos com outras Marinhas e a ênfase no respeito às normas do CNUDM tem aderência com as diretrizes e estratégias presentes na IMSS-2015.

4.1.3 A política do “*Make in India*” e o desenvolvimento militar e tecnológico indiano

Em seu discurso na conferência de comandantes das forças armadas a bordo do Porta-aviões *Indian Naval Ship* (INS) *Vikramaditya* em 2015, Modi ressaltou a importância do “*Make in India*”, de modo que uma nação segura e de alto poderio militar só será possível com uma sólida base industrial de defesa, buscando incentivo de empresas de defesa estrangeiras, a fim de possibilitar o impulso das capacidades nacionais no campo tecnológico e no desenvolvimento econômico (ÍNDIA, 2015).

Como consequência, o investimento direto estrangeiro em 2016 alcançou um nível máximo, o que possibilitou o superávit na Índia que não acontecia desde 2004, ratificando o sucesso do “*Make in India*” de Narendra Modi (TOI, 2016). No campo militar, foi promulgada pelo governo a Política de Compras de Defesa – 2016, documento que orienta as compras de itens de defesa e que torna obrigatório a aquisição de 40% de produtos nacionais para fins militares, incentivando as indústrias de defesa indianas. Releva citar que os contratos com empresas de defesa estrangeiras, como construções de navios, deverão ser executados nos estaleiros nacionais (GOKHALE, 2017).

Modi impulsionou a Organização de Pesquisa e Desenvolvimento de Defesa (DRDO)³⁰ que é responsável pelo desenvolvimento de mísseis, dentre outros itens de defesa. Não poderia deixar de destacar que os gastos com defesa no governo Modi aumentaram de US\$ 56 bilhões em 2014 para 71 bilhões em 2019³¹.

Mesmo que a Índia tenha projetado e construído inteiramente o porta-aviões INS Vikrant com previsão de comissionar em meados de 2022 (PHILIP, 2021), as parcerias com empresas estrangeiras são importantes e podem ser observadas no projeto do porta-aviões de propulsão nuclear, o INS Vishal. A indústria nacional de defesa indiana ainda não possui a tecnologia de propulsão nuclear em navios de superfície e, por isso, há a possibilidade de cooperação técnica EUA-Índia ou França-Índia. A aeronave de combate nacional Tejas LCA (*Light Combat Aircraft*) não será empregada no INS Vishal, embora a Índia esteja avançada no seu desenvolvimento. A preferência pela catapulta de lançamento CATOBAR (*Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery*) inviabiliza o emprego das aeronaves russas MiG-

³⁰ Sigla do idioma em inglês “*Defense Research Development Organisation*” (DRDO).

³¹ Dados dos gastos militares da Índia disponível em: <<https://tradingeconomics.com/india/military-expenditure>>. Acesso em 28 Jul. 2021.

29K, atualmente usados pela Índia. A escolha deverá ser entre as aeronaves dos EUA ou da França compatíveis com a referida catapulta (GADY, 2018).

Para não depender de empresas de defesa estrangeiras, dada a situação cada vez pior com a China e as contínuas tensões com o Paquistão, Modi acelerou os esforços para alcançar a autossuficiência em sistemas e tecnologias de mísseis. Atualmente, a Índia tem a capacidade de desenvolver qualquer tipo de sistema de mísseis com tecnologia local, por meio do apoio total da indústria de defesa nacional. Pela primeira vez, o governo indiano está incentivando a exportação de seus mísseis para Estados “amigos” (GOKHALE, 2017).

No domínio nuclear, a Índia desenvolveu o míssil Agni que está na 5ª versão, com alcance de 5.000 km. Os mísseis com lançamento pelos submarinos estão sendo desenvolvidos para serem entregues para testes na Marinha indiana (GOKHALE, 2017), fato este alcançado em janeiro de 2020 com o lançamento-teste do míssil balístico K-4 que provavelmente fará parte da dotação do Submarino Nuclear INS Arihant (PADILHA, 2020).

Um grande sucesso da DRDO foi a Defesa de Mísseis Balísticos (BMD)³² que é um sistema de dois níveis totalmente automatizado compreendendo uma rede sobreposta de radares de rastreamento e alerta antecipado, comando e controle confiáveis, bem como baterias terrestres e marítimas de mísseis interceptadores avançados. Em 2017, a DRDO testou um míssil interceptador de Defesa Aérea Avançada, o qual destruiu o alvo balístico que se aproximava a uma altitude de cerca de 15 km com extrema precisão. Essa conquista colocou a Índia na elite de quatro Estados - EUA, Rússia, Israel e China - que têm a capacidade de neutralizar alvos de mísseis balísticos nessas altitudes (GOKHALE, 2017).

A assinatura em 2016 do LEMOA (*Logistics Exchange Memorandum of Agreement*) entre a Índia e EUA, após 11 anos de hesitação dos governos anteriores por receio

³² Sigla do idioma inglês “*Ballistic Missile Defence*” (BMD).

de ser rotulado pró-EUA, foi um momento revolucionário nos laços militares indo-americanos. Modi e sua equipe de segurança nacional sinalizaram uma mudança inequívoca rumo a uma maior defesa, especialmente marítima, na cooperação com os EUA e seus aliados. Tal acordo, pode ser visto como um aviso à China de que a Índia está disposta a ir mais longe do que foi, até então, para manter o equilíbrio e estabilidade na ROI, numa tentativa de conter as assertivas chinesas na região (GOKHALE, 2017).

No campo espacial, o Governo Modi lançou uma série de satélites para a defesa por meio da ISRO (*Indian Space Research Organisation*), sendo satélites militares de reconhecimento e detecção radar para aumentar a capacidade de vigilância das suas forças. A Marinha indiana terá seu segundo satélite exclusivo até 2022, o primeiro (Gsat-7) está em órbita desde 2013. O segundo satélite, Gsat-7R, permitirá uma comunicação de toda Força Naval com o centro de operações em terra, além da comunicação entre os navios e aeronaves da Marinha em multibanda e atualização das informações em tempo real, aumentando a capacidade de rede dos recursos navais no mar (SINGH, 2019). A plataforma de lançamento indiana é tão confiável que o primeiro satélite projetado e desenvolvido pelo Brasil, o AMAZONIA 1, foi lançado da Índia (INPE, 2021).

Como podemos perceber a política do “*Make in Índia*” de Modi alavancou a “indigenização” da Índia, desenvolvendo a base da indústria nacional de defesa e sua autossuficiência estratégica. Também notamos o aumento dos gastos no Ministério da Defesa, possibilitando a maior participação das empresas de defesa estrangeiras, trazendo tecnologia e inovação para a Índia em diversos campos. Tais medidas adotadas pelo governo estão em consonância com o IMSS-2015 nas estratégias de dissuasão nuclear e para desenvolvimento da capacidade e força marítima. Com relação ao sistema BMD, é de fato uma tarefa da Marinha Moderna apontada por Till (2013), porém, o acordo LEMOA está alinhado com os determinantes dos Estados pós-Modernos.

4.1.4 A Força Naval indiana do século XXI

O governo indiano tem envidado esforços para modernizar a Marinha da Índia no intuito de assegurar seus interesses nacionais e atuar como fornecedor de segurança, operando efetivamente nas áreas da ROI e tendo maior atuação no Leste da região propriamente dita do Indo-Pacífico, de modo a atender todos os espectros de atividades e tarefas impostas a sua Força Naval. Para tal, de acordo com o Plano de Perspectiva da Capacidade Marítima, a Marinha pretende possuir 200 navios de superfície, 500 aeronaves e 24 submarinos, sendo que atualmente possui 132 navios, 220 aeronaves e 15 submarinos (SALIL, 2020).

Um dos projetos que estão em andamento é o do porta-aviões conforme supramencionado no item anterior, O INS Vikrant e o INS Vishal de propulsão nuclear. A intenção da Marinha indiana é possuir 3 porta-aviões, com um operando na costa leste, o outro na costa oeste e o terceiro estaria em manutenção e reparo (GIORDANI, 2021). O projeto 17A das Fragatas classe Nilgiri, lançado em 2015, são navios de alta tecnologia em furtividade, com previsão de comissionamento em 2022 do primeiro dos 7 navios que serão construídos na Índia (SALIL, 2020).

O projeto 15A comissionou o Destroier INS Kolkata (2014), o INS Kochi (2015) e o INS Chennai (2016), todos com tecnologia furtiva e grande capacidade de combate nos 3 ambientes de guerra. No aprimoramento da Classe Kolkata em furtividade, sensores e armamentos mais modernos, o projeto 15B foi lançado em 2015 com a previsão de construção de 4 navios, sendo o INS Visakhapatnam o primeiro navio da classe em construção, com expectativa de entrega à Marinha indiana ainda em 2021, os outros 3 navios serão comissionados uma a cada ano. (SALIL, 2020).

No projeto 28 ASW, as 4 Corvetas foram projetadas especificamente para a guerra antissubmarino, a Corveta INS Karmota (2014) dá nome a Classe, as outras 2 foram

comissionadas em sequência: a INS Kadmatt (2016) e a INS Kiltan (2017) (SALIL, 2020). A última Corveta da Classe, a INS Kavaratti foi comissionada em 2020 terminando o projeto que teve como características o design e construção na Índia, com 90% dos produtos nacionais. Além da capacidade antissubmarino da classe, todas possuem excelente autodefesa e elevada autonomia (ÍNDIA, 2020).

As aquisições dos meios de superfície autorizadas pelo Governo são diversificadas, de modo a atender à múltiplos empregos e espectros de ameaça: aquisição de 4 navios de desembarque anfíbio em 2018; construção na Índia de 5 navios auxiliares de apoio logístico com apoio do Estaleiro Turco; construção de 8 navios antissubmarino de águas rasas, o primeiro previsto para 2022; e o projeto de construção de 12 navios de contramedidas de minagem e 8 navios varredores, com previsão de entrega em 2022 (SALIL, 2020).

É de fato relevante a importância da expansão da força de submarinos da Marinha indiana, o projeto 75 prevê a construção no total de 6 submarinos convencionais Scorpène em convênio com a França, o primeiro Submarino INS Kalvari que dá nome a classe foi comissionado em 2017, o INS Khanderi em 2019, o INS Karanj em 2021, ainda para ser comissionado o INS Vela e, em construção, os INS Vagir e Vagsheer. Em 2019 o governo aprovou o projeto 75I para a aquisição de mais 6 submarinos convencionais que estão em tratativas com empresas estrangeiras de parcerias estratégicas com a Índia (SALIL, 2020).

Na esfera nuclear, o programa de submarinos nucleares de mísseis balísticos (SSBN)³³ foi impulsionado com o desenvolvimento e construção indiana do INS Arihant, que dá nome a classe, comissionado em 2016, o INS Arighat está com previsão de comissionamento em 2021, sendo o segundo no total de 6 previstos no programa (SALIL, 2020). Em 2019 a Índia assinou contrato de arrendamento por 10 anos de um submarino de propulsão nuclear Russo,

³³ Sigla do idioma inglês: *Ship Submersible Ballistic Nuclear* (SSBN).

sendo previsto que os sensores e outros equipamentos serão indianos. O submarino será chamado de INS Chakra III e não dotará mísseis balísticos nucleares por força de acordos internacionais (RAGHUVANSHI, 2019). Vale destacar a preocupação do governo Modi em aumentar a dotação da Marinha da Índia de SSBN e de submarinos convencionais, a fim de realizar as estratégias previstas no INSS-2015, do mesmo modo, que as tarefas presentes nas Marinhas Modernas como a Dissuasão nuclear e Boa ordem do mar exclusiva.

O aumento na capacidade de vigilância na ROI não seria deixado de lado por Modi, foi aprovada pelos EUA em 2019 a venda para a Índia de drones equipados com mísseis e outros sistemas. O projeto indiano prevê, também, a compra de 10 aeronaves P-8I dos EUA no emprego de esclarecimento e de guerra antissubmarino, nessa mesma linha de emprego, a aquisição de 24 Helicópteros 60R Seahawk (SALIL, 2020). Para um salto de tecnologia, o governo indiano acertou com os EUA o arrendamento, para uso da Marinha indiana por 1 ano, de duas aeronaves não-tripuladas MQ-9B - “Guardião dos Mares”, com capacidade de realizar missões de vigilância, inteligência e reconhecimento de longa duração e média altitude (PERI, 2020).

Desempenhando um maior papel na estratégia marítima da Índia, a Guarda Costeira obteve o incremento de seus meios pelo governo de Modi. Foram adquiridos 16 Helicópteros leves para patrulhamento ao longo da costa. Em 2015 foi lançado o projeto para construção indiana de 7 Navios de Patrulha Offshore (NPO), sendo o primeiro comissionado em 2018, o ICGS Vikram (AYYAPPAN, 2018), o sexto navio da classe foi comissionado no início do corrente ano e possui armamento, sensores, aeronave orgânica e 4 embarcações rápidas para emprego em busca, resgate, patrulha e aplicação das leis nas águas costeiras e ZEE indianas (SIDHARTHA, 2021).

Ainda na expansão da frota do NPO, foi comissionado em 2020 o ICGS Sachet, projetado e construído por estaleiros indianos, sendo o primeiro dos 5 navios previstos, cujo

projeto foi lançado por Modi em 2016. Foram comissionados no mesmo evento 2 embarcações de interceptação que podem atingir velocidades acima de 45 nós (90km/h), projetadas para patrulha costeira de cabotagem e operações marítimas de baixa intensidade. Com isso, a Guarda Costeira indiana atingiu a marca de 150 navios/embarcações e 62 aeronaves, sendo que 40 navios/embarcações estão em construção, assim como, 16 aeronaves para serem entregues à Guarda Costeira, que aumentará a capacidade de vigilância e combate às ameaças não-tradicionais na costa marítima da Índia (SHARMA, 2020).

Assim sendo, é merecedor de enaltecer que o governo de Modi impulsionou a Marinha indiana e a Guarda Costeira com novos meios de diversas capacidades, com uma Força Naval balanceada, de modo a realizar diversas tarefas e abranger todos os espectros de ameaças. Desta feita, apontamos na política de governo de Modi a presença dos argumentos de Estados Modernos e pós-Modernos. Além disso, tais incorporações de navios, embarcações e aeronaves modernas tanto na Marinha quanto na Guarda Costeira, permitem cumprir as estratégias reveladas no documento IMSS-2015.

Com base no exposto neste presente capítulo, nota-se que o pensamento estratégico de Modi aproximou a Índia não só dos Estados do seu entorno estratégico, mas também, com o Ocidente. Atuou de forma incisiva tanto na Região do Oceano Índico quanto no Indo-Pacífico em sua estratégia de “*Act East*” e, implementou de forma assertiva a política do “*Make in India*” que capacitou a base da indústria de defesa nacional, fomentando o desenvolvimento econômico e tecnológico da Índia, o que possibilitou a execução dos projetos de construção dos novos meios navais indianos. Desta maneira, podemos notar que o pensamento estratégico de Narendra Modi está alinhado com a diretrizes do IMSS-2015 relacionadas no capítulo anterior.

Pelo visto em todos os capítulos apresentados até aqui, poderemos, finalmente, realizar uma conclusão que será a seguir descrita neste trabalho.

5 CONCLUSÃO

Tendo em vista as significativas mudanças ocorridas no século XXI, em face de uma transformação, principalmente econômica, advinda do comércio marítimo “sem fronteiras” no mundo globalizado, esta dissertação teve como propósito identificar se o documento de Estratégia de Segurança Marítima da Índia revelado em 2015 e o pensamento estratégico do Primeiro-Ministro indiano Narendra Modi têm aderência com as teorias estratégicas contemporâneas. Para alcançar tal propósito, foi empregada, como desenho de pesquisa, a comparação da teoria com a realidade, por meio de pesquisas bibliográficas e documentais.

Como teoria, no capítulo 2, foi abordado os Estados e suas respectivas Marinhas Modernas e pós-Modernas do professor Geoffrey Till, no qual evidenciam-se a influência dos aspectos culturais, econômicos e políticos no Poder Marítimo de um Estado que balizam as diretrizes e emprego do Poder Naval.

As Marinhas Modernas e pós-Modernas expressam o Poder Naval como parcelas de emprego militar do Poder Marítimo, suas tarefas são bem definidas e direcionadas a atender os interesses nacionais conforme relacionados no capítulo teórico. No tocante ao documento IMSS-2015 da Índia, visto no capítulo 3, ficou evidente que a Marinha de guerra indiana é a principal manifestação do Poder Marítimo, sendo sua estratégia marítima focada em grande parte ao emprego da sua Força Naval.

Realizando a comparação entre as diretrizes do documento estratégico indiano “*Ensuring Secure Seas*” e a teoria de Till, chegamos às conclusões que se seguem.

As diretrizes relacionadas no IMSS-2015 apresentam as tarefas de Marinha Moderna no que tange à Estratégia de dissuasão, que prevê o uso de armas nucleares numa eventual retaliação a qualquer ataque nuclear que venha a sofrer em ameaças tradicionais ou

não-tradicionais. Outro ponto, é a presença das operações anfíbias como projeção de poder na Estratégia de conflito, assim como, o ataque às LCM inimigas, que são ações navais predominantemente tradicionais.

Ainda se destaca, como tarefa de Marinha Moderna a Estratégia de segurança costeira e no mar, cuja preocupação são as ameaças que podem interromper as suas atividades econômicas na ZEE, visto que a segurança energética e a pesca são atividades essenciais no território marítimo da Índia e a grande parte de suas atividades comerciais são por meio dos oceanos. Importante citar que a Estratégia para desenvolvimento da capacidade e força marítima tem como principal objetivo o desenvolvimento da indústria nacional de defesa baseada na política da “indigenização”, seja na construção de navios, submarinos, aeronaves e armas, permitindo uma Força Naval balanceada e a superioridade estratégica.

Com relação a Marinha indiana como pós-Moderna, o IMSS-2015 apresenta determinantes e perspectivas de cooperação e de colaboração com outras Marinhas em prol de uma maior segurança marítima na ROI, garantindo a manutenção das LCM, além do relevante emprego da Guarda Costeira atuando em conjunto com a Marinha indiana na boa ordem do mar. Cabe ainda mencionar, o compromisso da atuação da Força Naval em respeito às leis marítimas internacionais da CNUDM. No que diz respeito à Estratégia de segurança costeira e no mar revelada no referido documento, chama à atenção a preocupação das ameaças a partir do mar que podem influenciar no território indiano, como foi o caso dos atentados terroristas em Mumbai (2008).

A estratégia para ambiente marítimo favorável, na qual podemos verificar as importantes ações de ajuda humanitária, de operações de paz e de ORN que tem como pontos substanciais as operações e os exercícios conjuntos com outras Marinhas, de modo a elevar o grau de segurança marítima contra todos os espectros de ameaça. Essa estratégia marítima indiana é de fato a que tem maior presença de tarefas pós-modernistas, destacando as Operações

Expedicionárias; as Operações de Paz e Humanitárias; a Boa ordem do mar inclusiva; e a Diplomacia cooperativa.

Confrontando as ações do Primeiro-Ministro Narendra Modi em seu primeiro mandato de 2014 a 2019, com as diretrizes do IMSS-2015 e a teoria de Estados Modernos e pós-Modernos de Till, podemos concluir o seguinte.

No capítulo 4, foi apontado que Modi intensificou e priorizou as relações com outros Estados, indo além de seu entorno estratégico na ROI, colocando em prática seus projetos políticos-estratégicos Mausam, SAGAR e “*Act East*” descritos no IMSS-2015. Tais projetos impulsionaram a cooperação e a colaboração multilaterais comerciais e militares em proveito da segurança marítima regional no combate ao terrorismo e à pirataria, sendo características determinantes de Estados pós-Modernos.

Ressalta-se, também, as tratativas com Estados insulares para instalação do SRVC que proporciona um monitoramento constante e efetivo de toda a ROI, assim como, a construção de bases de apoio em pontos focais no oceano Índico, de modo a garantir a segurança das LCM internacionais na região. Outro fator pós-modernista de relevância de Modi são as ajudas humanitárias e operações de paz na ROI e ORN na região do Golfo, que foram realizadas em seu governo e enfatizadas como essenciais pelo Primeiro-Ministro.

É digno de nota que a atuação da Índia em exercícios conjuntos de grande vulto realizados periodicamente, como MILAN-*Multi Nation Exercise* e MALABAR, este último com a presença da USN, indica um pensamento estratégico de Estados pós-Modernos. Todavia, estes exercícios em que pese favorecerem a “garantia de mares seguros”, na verdade, estão intrinsecamente voltados à preocupação de Modi com a atuação militar e econômica da China na ROI e Indo-Pacífico, sendo característica basilar de Estado Moderno.

Em se tratando de Estado Moderno, um grande sucesso de Modi foi o “*Make in India*” ou a “indigenização”. Por tal estratégia de governo, a Índia fomentou a sua economia e

a sua base industrial de defesa, atingindo a autossuficiência em mísseis e outros armamentos, do mesmo modo, desenvolveu e construiu os meios para sua Força Naval, inclusive com tecnologia nuclear. Releva citar o grande salto tecnológico em defesa com BMD, posicionando a Índia dentre os cinco Estados no mundo com esta capacidade de defesa.

Além da “indigenização”, Modi aumentou os investimentos em defesa, por meio de diversos projetos que atraíram empresas estrangeiras, possibilitando a incorporação de Porta-aviões, Fragatas, Destróiers, Corvetas, submarinos convencionais e nucleares, aeronaves de diversos empregos, dentre outros meios navais. Ademais, a Guarda Costeira foi contemplada com navios e aeronaves para aumentar sua capacidade de emprego atendendo as diretrizes do IMSS-2015.

Após as análises dos capítulos anteriores, é de se concluir que o propósito da dissertação foi atingido, uma vez que o documento IMSS-2015 e o pensamento estratégico do Primeiro-Ministro Narendra Modi têm aderência com a teoria de Estados e Marinhas Modernas e pós-Moderna de Geoffrey Till. Há que destacar a maneira pendular de comportamento de emprego da Marinha indiana e estratégico de Modi que ora se fazem modernista e ora se fazem pós-modernista, dependendo sempre da situação política, econômica e militar da conjuntura atual que se encontra o seu entorno estratégico.

Por último, fica como recomendação para futuras pesquisas com o intuito de dar continuidade e ampliar este trabalho, a sugestão de realizar um estudo do segundo mandato do Primeiro-Ministro Narendra Modi no período de 2019 a 2024, de modo a verificar se ações de seu pensamento estratégico permanecem alinhadas com o documento estratégico marítimo indiano e com aderência à teoria de Geoffrey Till considerando a 4ª edição de seu livro *Seapower: A Guide for the twenty-first century* (2018).

REFERÊNCIAS

- AYYAPPAN, V. 2018. THE TIMES OF INDIA. *Indigenously developed offshore patrol vessel ICGS Vikram commissioned.* Disponível em: <<https://timesofindia.indiatimes.com/city/chennai/indigenously-developed-offshore-patrol-vessel-icgs-vikram-commissioned/articleshow/63715877.cms>>. Acesso em 01 Ago. 2021.
- BAGCHI, Indrani. 2019. THE TIMES OF INDIA. *India plans to extend coastal surveillance radar system to Maldives.* Disponível em: <<https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-plans-to-extend-coastal-surveillance-radar-system-to-maldives/articleshow/67627493.cms>>. Acesso em 25 Jul. 2021.
- BARCELLOS, João Miguel Villas-Bôas. 2018. POLÍTICA EXTERNA INDIANA PARA O SÉCULO XXI: EM BUSCA DE UMA INSERÇÃO INTERNACIONAL AUTÔNOMA. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/conjglobal/article/view/58477/36221>>. Acesso em 18 Jul. 2021
- BARUAH, Darshana M. 2015. The Diplomat. *India's Evolving Maritime Strategy.* Disponível em: <<https://thediplomat.com/2015/12/indias-evolving-maritime-strategy/>>. Acesso em 18 Jul. 2021.
- BASHFIELD, Samuel. 2021. THE INTERPRETER. *Agalega: A glimpse of India's remote island military base.* Disponível em: <<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/agalega-glimpse-india-s-remote-island-military-base>>. Acesso em 23 Jul. 2021.
- BHALLA, Abhishek. 2020. INDIA TODAY. *Eye on China, Indian sets up coastal radar in neighbourhood.* Disponível em: <<https://www.indiatoday.in/india/story/india-sets-up-coastal-radars-in-neighbourhood-to-keep-eye-on-china-1744751-2020-11-27>>. Acesso em 25 Jul. 2021.
- BLAREL, Nicolas. 2016. CARNEGIE INDIA. *Recalibrating India's Middle East Policy.* Disponível em: <<https://carnegieindia.org/2016/04/15/recalibrating-india-s-middle-east-policy-pub-63344>>. Acesso em 19 Jul. 2021.
- BRASIL. Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 02 Ago. 2021.
- _____. Escola de Guerra Naval. Princípios da Estratégia Marítima: O Poder Marítimo em ação. Rio de Janeiro. 88p. Nota de Aula.
- _____. Estado Maior da Armada. EMA-305. Doutrina Militar Naval. Brasília-DF. 2017. 142p.
- _____. GOVERNO DO BRASIL. 2021. Brasil recebe agradecimento da ONU. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/noticias/justica-e-seguranca/2021/02/brasil-recebe-agradecimento-da-onu>>. Acesso em: 29 Jun. 2021.

_____. Marinha do Brasil. Programa Classe Tamandaré. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare/saiba-mais-classe-tamandare>>. Acesso em: 29 Jun. 2021.

_____. Marinha do Brasil. Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL). Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/cgcfm/unifi>>. Acesso em: 29 Jun. 2021.

_____. Ministério das Comunicações. Disponível. 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/mcom/pt-br/noticias/2021/junho/mais-conexao-cabo-submarino-que-conecta-o-brasil-a-europa-e-ativado>>. Acesso em 23 Jun. 2021.

BREWSTER, David. 2015. Real Clear Defense. *India: Building a Sphere of Influence in the Indian Ocean?*. Disponível em: <https://www.realcleardefense.com/articles/2015/03/18/india_building_a_sphere_of_influence_in_the_indian_ocean_107772.html>. Acesso em 20 Jul. 2021.

CHAUDHURY, Roy. 2018. The Economic Times. *Narendra Modi, Vladimir Putin agree on building multipolar world order*. Disponível em: <<https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/narendra-modi-vladimir-putin-agree-on-building-multipolar-world-order/articleshow/64266272.cms?from=mdr>>. Acesso em 20 jul. 2021.

CORREA, Rafaela. A GUERRA CIVIL NA SOMÁLIA E SUAS CONSEQUÊNCIAS. Relatório técnico-científico. 2016. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul – UNIJUI – 2016. Disponível em: <<https://www.publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/salaconhecimento/article/view/7069/5834>>. Acesso em 02 Ago. 2021.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de Estratégia*. Tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso et al. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010. 760 p.

DEWAN, Vaibhav. 2021. *INDIA'S ACT EAST POLICY: STRATEGIC RATIONALES AND MARITIME*. Disponível em: <<https://thesecuritydistillery.org/all-articles/indias-act-east-policy-strategic-rationales-and-maritime-strategy>>. Acesso em 23 Jul. 2021.

DRISHTI, SAGAR Vision. 2020. Disponível em: <<https://www.drishtias.com/daily-updates/daily-news-editorials/sagar-vision>>. Acesso em 09 Jul. 2021.

EFE. Nova Déli. 2008. Notícias. Mundo. Índia diz que capturou 23 homens e frustrou ataque pirata no Golfo de Aden. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL921707-5602,00.html>>. Acesso em 12 Jul. 2021.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. ADVANTAGE AT SEA: Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power. 2020. p.3. Disponível em: <<https://media.defense.gov/2020/Dec/17/2002553481/-1/-1/0/TRISERVICESTRATEGY.PDF/TRISERVICESTRATEGY.PDF>>. Acesso em: 29 Jun. 2021

_____. ADVANTAGE AT SEA: Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power. 2020. Prefácio. Disponível em: <<https://media.defense.gov/2020/Dec/17/2002553481/-1/-1/0/TRISERVICESTRATEGY.PDF/TRISERVICESTRATEGY.PDF>>. Acesso em: 29 Jun. 2021.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científica*. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p. (Coleção Aprender).

GADY, Franz-Stefan. 2018. THE DIPLOMAT. *Future of India's Supercarrier Program Still Uncertain*. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2018/07/future-of-indias-supercarrier-program-still-uncertain/>>. Acesso em 25 Jul. 2021.

GIORDANI. CAVOK. 2021. *Marinha da Índia adia os testes de mar do INS Vikrant*. Disponível em: <<https://www.cavok.com.br/marinha-da-india-adia-os-testes-de-mar-do-ins-vikrant>>. Acesso em 30 Jul. 2021.

GOKHALE, Nitian A. 2017. *SECURING INDIA THE MODI WAY Pathankot, Surgical Strikes and More*. BLOOMSBURY PUBLISHING INDIA PVT. LTD. New Delhi London Oxford New York Sydney. Published by Bloomsbury Publishing India Pvt. Ltd.

HAIDAR, Suhasini. 2020. THE HINDU. *India and ASEAN to expand trade despite RCEP walkout*. Disponível em: <<https://www.thehindu.com/news/national/prime-minister-narendra-modi-addresses-the-17th-india-asean-summit-through-videoconference/article33084299.ece>>. Acesso em 23 Jul. 2021.

ÍNDIA. MARINHA DA ÍNDIA. 2016. *Press Release*. Disponível em: <<https://www.indiannavy.nic.in/content/india-brazil-and-south-african-conduct-joint-naval-exercise-go-ibsamar-v>>. Acesso em 12 Jul. 2021.

_____. MARINHA DA ÍNDIA. 2021. *OVERSEAS OPERATIONS*. Disponível em: <<https://indiannavy.nic.in/content/overseas-operations>>. Acesso em 27 Jul. 2021.

_____. MINISTRY OF CULTURE. 2015. *Press Release*. Disponível em: <<https://www.indiaculture.nic.in/sites/default/files/events/Project%20Mausam.pdf>>. Acesso em 09 Jul. 2021.

_____. MINISTRY OF DEFENCE. *ENSURING SECURITY SEAS: Indian Maritime Security Strategy*. Nova Délhi. 2015. 103p.

_____. MINISTRY OF DEFENCE. 2020. *Press Release*. Disponível em: <<https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1666543>>. Acesso em 30 Jul. 2021.

_____. PRIME MINISTER. 2015. *PM chairs Combined Commanders' Conference on board INS Vikramaditya at Sea*. Disponível em: <https://www.pmindia.gov.in/en/news_updates/pm-chairs-combined-commanders-conference-on-board-ins-vikramaditya-at-sea/>. Acesso em 22 Jul. 2021.

Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. INPE. 2021. São José dos Campos - SP. *Lançado com sucesso o Amazonia 1, primeiro satélite nacional de observação da Terra*. Disponível em: <http://www.inpe.br/noticias/noticia.php?Cod_Noticia=5706>. Acesso em 26 Jul. 2021.

LAKSHMI, Aiswarya. MarineLink, 2018. Sagarmala da Índia recebe prêmio de ouro. Disponível em: <<http://pt.marinelink.com/news/sagarmala-%C3%ADndia-recebe-prêmio-ouro-253489>>. Acesso em 07 Jul. 2021

LAXMAN, Pai. 2019. MARINE LINK. A Índia toma o porto de Chabahar do Irã. Disponível em: <<http://pt.marinelink.com/news/%C3%ADndia-toma-porto-chabahar-irã-276774>>. Acesso em 22 Jul. 2021.

MINGST, Karen A.; ARREGUÍN-TOFT, Ivan M. *Princípios de relações internacionais*. Tradução de Cristiana de Assis Serra. 6. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014. 590p. Título original: *Essentials of International Relations*.

PADILHA, Luiz. 2020. DEFESA AÉREA & NAVAL. Índia teste mísseis balísticos k-4 lançados por submarinos. Disponível em: <<https://www.defesaareanaval.com.br/defesa/india-testa-misseis-balisticos-k-4-lancados-por-submarinos>>. Acesso em 25 Jul. 2021.

PERI, Dinakar. 2020. THE HINDU. *Navy inducts two Sea Guardian drones on lease from U.S.* Disponível em: <<https://www.thehindu.com/news/national/navy-inducts-two-sea-guardian-drones-on-lease-from-us/article33178519.ece>>. Acesso em 31 Jul. 2021.

PHILIP, Snehash Alex. 2021. THE PRINT. *Sea trials of first indigenous aircraft carrier INS Vikrant in July, commissioning mid-2022*. Disponível em: <<https://theprint.in/defence/sea-trials-of-first-indigenous-aircraft-carrier-ins-vikrant-in-july-commissioning-mid-2022/684286/>>. Acesso em 24 Jul. 2021.

Potato Pro. Top 25, Potato Producing Countries. 2019. Disponível em: <<https://www.potatopro.com/world/potato-statistics>>. Acesso em 22 Jun. 2021.

RAGHUVANSHI, Vivek. 2019. DefenseNews. *India signs \$3 billion contract with Russia for lease of a nuclear submarine*. Disponível em: <<https://www.defensenews.com/global/asia-pacific/2019/03/08/india-signs-3-billion-contract-with-russia-for-lease-of-a-nuclear-submarine/>>. Acesso em 31 Jul. 2021.

SALIL, Saloni. SPS NAVAL FORCES MAGAZINE. *Indian Navy: A Formidable Blue Water Force in the Making*. February-March 2020. Volume 15. nº 1. Disponível em: <http://www.spsnavalforges.com/e-magazine/?magid=70&Name=sp_s_naval_forces_1-2020&Info=SP%27s%20Naval%20Forces%20Issue%201%20-%202020&year=2020>. Acesso em 31 Jul. 2021.

SAWANT, Gaurav. 2017. INDIA TODAY. *India-US-Japan's Malabar naval exercise is a message gift-wrapped for China*. Disponível em: <<https://www.indiatoday.in/mail-today/story/malabar-naval-exercise-uss-nimitz-india-usa-japan-indian-ocean-china-1024661-2017-07-17>>. Acesso em 24 Jul. 2021.

SIDHARTHA, MP. 2021. DNA. *Coast Guard patrol vessel Vajra commissioned, to be based at Tuticorin*. Disponível em: <<https://www.dnaindia.com/india/report-coast-guard-s-157th-vessel-vajra-comissioned-in-chennai-to-be-based-at-tuticorin-2882874>>. Acesso em 01 Ago. 2021.

SINGH, Abhijit. 2016. Observer Research Foundation. Disponível em: <<http://www.orfonline.org/expert-speaks/modis-africa-visit-the-blue-economy-imperative/>>. Acesso em 21/Jul. 2021

SINGH, Surendra. 2019. THE TIMES OF INDIA. *ISRO to build 2nd dedicated satellite for Navy to interlink warships*. Disponível em: <<https://timesofindia.indiatimes.com/india/isro-to-build-2nd-dedicated-satellite-for-navy-to-interlink-warships-aircraft/articleshow/70310935.cms>>. Acesso em 25 Jul. 2021.

SHARMA, Abhishek. 2020. DNA. *Rajnath Singh commissions indigenously made Indian Coast Guard Ship 'Sachet', two interceptor boats*. Disponível em: <<https://www.dnaindia.com/india/report-rajnath-singh-commissions-indigenously-made-indian-coast-guard-ship-sachet-two-interceptor-boats-2824917>>. Acesso em 01 Ago. 2021.

TILL, *Seapower: A Guide for the twenty-first century*. 3rd Edition. Londres: Routledge 2013, 412p.

TOI. THE TIMES OF INDIA. 2016. *Modi's 'Make in India' a success: Moody's*. Disponível em: <<https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/modis-make-in-india-a-success-moodys/articleshow/51736262.cms>>. Acesso em 22 Jul. 2021.

_____. THE TIMES OF INDIA. *Battle for Mumbai ends, death toll rises to 195*. 2008. Disponível em: <https://timesofindia.indiatimes.com/Mumbai_siege_ends_combing_op_on_at_Taj/articleshow/3771119.cms>. Acesso em: 02 Jul. 2021.

TRADING ECONOMICS. *India Military Expenditure*. 2014-2020. Disponível em: <<https://tradingeconomics.com/india/military-expenditure>>. Acesso em 01 Ago. 2021.

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

ANEXO A



FIGURA 1 – Rotas Marítimas Internacionais na Região do Oceano Índico em 2015.

Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 18.

ANEXO B

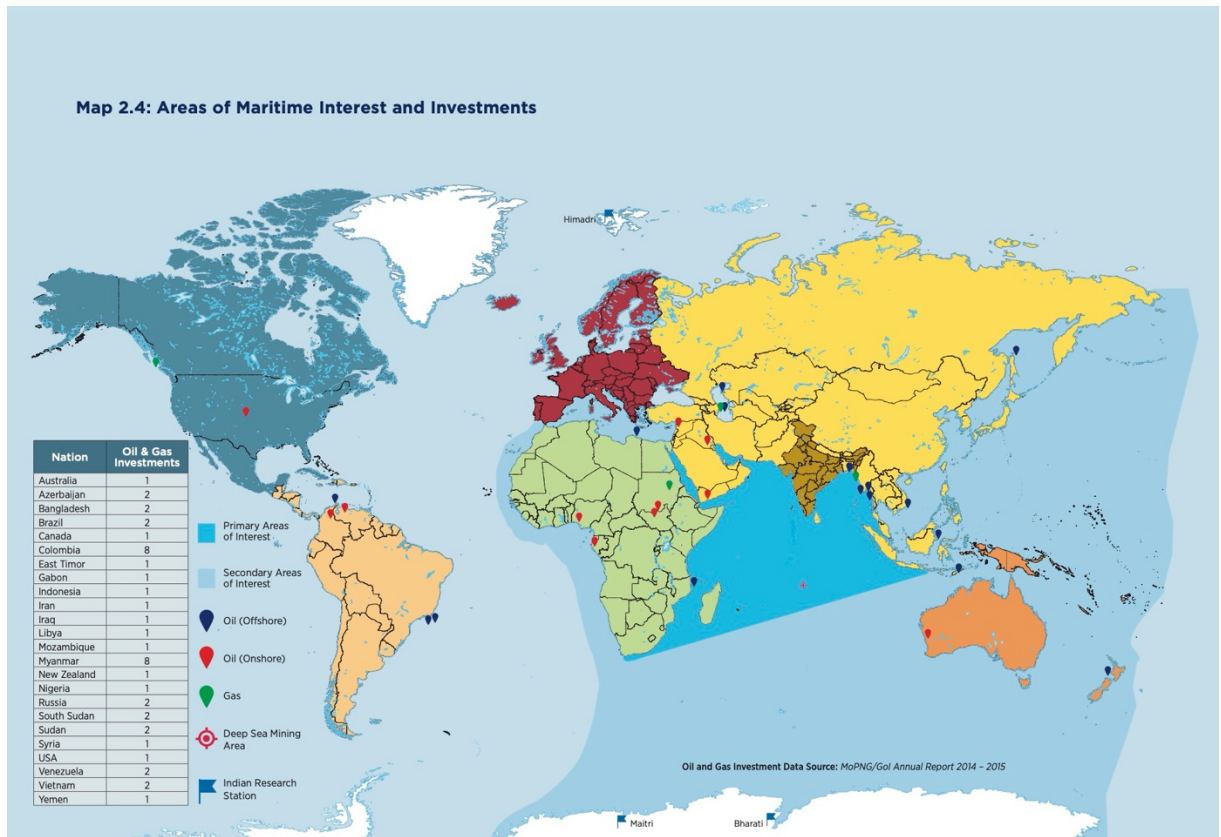


FIGURA 2 – Áreas primárias e secundárias de interesse indiano em 2015.

Fonte: ÍNDIA, 2015, p. 34.

ANEXO C



FIGURA 3 – Golfo de Áden.

Fonte: <https://tintaindomita.com/insomnio/el-misterio-del-golfo-de-aden-y-las-teorias-sobre-un-vortice-desconocido/>. Acesso em: 10 ago. 2021.

ANEXO D



FIGURA 4 – Ilhas do Oceano Índico.

Fonte: <http://desicatur.com/2018/05/guia-rapido-sobre-as-ilhas-do-indico/>. Acesso em: 10 ago. 2021.

ANEXO E

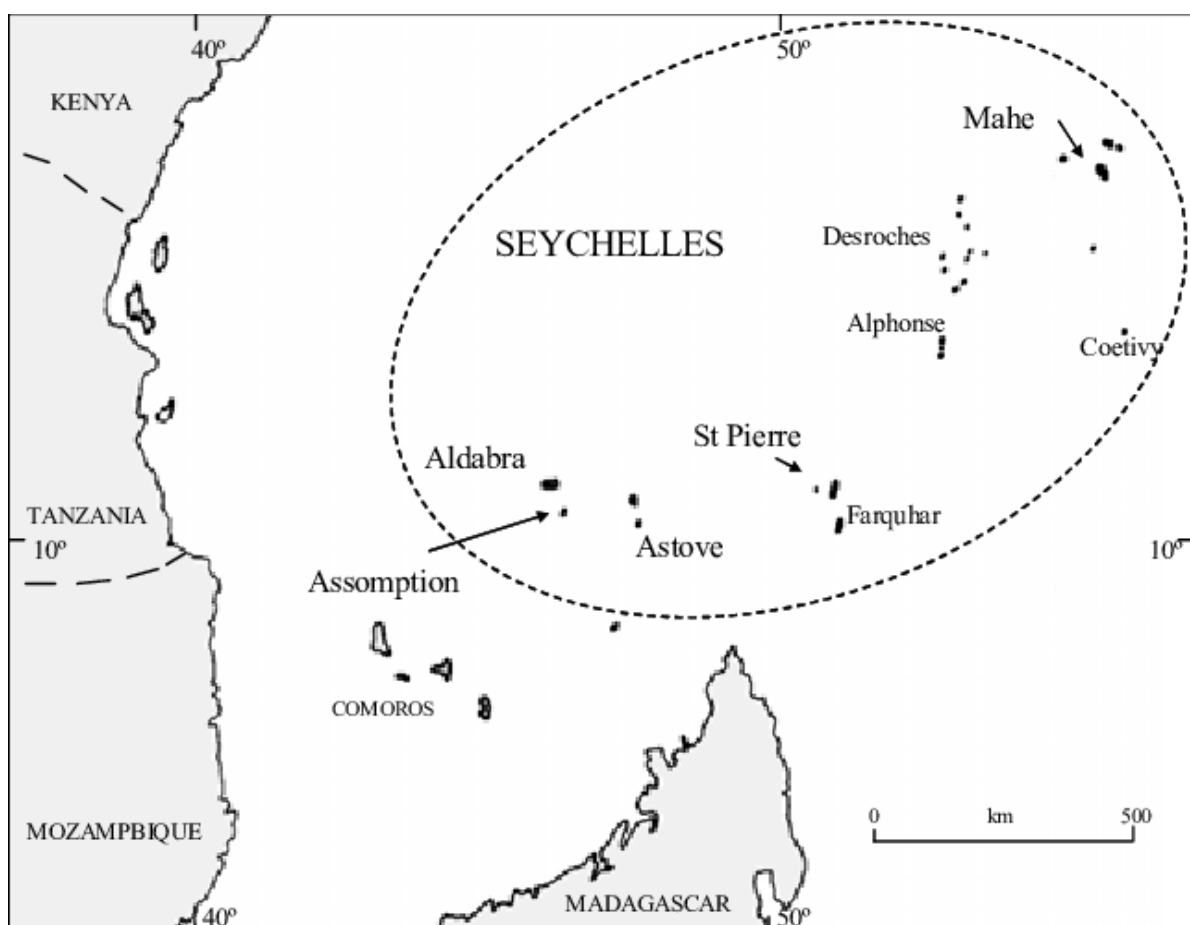


FIGURA 5 – Ilha de *Assumption* em Seychelles.

Fonte: https://www.researchgate.net/figure/Location-of-AMP-sites-in-the-Seychelles-western-Indian-Ocean_fig1_258883950. Acesso em: 10 ago. 2021.

ANEXO F



FIGURA 6 – Djibouti – acesso ao mar Mediterrâneo.

Fonte: <https://foradazonadeconforto.com/noticias/djibouti-no-chifre-da-africa-quer-ser-a-cingapura-do-continente/>. Acesso em: 31 jul. 2020.

ANEXO G



FIGURA 7 – Instalações construídas na Ilha de Agalega.

Fonte: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/agalega-glimpse-india-s-remote-island-military-base>. Acesso em: 10 ago. 2021.

ANEXO H



FIGURA 8 – Porto de Chabahar e a cidade de Zahedan.

Fonte: https://www.resistir.info/p_escobar/india_04set20.html. Acesso em: 10 ago. 2021.