

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
CURSO DE POLÍTICA E ESTRATÉGIA MARÍTIMAS-2008

CMG JOSÉ ROBERTO BUENO JUNIOR

ESTRATÉGIA NAVAL DA ÍNDIA - PERSPECTIVAS DO PODER NAVAL

**A RELEVÂNCIA DO EMPREGO DE PORTA-AVIÕES NA CONSECUÇÃO DA
ESTRATÉGIA NAVAL INDIANA**

Rio de Janeiro

2008

JOSÉ ROBERTO BUENO JUNIOR

**A RELEVÂNCIA DO EMPREGO DE PORTA-AVIÕES NA CONSECUÇÃO DA
ESTRATÉGIA NAVAL INDIANA**

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para a conclusão
do Curso de Política e Estratégia Marítimas.
Orientador: CMG (RM1) Oliveira Neto.

RIO DE JANEIRO

2008

RESUMO

Uma característica presente, tanto nas primeiras quanto nas últimas dinastias indianas, foi o modesto papel dos militares. As Forças Armadas na Índia desempenham um papel menor na tomada de decisão na condução dos destinos do Estado do que em qualquer outro grande país do mundo. As lideranças indianas estiveram, na maioria das vezes, com a atenção voltada aos inimigos ao norte e de costas para o Oceano Índico. Este Oceano é o terceiro maior espaço oceânico do mundo, cobrindo em torno de 20% da superfície terrestre. Importantes rotas e hidrovias cruzam suas águas de leste para oeste e vice-versa, ligando o Oriente Médio ao extremo oriente. Diversos atores regionais e extra-regionais, com interesses nem sempre convergentes, interagem neste espaço. A região é palco de atividades terroristas e crimes transnacionais ligados, em sua maioria, a atores não estatais. A Índia tem uma localização estratégica neste Oceano. Uma linha de costa de 7.500 km, mais de 200 portos, um rico litoral, uma bem dotada zona econômica exclusiva (ZEE) com mais de 2,1 milhões de km² e mais de 1.200 ilhas são alguns dos patrimônios marítimos indianos que podem ser objeto de cobiça em momentos de tensão. Na visão indiana, as principais considerações sobre segurança devem abordar: o acesso das esquadras dos Estados mais poderosos do mundo ao Oceano Índico; a grande população islâmica que habita as margens deste Oceano, bem como as áreas interiores; o próspero comércio de petróleo do Golfo Pérsico; a proliferação tanto do poder militar convencional quanto de armas nucleares entre os países da região; o peso dos principais estreitos para a segurança marítima da Índia. Tais considerações fazem parte da equação que define a estratégia naval indiana. Neste sentido, o trabalho discorrerá sobre a estratégia naval da Índia, apontando as atribuições do poder naval indiano e as principais tarefas decorrentes, bem como os possíveis cenários de inserção deste poder naval. Por fim, será evidenciada a versatilidade, flexibilidade e contundência do emprego de porta-aviões e a sua relevância na estratégia naval indiana.

Palavras-chave: Porta-aviões. Estratégia Naval. Índia.

ABSTRACT

A feature present both in the first as the last Indian dynasties, was the modest role of the military. The armed forces in India play a minor role in decision-making of State destiny conduction than any other major country in the world. The Indian leaders were, in most cases, with attention focused on enemies to the north and their backs towards to the Indian Ocean. The Ocean is the third largest area of the world ocean, covering around 20% of the earth's surface. Major routes and waterways cross its waters from east to west and vice versa, connecting the Middle East to the Far East. Various regional and extra-regional actors, not always with convergent interests, interact in this space. The region is the stage of terrorist activities and transnational crimes, mostly related to the non-state actors. India has a strategic location in this Ocean, 7,500 km of coastline, more than 200 ports, rich seashore, a well endowed exclusive economic zone (EEZ) with more than 2.1 million square km and over 1200 islands are some of the Indian maritime assets that can be object of greed in times of tension. In the Indian view, the main considerations of security must address: the access of the world's most powerful states fleets to the Indian Ocean, the large Islamic population that inhabits the margins of the Ocean and the inland areas, the prosperous oil trade from Persian Gulf and the proliferation of both conventional military power as nuclear weapons among the countries of the region, the value of main choke points to the India maritime security. Such considerations take part in the equation that defines the Indian naval strategy. In this sense the work will examine the India naval strategy, pointing out the roles of Indian naval power and the resulting main tasks, as well as the envisaged scenarios of naval power insertion. Finally, it will be shown the versatility, flexibility and the incisive employment of aircraft carrier and its relevance on the Indian naval strategy.

Keywords: Aircraft Carrier. Naval Strategy. India.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADS -	Air Defense Ship
ASEAN -	Association of Southeast Asian Nations
CV -	Carrier Vessel
CVA -	Carrier Vessel, Attack
EMD	Estratégia Militar de Defesa
EUA -	Estados Unidos da América
GCC -	Gulf Cooperation Council
IBAS -	Fórum de Diálogo Índia-Brasil- África do Sul
IMO -	International Maritime Organization
LIMO -	Low Intensity Maritime Operations
MV -	Merchant Vessel
ONU -	Organização das Nações Unidas
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
SAR -	Search and Rescue
URSS -	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa do Oceano Índico	57
Figura 2 - Porta-aviões Viraat	58
Figura 3 - Air Defense Ship (ADS)	58
Figura 4 - Modelo do Porta-aviões Vikramaditya	59

LISTA DE TABELAS

- 1 - Receitas, Despesas e Saldos Fiscais Consolidados na Índia no Período 1980-1990 60

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	8
2.	O LEGADO HISTÓRICO E O PENSAMENTO POLÍTICO INDIANO..	11
3	O OCEANO ÍNDICO E SEU CONTEXTO. ATORES, INTERESSES E	
	AMEAÇAS.....	19
3.1	Salvaguarda da energia e do comércio	19
3.2	Atores, interesses e ameaças.....	21
3.2.1	Os principais atores extra-regionais	23
3.2.1.1	Rússia	23
3.2.1.2	Japão	24
3.2.1.3	China.....	24
3.2.1.4	EUA.....	26
3.2.2	Em direção a margem ocidental	28
3.2.3	Em direção a margem oriental.....	32
3.2.4	Disputas territoriais	35
3.2.5	Terrorismo	36
3.2.6	Crime marítimo transnacional	36
3.2.7	Degradação do meio ambiente marinho	37
3.2.8	Pesca	37
3.3	Considerações parciais	38
4	DESVENDANDO A ESTRATÉGIA NAVAL INDIANA	39
5	O PORTA-AVIÕES NA ESTRATÉGIA NAVAL INDIANA.....	45
6	CONCLUSÃO.....	51
	REFERÊNCIAS	54
	ANEXO A.....	577
	ANEXO B	60

1. INTRODUÇÃO

Um dos pontos de ruptura na história do mundo tem sido o surgimento de novos e influentes Estados nos assuntos mundiais. As impressionantes trajetórias de China e Índia sugerem fortemente que irão desempenhar um poderoso papel no mundo nas décadas por vir, similar ou tão impactante quanto o advento da união germânica no século XIX e a um poderoso EUA no início do século XX, transformando o cenário geopolítico.

À luz das transformações econômicas e políticas, a ascensão indiana parece assegurada. Um ponto fundamental para a construção de qualquer análise é que a Índia não está mais geopoliticamente contida no sul da Ásia como estava no período da Guerra Fria. Nos últimos anos tem pavimentado o caminho para atingir, potencialmente, a influência regional no Oceano Índico, a qual tinha aspirado. Para este propósito, Nova Delhi tem fortalecido sua posição e aprimorado o seu relacionamento com várias nações do litoral, a exemplo de Irã, Arábia Saudita, Sri Lanka, Mianmar, Cingapura, Tailândia, além das ilhas-nação do Índico. De igual ou maior importância, a ligação da Índia com os mais importantes atores externos ao Oceano Índico também tem se fortalecido. Estes são sucessos significativos e derivam do poder e influência do crescimento econômico da Índia e da percepção político-estratégica do Governo indiano.

Hiatos inevitavelmente permanecem. Nova Delhi necessita fortalecer sua posição na costa da África e na península Arábica; precisa estreitar a sua ainda distante relação com Austrália e Indonésia. Ao mesmo tempo, necessitará ser mais habilidosa no cultivo de melhores relações com Paquistão e Bangladesh. Além disto, a capacidade do país em evitar a discórdia comunal doméstica muito dependerá do desempenho da economia indiana. Outra variável será a extensão da resistência que os outros Estados, particularmente China e EUA, também Paquistão e outros da Ásia meridional, são capazes de oferecer às ambições da Índia. O futuro do Islã político é outro ponto de difícil predição.

Por outro lado, o crescimento da Índia no Oceano Índico será bem recebido pelos EUA e outros Estados ocidentais na medida em que contenha o desafio colocado pela China, outra proeminente potência em crescimento no mundo. Visto por Pequim, o crescimento da Índia no Oceano Índico será mais que uma oportunidade, um desafio. Uma forte e influenciadora Índia significará um mundo mais multipolar, isto é congruente com os interesses chineses.

Não se deve subestimar os riscos surgidos de competições e rivalidades regionais. O cenário marítimo na região do Oceano Índico é bastante volátil no presente. O comércio

marítimo é crescente, a exploração oceânica de petróleo e gás alcança um ritmo sem precedentes, os níveis de atividades navais estão altos, os investimentos em meios navais continuam a crescer e de forma acelerada, as potências extra-regionais aumentam o seu nível de presença, o fundamentalismo religioso é incontido, os índices de atividades criminosas e terroristas são alarmantes.

Hoje os objetivos regionais indianos repousam em garantir um ambiente estável e seguro, que isole o país de intervenções externas e permita que o desenvolvimento econômico e social prossiga sem interrupções, de modo que a Índia possa definitivamente assumir seu lugar de direito na comunidade das nações. Existe uma clara percepção que não é possível o desenvolvimento sem um ambiente de segurança. Há também a clareza de que a dimensão da segurança marítima da nação é crítica para este processo.

Para a Índia, a região do Oceano Índico demonstra sinais de possuir espaço para cooperação política, econômica e militar entre os Estados e o papel-chave destinado ao poder naval faz da Marinha Indiana um importante componente de qualquer estratégia nacional desenhada para esta região.

Quando a Índia se tornou independente, os responsáveis pelo planejamento de uma embrionária força naval para o país eram homens de visão. No período de seis meses tinham preparado um plano de expansão de dez anos para a consideração do governo indiano. O plano foi desenhado em torno do conceito de duas esquadras, uma para o mar da Arábia e a outra para a baía de Bengala. Cada uma dessas esquadras seria erigida em torno de um navio aeródromo leve que posteriormente seria substituído por um porta-aviões. Apesar de ter recebido a aprovação do governo, um infortúnio impediu a implementação desse grandioso plano. As hostilidades com o Paquistão na região de Jammu e Caxemira voltaram o foco de atenção da jovem nação, bem como os poucos recursos de defesa, na direção do Himalaia, e as lideranças indianas deram, mais uma vez, as costas para os oceanos (Prakash, 2006).

Hoje os estrategistas e planejadores navais indianos rendem seu preito àqueles visionários do passado, reconhecendo a importância do porta-aviões na estratégia naval da Marinha Indiana do presente.

Neste sentido, a presente monografia tem o propósito de apontar a relevância do emprego do porta-aviões na consecução da estratégia naval da Índia, no contexto do Oceano Índico.

O trabalho iniciar-se-á, em seu Capítulo 2, com a apresentação dos principais eventos que moldaram o pensamento político-estratégico indiano, ao longo dos mais de 2.000 anos de história da Índia.

No Capítulo 3 será analisado o contexto geopolítico do Oceano Índico e a inserção indiana neste contexto, identificando os principais atores e suas complexas relações, as ameaças percebidas e os principais interesses da Índia.

Em seguida, o Capítulo 4 discorrerá sobre a estratégia naval da Índia, apontando as atribuições do poder naval indiano e as principais tarefas decorrentes, bem como os possíveis cenários de inserção deste poder naval.

Por fim, o autor evidenciará, no Capítulo 5, a grande versatilidade, flexibilidade e contundência do emprego de porta-aviões e a sua relevância na estratégia naval indiana.

2. O LEGADO HISTÓRICO E O PENSAMENTO POLÍTICO INDIANO

Durante a maior parte da sua história, a região que é hoje em dia conhecida como Índia foi casa de vários sistemas políticos regionais, alguns dos quais eventualmente se expandiram e foram abarcar a maior parte do subcontinente. Das nove potências que alcançaram o status pan-indiano (cobrindo no mínimo quatro das cinco maiores regiões da Índia) sete estavam centradas nas planícies norte-indianas. Das 63 potências que cobriram, no mínimo, duas das maiores regiões da Índia, 28 tinham suas bases na planície norte-indiana (Cohen, 2001).

Podemos perceber que há muito o sistema de dominação política indiana está centrada no norte. Portanto, seus estrategistas têm historicamente olhado para norte, e eventualmente para oeste, em busca de suas ameaças. Em conseqüência, os indianos na maior parte da sua história prestaram muito pouca atenção ao mar, ao Oceano Índico e ao poder naval. A condução política do Estado também tem como tradição localizar-se ao norte do país. Podemos concluir que a Índia se consolidou com as costas voltadas para o mar. Não é por acaso, portanto, que a atual capital, Nova Delhi se localiza ao norte do país.

Para entendermos um pouco da postura cultural e do pensamento político indiano é essencial que conheçamos alguns dos marcos fundamentais dos mais de 2.000 anos de sua história.

O período de formação da civilização indiana contém a redação das escrituras hindu, o *Upanishads*, e o desenvolvimento do império Mauryano (321-181 A.C.). Durante esses anos, os fundamentos do pensamento filosófico e social indianos foram consolidados e codificados, na forma de um “manual indiano sobre burocracia estatal e organização política”, conhecido como *Arthashastra*. Este texto, escrito quase no mesmo momento (século VI A.C.) que A Guerra do Peloponeso, de Tucídides, e a Arte da Guerra, de Sun Tzu, é uma das mais impressionantes aplicações do pensamento racional para os problemas de organização social. Ainda hoje, desperta grande interesse e é utilizado como texto político inteiramente indiano, análogo aos escritos de Aristóteles e Platão, mas com uma formatação de manual político. Elaborado em proveito de um império do norte, os escritos referem-se a partes da Ásia Central, Afeganistão, China, sul da Índia e Para Samudra (atual Sri Lanka) (Cohen, 2001).

Os Mauryas¹ conquistaram o domínio do subcontinente indiano quase ao mesmo tempo em que gregos e chineses começaram a implementar suas próprias visões de ordem civilizatória e imperial. A Índia estabeleceu contatos com os gregos, persas e chineses, sendo que os Mauryas exerceram uma forte atração cultural no seio dessas civilizações (Cohen, 2001). Os Mauryas eram budistas e influenciaram todos os seus vizinhos. O budismo espalhou-se na direção leste, através da Ásia Central e Ceilão, e mesmo muito tempo após o colapso do império Mauryano, em uma série de reinados hindus e budistas rivais, sua influência cultural penetrou nas sociedades da China, Japão e principalmente nas sociedades do sudeste asiático (Heitzman; Worden, 1995).

A *Arthashastra* de Kautilya, que codificou a doutrina e a prática Mauryana, descreve um elaborado arranjo de opções de política externa baseada na Mandala, ou círculo de estados. A Mandala assume a existência de vários estados e que, a partir da perspectiva de qualquer um deles, existe um círculo ou anel de vizinhos. Os vizinhos imediatos têm grande probabilidade de serem os inimigos. Além do anel dos vizinhos imediatos localiza-se o grupo de potenciais aliados (que são os inimigos dos inimigos), e assim por diante. Para qualquer governo estabelecido, a Mandala consistirá de potenciais aliados, prováveis inimigos e alguns neutros. Para Kautilya, este arranjo circular de estados sugeria seis tipos de políticas externas: acordos com promessas (paz), operações ofensivas (guerra), ameaças ao inimigo, indiferença (neutralidade), subordinação dentro de uma aliança e “duplicidade” ou política “dual” (aliança com uma potência enquanto em guerra com outra). Aquelas partes do *Arthashastra* que se relacionam com a burocracia estatal assumem homogeneidade militar e cultural e oferecem um grupo de regras para condução do Estado e da guerra (Cohen, 2001).

Alguns governantes hindus procuraram se expandir para além do sul da Ásia. Os 1.500 anos de colonialismo hindu, principalmente em Burma e no sudeste da Ásia, foram de natureza econômica, cultural e religiosa. No século XI, os indianos navegaram grandes distâncias e estabeleceram reinados hindus através do sudeste asiático. As heranças arquitetônicas podem ser vistas no Camboja e Indonésia, enquanto os remanescentes culturais permeiam essas sociedades até os dias atuais (Cohen, 2001).

Os muçulmanos vieram para Índia no início do século VIII, via mar da Arábia e depois pela costa de Malabar, ao sul. Por volta do ano 870, o Islã tinha conquistado Kabul, trazendo com isto a noção de uma expansão mundial da fé. Também trouxe novas tecnologias militares, teologias e idéias políticas, mas não destruiu a civilização indiana como fizera com

¹ Poderosa dinastia (322–185 A.C.) militar e política que controlou a região da antiga Índia (Cohen, 2001).

a cultura persa. O Islã foi profundamente influenciado pela cultura hindu, da mesma forma que influenciou e transformou o hinduísmo (Heitzman; Worden, 1995).

O subcontinente tinha um fraco desempenho na proteção contra invasores estrangeiros. Os antigos exércitos hindus conduziram extensivas operações militares dentro da Índia. Suas estratégias eram baseadas na guerra sobre elefante, no contexto da guerra em planície. Enquanto os elefantes eram plataformas de armas formidáveis quando enfrentando soldados, ou até outros elefantes, a invenção do estribo na Ásia Central e o surgimento de exércitos móveis transformaram as guerras no subcontinente. Sucessivos invasores varreram o sul da Ásia sobre cavalos, colocando abaixo 1000 anos de governo hindu. Entretanto, as dinastias muçulmanas sucessoras, incluindo o grande império Mughal², não estavam na vanguarda da inovação tecnológica ou organizacional, ou tinham uma força naval capaz de deter os ocidentais (Cohen, 2001).

Em 20 de maio de 1498, as fragatas portuguesas São Gabriel e São Rafael fundearam nas costas de Malabar, e Vasco da Gama pisou sobre solo indiano. Essa data significa um momento de definição na história da região do Oceano Índico porque marca o início da nova era de dominação européia (Prakash, 2007). A estes, seguiram-se holandeses, franceses e principalmente os britânicos.

Durante os primeiros 250 anos, os mercadores portugueses, holandeses, franceses e ingleses estabeleceram-se em modestas feitorias comerciais nas costas da Índia. Por volta de 1750 a Companhia Inglesa das Índias Orientais determinou-se a ampliar sua influência na região de Bengala, explorando as divisões internas dos indianos (Heitzman; Worden, 1995).

O Império Britânico-Indiano, eventualmente conhecido como “Raj” (regra, ou governo, em sânscrito), passou por diversas fases e estratégias. A conquista inicial foi organizada e liderada por soldados profissionais, que tinham perdido a guerra nas colônias da América. Estavam a serviço da Companhia das Índias Orientais, que por sua vez estava a serviço da Coroa Britânica. Desenvolveu uma estrutura administrativa civil e militar na maior parte do subcontinente até 1857, quando a Índia formalmente tornou-se uma colônia. Ao fim do século XIX, ocorria um caloroso debate entre aqueles que viam a Índia como a jóia da coroa do império e aqueles que a viam meramente como outra possessão imperial qualquer, e talvez menos importante que alguma das muitas colônias ricas em recursos. A última visão prevaleceu, no início do século XX, e a partir deste ponto a Índia tornou-se um campo base

² Império islâmico de origem turco-persa, que controlou a maior parte do subcontinente indiano do início do século XVI a meados do século XIX (Cohen, 2001).

para o império. Os estaleiros e portos indianos eram vitais na estratégia naval britânica para o Extremo Oriente, embora uma incipiente Marinha Indiana fosse controlada a partir do Quartel-General Naval Britânico do Extremo Oriente, em Cingapura. O exército colonial tinha profundas raízes indianas e, depois de ter sido usado para conquistar as partes remanescentes da própria Índia, tornou-se peça central para a estratégia britânica regional e asiática. O exército foi várias vezes enviado para o Afeganistão, participando também de expedições para Burma e Tibet. As unidades do exército indiano eram comandadas tanto por britânicos quanto por indianos. Combateram na África, Europa e sudeste asiático, na Segunda Guerra Mundial, e serviram como força de ocupação na Indochina e Japão, depois da Guerra. Pouco antes, servira quase como uma permanente força policial em parte do Golfo Pérsico (Cohen, 2001).

Um elemento crucial do “Raj” era a Marinha Real Britânica, a “Royal Navy”, cujo domínio do mar assegurava o acesso não só à Índia, mas também a outras possessões, enquanto prevenia invasões do tipo que a França e Portugal tinham efetuado. Essa também era uma atividade que os britânicos mantiveram para si. Embora uma minúscula Marinha Real Indiana tenha existido, esta atuou somente em tarefas navais de menor vulto. Além disto, os estaleiros indianos eram restritos em número e em deslocamentos de navios que poderiam construir (Cohen, 2001).

Gerações de indianos viam os britânicos apenas como outra potência lutando pela dominação no sul da Ásia. No momento em que os britânicos partiram do subcontinente, aquela geração de indianos que assumiu a liderança do país teve que chegar à sua própria compreensão dos 2.000 anos de história da Índia. Esta foi configurada tanto pelas tradições indianas quanto pelo exemplo e a tutela dos britânicos (Heitzman; Worden, 1995).

À exceção de alguns principados e poucos políticos que careciam de uma base política forte, os indianos estavam muito interessados na independência e acreditavam que poderiam gerenciar a segurança do subcontinente da mesma forma, ou até mesmo melhor, que os britânicos. Enquanto diferiam em suas estimativas de ameaças ao novo Estado indiano, concordavam que este deveria aumentar para desempenhar um papel ativo na reforma social e no desenvolvimento econômico indiano (Heitzman; Worden, 1995).

Os indianos também acreditavam que Londres deveria outorgar o total controle do Estado para Índia e colocar o planejamento estratégico em mãos indianas, embora alguns discordassem sobre o grau apropriado de cooperação pós-independência com os britânicos. A soberania seria estendida para todas as partes da Índia, isto é, para todos os territórios sob o controle e influência do “Raj”, incluindo os principados. Jawaharlal Nehru, o Primeiro-

Ministro da Índia e figura dominante na política indiana por 25 anos, vislumbrou que somente dois fatores poderiam colocar-se no caminho da grandeza da Índia: as pressões internacionais e a carência de união doméstica. Em sua visão, a desordem doméstica se colocava como o perigo mais grave (Cohen, 2001).

Uma reflexão importante é que a tradição estratégica indiana enfatiza a defesa, mais do que a expansão imperial. Como resultado, alguns dos então chamados extremistas do movimento de independência, muito embora nacionalistas, não eram a favor do uso da força além das fronteiras da Índia. Acreditando que sua cultura, temperada no hinduísmo, tinha um apelo universal, não viram a necessidade de impor a força sobre outras sociedades ou pessoas. Digno de nota também é que alguns líderes indianos poderiam igualar-se aos britânicos em suas experiências na aplicação da força para alcançar seus objetivos políticos, bem como no seu relacionamento com a burocracia do Estado e a diplomacia. O fato é que o movimento nacionalista indiano alcançou a independência, predominantemente, por meios pacíficos. Desta forma, os reais especialistas indianos sobre defesa e problemas militares, ou foram marginalizados politicamente depois de independência, ou foram para o Paquistão (Cohen, 2001).

Depois da independência, em 1947, a Real Marinha Indiana foi dividida em duas diferentes entidades, a Marinha Indiana e a Marinha paquistanesa. A Marinha Indiana continuou a ser comandada por oficiais da Real Marinha Britânica devido à ausência de oficiais experientes na primeira. Como a elite dirigente da Índia tinha a consciência do fato de que a ausência de um poder naval havia conduzido a Índia à colonização, era geralmente acordado que uma forte Marinha era essencial para a Índia (Sakhuja, 2006).

Uma característica presente, tanto nas primeiras quanto nas últimas dinastias indianas, foi o modesto papel dos militares. O ímpeto civilizatório levou à redução da autoridade e do poder dos soldados. Em termos indianos, isto está refletido no status das várias castas que compõem a sociedade. Os Brahmin (sacerdotes) eram uma casta melhor posicionada que os Kshatriya, ou casta dos guerreiros. O *Arthashastra* foi escrito (ou compilado) por um conselheiro Brahmin e, portanto, os Brahmin foram influentes em todas as grandes dinastias hindus. De forma similar, os últimos governantes muçulmanos não concederam autoridade divina aos soldados, ainda que a Índia tenha produzido vários grandes soldados e guerreiros muçulmanos. Embora os militares tenham desempenhado um importante papel no estabelecimento da Grã-Bretanha como uma potência indiana, em seus últimos 50 anos o “Raj” fora controlado e conduzido por civis, que exerciam um forte controle sobre as Forças Armadas. O primeiro-ministro da Índia, Jawahrlal Nehru (1889-

1964), e seu Partido do Congresso continuaram esta prática. As Forças Armadas na Índia desempenham um papel menor na tomada de decisão na condução dos destinos do Estado do que em qualquer outro grande país do mundo (Cohen, 2001).

Em outubro de 1947, quase dois meses depois da independência, soldados do exército indiano desembarcaram em Srinager, para interromper a invasão de Jammu e Caxemira por forças paquistanesas. Naquela oportunidade, a nascente liderança indiana, tanto política quanto militar, não empreendeu uma adequada análise da situação e, portanto, não deu a direção estratégica ao curso dos eventos, exceto "repulsem os invasores". Em um ano de lutas ferozes e esporádicas, em terreno inóspito, o exército indiano conseguiu atingir seus propósitos táticos estabelecidos e o vale da Caxemira permaneceu com os indianos. Para a Índia o resultado mais relevante dessa guerra foi a criação do chamado "problema Caxemira" que tem infectado e sangrado o país por seis décadas e atualmente continua a ser um assunto em aberto (Prakash, 2007).

A Marinha Indiana de 1950 era talvez a mais poderosa da Ásia, dado ao esfacelamento da marinha japonesa durante a Segunda Guerra Mundial, num Estado de quase desarmamento total, e que a Marinha chinesa ainda estava lutando contra EUA e a Marinha nacionalista em Taiwan. Apesar disso, o crescimento da Marinha Indiana não progrediu como projetado no momento da independência, na medida em que as ameaças continentais dominavam as mentes dos governantes e dirigentes das organizações indianas, como evidenciado pelas subseqüentes guerras com China e Paquistão nos anos 60 e 70, por disputas de fronteiras e perene tensão entre Nova Delhi e Islamabad (Sakhuja, 2006).

Em outubro de 1962 o Exército chinês atacou as posições do Exército indiano na fronteira nordeste e em Landakh. Esta amarga guerra, que durou somente um mês, deixou a Índia militarmente derrotada e uma nação humilhada. Este constrangimento, enquanto demonstrou a ingenuidade e inépcia em diferentes esferas, expôs uma total ausência de pensamento estratégico, planejamento e visão por parte das lideranças indianas. Os aspectos positivos extraídos deste evento pelos indianos foram a amarga percepção de que a Índia vivia numa utopia e que não seria possível concentrar-se no desenvolvimento se não houvesse a certeza de um ambiente seguro para o país. Isto significava Forças Armadas fortes e capazes. Este evento marcou o fim da euforia indiana pós-independência e o reconhecimento da cruel realidade militar do país (Sidhu; Yuan, 2003).

Em dezembro de 1971, as tropas paquistanesas se renderam às forças indianas, conduzindo à criação de Bangladesh. Nos nove meses que antecederam a guerra, várias ações foram conduzidas no campo diplomático. As lideranças militares trabalharam em razoável

harmonia e demonstraram a coragem moral para adiar o início da guerra, de modo a levantar os recursos logísticos necessários à campanha. Os inventivos planejamentos elaborados resultaram numa campanha militar que incluiria todo tipo de tática de guerra: da cobertura e operações especiais ao assalto aerotransportado, operações anfíbias, operação de porta-aviões, submarinos e operações de lanchas lançadoras de mísseis. Entretanto, nenhuma estratégia coerente e tangível para o final da guerra tinha sido desenvolvida e, em última análise, pode ser dito que o Primeiro Ministro paquistanês, Zulfikar Ali Bhutto, recuperou nas negociações o que o Paquistão perdeu na guerra (Prakash, 2007).

A Guerra Fria transformou a posição estratégica da Índia. Esta foi relegada à margem da competição EUA-URSS. Esse isolamento foi decorrente da decisão dos condutores do Partido do Congresso ou Nacionalista indiano que possuíam uma política externa de neutralidade ou não-alinhamento. Essa política também enfatizava o anti-colonialismo e, por coincidência, impactavam com os interesses de vários Estados europeus e com os EUA (Cohen, 2001).

Estrategistas indianos, como Nehru e o embaixador K. M. Pannikar, opunham-se a ter a Índia colocada neste arcabouço da Guerra Fria, à margem da nova ordem estratégica global e separada de regiões com as quais tinha uma longa associação cultural e estratégica. A Guerra Fria era corretamente vista como uma extensão do sistema de dominação europeu, que provaria ainda ser transiente. Panikkar, diplomata e acadêmico que serviu como embaixador indiano na China, apontou para uma noção expandida de uma “região do Oceano Índico” que incluísse a extensão territorial do leste africano ao sudeste asiático (Cohen, 2001).

Nehru tentava persuadir seus compatriotas indianos, e o resto do mundo, a reconhecer a importância da Índia no Oriente Médio, Sudeste Asiático e Extremo Oriente, apontando que "enquanto o Oriente Médio pode não estar diretamente conectado com sudeste asiático, ambos estão conectados a Índia". A exceção mais significativa a este processo é o Paquistão, único Estado do sul asiático que tem tentado resistir à predominância indiana através de meios ideológicos e militares. O Paquistão está fortemente em oposição à emergência da Índia de potência regional para um Estado que tem disponibilidade de recursos para influir de forma extra-regional. Desde que o Paquistão se tornou um Estado com armamento nuclear, com poderosos aliados e um forte estamento militar, as relações Índia e Paquistão são importantes para o posicionamento da Índia no ordenamento internacional, e a aliança Paquistão-China coloca uma restrição crítica sobre a Índia, parecendo confiná-la a um status de potência regional (Cohen, 2001).

Nehru acreditava que uma combinação Índia e China poderia estabilizar a Ásia e manter as superpotências a uma distância segura. A guerra de 1962 entre os dois países colocou um fim em tal esperança e é muito pouco provável que a subsequente caracterização da China como um rival estratégico desvaneça em breve. Pequim tem apoiado grupos separatistas e autonomistas dentro da Índia, enquanto permanece como um Estado autoritário. Os indianos entendem que a China despreza a sua democracia branda (“soft”) e que alcançou uma substancial liderança sobre Nova Delhi em termos de capacidade econômica e armamento. Como sua própria necessidade de petróleo do Oriente Médio passa pelo Oceano Índico, a China poderá também emergir como um rival naval da Índia. Os realistas indianos observam a China continuando em sua estratégia de contrabalançar e cercar a Índia, cerceando o país de alcançar o domínio do subcontinente (Cohen, 2001).

Com o fim da Guerra Fria em 1989, e em conjunto com a maior crise econômica vivida pelos indianos, em 1991, ficou bastante claro que a política econômica estado-cêntrica falhou em modernizar a Índia. O país entrou num período de estagnação econômica que suprimiu qualquer ilusão de transformá-lo numa potência militar. Os recursos de defesa, após 5 anos de crescimento constante no período 1984-89, de 9,9% a 10% do total de gastos do governo, foram cortados nos 4 anos seguintes, reduzindo de 4% do PIB em 1986 a 2,44% entre 1993-94. De acordo com o Banco Central Indiano, os altos gastos em defesa na década de 1980 contribuíram para uma crise na balança de pagamentos indiana (TAB 1, ANEXO B). A lição foi que a crise econômica parcialmente decorreu como consequência da década de aventura militar e altos níveis de gastos militares, que não produziram ganhos estratégicos tangíveis (Cohen, 2001).

A Índia era respeitada no ocidente e em grande parte do mundo não ocidental, como um Estado que assume o princípio voltado contra o uso da força, em favor da negociação e do compromisso, como forma de solução de controvérsias internacionais. Para os falcões, entretanto, o momento chegou para uma renovada ênfase no uso da força, que não somente provê status, mas também contribui para o desenvolvimento econômico devido ao respeito e deferência que gravitam em torno de um país forte (Cohen, 2001).

3 O OCEANO ÍNDICO E SEU CONTEXTO. ATORES, INTERESSES E AMEAÇAS

O ambiente marítimo indiano é conformado principalmente pelos contornos geográficos do Oceano Índico (FIGURA 1, ANEXO A). Esse oceano, com uma área de 68,56 milhões de km², é o terceiro maior bloco de água no mundo e cobre 20% da superfície da Terra. É separado do Oceano Atlântico pelo meridiano de 20° E e do Pacífico pelo meridiano de 147° E. A sua porção mais ao norte é o Golfo Pérsico, aproximadamente na latitude 30° N. O paralelo de latitude 60° S é o ponto mais meridional de seu alcance, que pode ser visto como emparedado por três porções de terra. A África forma a parede oeste, enquanto Malásia, Mianmar, Papua Nova Guiné e as continuações insulares da Indonésia formam o lado leste. A parte sul da Ásia forma o telhado sobre sua extensão norte (Índia, 2004).

A Índia tem uma localização estratégica nesse Oceano, situando-se na maior rota mercante do Golfo pérsico ao Estreito de Málaca. Uma linha de costa de 7.500 km e pontilhada com mais de 200 portos, um rico litoral, uma bem dotada zona econômica exclusiva (ZEE) com mais de 2,1 milhões de km² e mais de 1.200 ilhas são alguns dos ativos marítimos indianos que podem ser objeto de cobiça em momentos de tensão (Prakash, 2007).

3.1 Salvaguarda da energia e do comércio

Os países da região da Ásia dependem do mar como avenidas. A dependência do mar para o comércio, para a energia e para as fontes de transporte irá aumentar no futuro, na medida do amadurecimento das economias regionais. Da mesma forma, já estamos testemunhando sinais de um considerável uso do mar na região, decorrente de um incrementado fluxo de comércio na Ásia, de um aumento da demanda por energia e por fontes de matéria-prima e do aumento das frotas mercantes e navais (Ho, 2006).

O comércio marítimo hoje significa corporações multinacionais, múltiplos países, proprietários, tripulações, cargas e seguradoras. Mais de 90 mil navios mercantes usam os Oceanos do mundo, desfraldando 197 bandeiras distintas, um número maior do que o total de países reconhecidos pelas Nações Unidas. Seus conveses são carregados com milhões de contêineres, cada um contendo diversas cargas. Um navio mercante no mar, hoje, representa um processo multinacional. Descobrir quem está no controle pode frequentemente consumir meses de procedimentos legais (Grove, 2006)

O transporte mercante permanece vital para a economia do mundo em geral, e para a economia da Ásia-Pacífico em particular. Embora há mais de uma década o Almirante

Sir James Eberle tenha registrado que os fluxos financeiros internacionais, mais do que os fluxos de comércio, dominam a economia internacional, o significado do comércio internacional para o bem-estar econômico dos Estados e das pessoas nunca antes foi maior (Grove, 2006).

Exportação e importação formam uma significativa parte das economias de um grande número de países, especialmente na região da Ásia-Pacífico. Mesmo os países que são menos dependentes do comércio internacional como uma proporção do seu Produto Interno Bruto, como os EUA, ainda assim têm um considerável interesse no livre fluxo de comércio marítimo a fim de importar certas matérias-primas vitais, a um preço aceitável, e para manter a saúde do mercado de exportação (Grove, 2006).

Os comércios de energia são especialmente enquadrados como dependentes do transporte marítimo. A importação de óleo cru permanece intensa na região. O transporte de gás líquido em enormes cargueiros refrigerados é também muito importante. Outra importante categoria de transporte de carga é o carvão e o coque, usados para a fabricação de aço e como fonte de energia (Grove, 2006).

Como demonstrado acima, navios que transportam este intenso fluxo comercial nunca foram tão internacionalizados. Esta tendência tem grande probabilidade de continuar devido ao aumento da mobilidade do capital através das fronteiras, a redução dos subsídios estatais e a redução das margens de lucro, pressionando a redução de custos e expandindo o comércio global e as relações comerciais. Portanto o comércio, logo, o transporte marítimo, é vital para as economias da Ásia. Se alguma coisa seriamente interferir com o livre fluxo desse transporte marítimo o resultado pode ser uma crise de grandes proporções.

Outra importância econômica considerável do mar é como fonte de hidrocarbonetos. Indonésia, Malásia, Brunei, Mianmar, Vietnã, Tailândia e China possuem grandes reservas de energia em solo marinho. O aumento da demanda esperada por energia irá fazer com que a China brevemente importe quantidades de energia na mesma proporção que o EUA faz hoje. Isto irá fomentar maiores disputas sobre as fontes de suprimento do leito marinho, aumentando as possibilidades de potenciais rivalidades em algumas das áreas disputadas, a exemplo do que ocorre no mar do sul da China (Grove, 2006).

Como uma das maiores economias do mundo (em termos de paridade de poder de compra) e dependente de 70% de petróleo do exterior (expectativa de aumentar para 85% até 2020), a Índia tem significativos e crescentes investimentos em petróleo na região. Alguns analistas indianos vislumbram a segurança energética como a preocupação estratégica primária dos próximos 25 anos. A Índia deve proteger seus campos e infra-estruturas

oceânicas de petróleo e gás, seus projetos de perfuração em águas profundas de sua vasta ZEE, suas estações de bombeamento, portos, refinarias e dutos. Adicionalmente, as companhias indianas de petróleo, tanto do setor público quanto do privado, têm investido vários bilhões de dólares, nos últimos anos, em prospecção de petróleo em outros países, incluindo Sudão, Iêmen, Irã, Iraque e Mianmar. Esses investimentos são amparados pela percepção da necessidade de proteção militar (Berlin, 2006).

Existem também importantes razões comerciais para Nova Delhi perseguir uma robusta estratégia no Oceano Índico. Na visão indiana, o arco marítimo do Golfo Pérsico, passando pelo Estreito de Málaca, ao mar do Japão é equivalente a uma nova rota da seda (Cohen, 2001)

3.2 Atores, interesses e ameaças

Como observado no capítulo 2 desta monografia, a Índia é historicamente uma potência "continental" e ocupa uma posição central no Oceano Índico, fato que exerce uma influência profunda, ou até mesmo quase determina o ambiente de segurança indiano. Escrito em 1940, K. M. Panikkar (1945, p. 84) apontou que:

Enquanto para outros países o Oceano Índico é apenas uma das importantes áreas oceânicas, para a Índia é um mar vital. Suas atividades essenciais estão concentradas naquela área. Sua liberdade é dependente daquela superfície de água. Nenhum desenvolvimento industrial, nenhum crescimento comercial, nenhuma estrutura política estável é possível para Índia, ao menos que suas costas estejam protegidas.

Da perspectiva de Nova Delhi, as principais considerações sobre segurança devem abordar: o acesso das esquadras dos Estados mais poderosos do mundo ao Oceano Índico; a grande população islâmica que habita as margens deste Oceano, bem como as áreas interiores; o próspero comércio de petróleo do Golfo Pérsico; a proliferação tanto do poder militar convencional quanto de armas nucleares entre os países da região; o peso dos principais estreitos para a segurança marítima da Índia; e a histórica tendência das populações ou poderes continentais asiáticos (mongóis, russos etc.) de periodicamente moverem-se para fora da Ásia continental em direção ao Oceano Índico (Berlin, 2006).

Arun Prakash, Almirante indiano, descreveu com precisão que os indianos “vivem em tempos de incerteza e numa dura vizinhança”. Uma rápida análise do litoral do Oceano Índico mostra que, com exceção de poucos, a grande maioria dos países são afetados por um ou mais problemas como pobreza, subdesenvolvimento, fundamentalismo, terrorismo ou

insurgência. Um aspecto para destacar é que, apesar das disputas marítimas ou territoriais estarem enfraquecendo (embora latentes), muito dos conflitos desde o fim da Guerra Fria ocorreram dentro ou em torno da região do Oceano Índico (Prakash, 2007).

Um fator que anima os interesses indianos na região do Oceano Índico é a ameaça representada pelo Paquistão e, mais amplamente, o Islã numa região que é a casa da maioria da população muçulmana do mundo. Em outros tempos, esta poderia não ser uma consideração importante. Hoje, entretanto, a civilização islâmica frequentemente se defronta com o ocidente e com a Índia hindu. A Doutrina Marítima da Índia, por exemplo, observa que "os crescentes clamores da militância fundamentalista, alimentado pelo fervor da jihadi, são fatores que têm um impacto de longo prazo sobre o ambiente de segurança na região do Oceano Índico". A Índia, entretanto, irá abordar esse problema de forma bastante pragmática, como ilustrado pelos fortes laços de Nova Delhi com o Irã (Prabhakar, 2006).

Confrontado por esse ambiente, a Índia, como outros Estados que são geograficamente avantajados e também ambiciosos, acredita que sua defesa será mais eficaz aumentando-se o perímetro de segurança em torno do país, especificamente alcançando uma posição que a possibilite exercer sua influência em uma região mais ampla e que contenha o Oceano Índico (Berlin, 2006).

Nova Delhi observa o Oceano Índico como sendo o seu jardim. Desta forma, julga natural e desejável que a Índia se poste como líder e como a influência predominante nessa região, a única no mundo onde o Oceano tem o nome do próprio Estado. Da mesma forma, na visão expansiva de vários indianos, o perímetro de segurança da Índia deveria estender-se do Estreito de Málaca ao Estreito de Ormuz, e da costa da África ao litoral ocidental da Austrália. Para alguns indianos, a ênfase está sobre a parcela setentrional do Oceano Índico, mas para outros a área de interesse inclui até mesmo a costa Antártica³ do Oceano Índico (Berlin, 2006).

Da mesma forma, Marjet Singh Pardesi, um estudioso indiano, avalia que uma Índia em ascensão irá postular a tornar-se hegemônico nas regiões da Ásia meridional e do Oceano Índico, além de uma potência extra-regional no Oriente Médio, na Ásia central e no sudeste asiático. Uma Índia em crescimento tentará obter a hegemonia regional da mesma forma que as outras potências em ascensão, desde os tempos napoleônicos, o fizeram.

³ A Índia é signatária do Tratado Antártico desde 1983 e membro da Comunidade Científica sobre Pesquisa Antártica desde 1984.

Naturalmente convergirá para uma meta de longo prazo, que visará a atingir um status de grande potência em escala asiática, ou talvez global (Pardesi, 2005).

3.2.1 Os principais atores extra-regionais

Uma das grandes apreensões da Índia decorre da ansiedade sobre o papel, ou potencial papel, das potências externas ao Oceano Índico. O saudoso Primeiro-Ministro Jawaharlal Nehru resumia as preocupações da Índia nesta consideração (Berlin, 2006, p. 62):

A história tem mostrado que qualquer potência que controle o Oceano Índico tem, em primeira instância, o suporte do comércio marítimo da Índia à sua mercê e, em segunda instância, a própria independência da Índia.

A Doutrina Marítima da Índia aponta que todas as grandes potências deste século irão buscar uma cunha na região do Oceano Índico. Desta forma, Japão, EUA, China e uma revigorada Rússia devem ser aguardadas a mostrar suas presenças nestas águas, de forma independente ou por meio de arranjos políticos ou de segurança. Existe, além disso, uma crescente tendência das potências extra-regionais em conduzir intervenções militares nos países litorâneos ao Oceano Índico, para conter o que tais potências observam como uma “situação de conflito”.

3.2.1.1 Rússia

Moscou foi o principal benfeitor de Nova Delhi nas quatro primeiras décadas da independência indiana, continua a ser indispensável para os interesses da política externa da Índia e a cooperação energética é o ponto principal da parceria estratégica dos dois países. O maior investimento indiano em um único país é da ordem de US\$ 1 bilhão, em uma "joint venture" de petróleo e gás nas ilhas Sacalinas da Rússia. Além disso, a despeito de algumas diversificações de fornecedores de produtos de defesa pós-Guerra Fria, a Índia continua a obter uma grande parte do seu material militar importado da Rússia e de empresas russas. Em janeiro de 2007 o Presidente russo, Putin, visitou Nova Delhi, onde se encontrou com personalidades da alta administração indiana, assinou vários acordos bilaterais sobre energia, ciências e cooperação espacial e também ofereceu à venda quatro reatores nucleares de 1.000 MW para a Índia. Em novembro, o Primeiro-Ministro indiano, Singh, visitou Moscou, onde discutiu os laços de economia, energia e defesa (Kronstadt, 2007). Por outro lado, a Índia

observa com inegável preocupação o incremento das relações entre Rússia e China. As trocas comerciais entre ambos os países tem alcançado cifras significativas e crescentes, em especial no que se refere aos produtos de defesa importados pela China.

3.2.1.2 Japão

Nos últimos anos, o poder militar japonês tem reduzido o hiato entre ser uma força de autodefesa e um efetivo poder militar. Em participando da guerra contra o terrorismo no Afeganistão, liderado pelos EUA, o Japão está preparado para cooperar em operações de coalizão a mais de 3 mil milhas náuticas de seu território, mesmo que sua área de interesse seja oficialmente estabelecida como sendo de mil milhas náuticas em torno do Japão. As operações combinadas e distantes, antes impensáveis, são agora aceitas como parte da defesa nacional. A mudança de papel claramente reflete o movimento assertivo da Marinha japonesa e demonstra um desejo de se desvencilhar do pacifismo simbólico (Sakuja, 2006).

As relações da Índia com o Japão somente começaram a florescer na presente década, depois de terem ficado significativamente reduzidas em decorrência dos testes nucleares conduzidos pela Índia, em 1998. Hoje os líderes de ambos os países reconhecem possuir numerosos valores e interesses comuns. Estão engajados em um diálogo estratégico formalmente lançado em uma visita a Tóquio, em março de 2007, do Ministro do Exterior indiano, que afirmou que o Japão era um parceiro natural na busca da criação de um arco de vantagens e prosperidade na Ásia. Enfatizou o desejo da Índia para a integração econômica na Ásia e ao esforço cooperativo para segurança das linhas marítimas vitais, especialmente no Oceano Índico. O suporte do Japão para a última iniciativa inclui os planos para exercícios combinados navais. Nova Delhi e Tóquio também dividem o interesse de tornarem-se membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas (Kronstadt, 2007)

A cautela com a China é um fator bastante significativo no recente esforço indiano para aumentar o peso do Japão no Oceano Índico. Isto foi manifestado pelo acordo nipo-indiano, de março de 2005, para o desenvolvimento conjunto de fontes de gás natural, na estratégica e sensível área do Mar de Andaman (Berlin, 2006).

3.2.1.3 China

A China há muito entendeu a importância estratégica do Oceano Índico, e que figurou no pensamento estratégico dos antigos marinheiros chineses, navegantes dessas águas,

primeiro para o comércio e então para as conquistas. Os planejadores e técnicos marítimos chineses estão convencidos de que o Oceano Índico domina as linhas de vida comercial e econômica da região Ásia Pacífico. A China tem procurado um entreposto dentro do Oceano Índico para salvaguardar suas rotas de suprimento de petróleo do Golfo Pérsico e os mercados da região. O país também é bastante cômico da importância dos pontos focais na estratégia marítima (Sakhuja, 2006).

O relacionamento sino-indiano tem melhorado desde a guerra da Índia com a China, em 1962, e da carta do Primeiro-Ministro indiano ao Presidente dos EUA, em 1998, justificando os testes nucleares indianos em termos de ameaça chinesa. Em abril de 2005, o Premiê chinês fez uma visita à Índia, durante a qual os dois Estados concordaram, entre vários outros pontos, com o estabelecimento de uma parceria conhecida como "Cooperação Estratégica para a Paz e Prosperidade". As unidades navais chinesas e indianas também realizaram exercícios conjuntos, pela primeira vez, em novembro/dezembro de 2005. Da mesma forma, em abril de 2007, menos de um ano após terem assinado um memorando de entendimento sobre cooperação na área de defesa, China e Índia conduziram uma série de exercícios navais combinados (Aiyar, 2007).

Entretanto, a despeito do progresso registrado ultimamente, China e Índia provavelmente permanecerão rivais no longo prazo, competindo pelo mesmo espaço estratégico na Ásia. Pequim, de acordo com o ex-Ministro do Exterior indiano, Jaswant Singh, é "a principal variável no cálculo da política externa e de defesa indiana" (Talbot, 2004).

Mohan Malik (2005), especialista em geopolíticas asiáticas, apontou que:

Não existem sinais de desistência da China em sua estratégia de contenção da Índia, que assume diversas formas: uma disputa territorial não resolvida; venda de armas e alianças militares com países os quais a Índia tem reservas (Paquistão, Bangladesh, Burma e Nepal); proliferação nuclear e de mísseis na vizinhança indiana (Paquistão, Irã e Arábia Saudita); e oposição aos representantes da Índia em organizações globais e regionais.

Estreitando o foco para a área do Oceano Índico, a Índia evidentemente não pode interferir, mas observa com cautela o crescimento da capacidade da Marinha da China e o aumento da presença marítima de Pequim. Especialmente na baía de Bengala e no mar da Arábia, Nova Delhi está sensível à variedade de atividades marítimas e navais conduzidas pela China. Para Pequim, este processo tem como propósito capacitar o deslocamento ou estacionamento do poder naval chinês nesta região, no futuro. Um ponto-chave nesta conexão é Míamar (ex-Burma), onde engenheiros e militares chineses estão engajados na construção

de campo de pouso, estrada de rodagem, estrada de ferro, dutos de óleo e porto, com o propósito de melhor conectar a China ao Oceano Índico, tanto por mar quanto diretamente por terra (Berlin, 2006).

Algumas dessas atividades alcançam as ilhas oceânicas de Miamar, incluindo São Mateus, perto da entrada do Estreito de Málaca, e as ilhas Coco (indianas até 1950), na baía de Bengala. Sobre as últimas, a China é suspeita de manter instalações de monitoramento de comunicações para coletar dados de inteligência sobre as operações navais e testes de mísseis da Índia. Em adição a esta ação de presença em Miamar, a China está planejando a implementação de uma variedade de infra-estruturas de ligação com o Sudeste Asiático, por meio do Programa da Grande sub-região do Mekong, e está construindo portos para contêineres em Chiittagong (Bangladesh) e Hambantota (Sri Lanka), que repousam sobre a principal rota de transporte mercante do Oceano Índico. Além disso, e talvez o que cause enorme apreensão à Índia, a China está construindo uma grande base naval para o Paquistão em Gwadar (Haider, 2005).

3.2.1.4 EUA

A Índia também permanece, em certa medida, desconfortável com a grande presença militar americana no Oceano Índico, em especial no Mar da Arábia e no Golfo Pérsico. A Doutrina Marítima da Índia (2004, p. 53) observa que:

Os desdobramentos dos eventos em consequência da guerra no Afeganistão trouxeram o surgimento de ameaças sobre nossas costas ocidentais para um foco mais agudo. O crescimento da presença ocidental e americana, o deslocamento de forças navais, a batalha pelo domínio do petróleo e o seu controle no litoral e interior [...] são fatores prováveis de causar um impacto de longo prazo sobre o ambiente global de segurança do Oceano Índico.

Por outro lado, o contínuo desenvolvimento de laços com os EUA tem moderado a sensibilidade indiana em relação à presença americana no Mar da Arábia. Em setembro e outubro de 2005, por exemplo, os dois países conduziram sua primeira manobra naval conjunta, MALABAR-2005, empregando porta-aviões indiano e americano, tendo ocorrido exatamente no mar da Arábia. Além disso, alguns indianos também reconhecem que o aumento do interesse e da presença americana na região do Oceano Índico tem aumentado o espaço estratégico da Índia e a sua relevância político-militar. Qualquer redução do nível de envolvimento americano teria como consequência o aumento da pressão chinesa na região (Berlin, 2006).

O relacionamento com os EUA tem a pretensão de aumentar o próprio poder do país e isto talvez constitua a medida mais importante para a promoção da agenda da Índia no Oceano Índico. Os EUA têm um importante papel como ator externo-chave no Oceano Índico e como a mais expressiva presença militar na área, desde o Golfo Pérsico, Mar da Arábia, Paquistão, até o leste e o nordeste da África, Cingapura e Diego Garcia. Neste sentido, o poder americano na região tem sido de tal forma imperativo que Nova Delhi, para atingir seus próprios objetivos regionais, precisa cortejar os EUA, ao menos por algum tempo. A conexão americana, por outro lado, também promove os objetivos indianos não relacionados com Oceano Índico (Berlin, 2006).

Esse relacionamento tem sido encorajado pelas preocupações comuns sobre o terrorismo internacional, o extremismo religioso e o crescimento da China. A visita do Presidente Clinton, em março de 2000, pode ser descrita como o primeiro grande ponto de inflexão nas relações entre Índia e EUA nos tempos recentes. Esta visita, a primeira de um presidente americano em quase 22 anos, marcou uma grande transformação na política americana (Rajamony, 2002). Aliada a declaração da administração Bush sobre a importância do crescimento da Índia, as duas nações embarcaram num amplo e variado programa de cooperação, especialmente na área de segurança. Esta cooperação inclui: a proteção naval indiana ao tráfego marítimo americano no Estreito de Málaca, exercícios militares combinados, visita de navios de guerra americanos à Índia, aquisição de aeronaves de patrulha marítima P3, entre outras (Berlin, 2006).

George Bush realizou um encontro com o Primeiro-Ministro indiano, Manmohan Singh, em julho de 2005, prometendo máximo empenho para uma completa cooperação nuclear civil com a Índia. Na realidade, o presidente reconheceu a Índia como um Estado nuclear de fato, se não de direito, e colocou Nova Delhi no mesmo patamar que outros Estados nucleares. A Índia, reciprocamente, concordou em assumir as mesmas responsabilidades e práticas que os demais países de tecnologia nuclear avançada, que incluem: separação dos reatores nucleares civis e militares e colocação de todas as instalações nucleares civis sobre a salvaguarda da Agência Internacional de Energia Atômica, entre outras. As delegações indiana e americana também concordaram em aumentar as medidas para o combate ao terrorismo e em aprofundar as relações econômicas bilaterais através de maior comércio, investimento e colaboração tecnológica. Também assinaram o acordo de ciência tecnologia e concordaram em construir laços mais próximos na exploração espacial, navegação por satélite e em outras áreas na arena comercial do espaço (Berlin, 2006).

Outra área de provável cooperação futura é a troca de inteligência naval voltada à região do Oceano Índico. Tal iniciativa auxiliaria ambas as marinhas em duas crescentes preocupações: a pirataria e o aumento da presença da Marinha do Exército de Libertação Popular da China no sul da Ásia. A Índia é um dos oito países no mundo com avançado sistema de imagem satélite e de sistema de comunicações por satélites (Singh, 2008).

Esses avanços, apesar de estabelecerem uma relação estratégica muito próxima entre os dois países, não eliminam todos os problemas bilaterais. Um deles é o Paquistão.

O objetivo da política do governo americano agora está voltado para a expansão das relações com ambos, Índia e Paquistão, seguindo diferentes caminhos no trato com cada um, observando os respectivos pesos geoestratégicos. Da perspectiva de Nova Delhi este é um avanço significativo, embora permaneça a suspeita residual que qualquer esforço americano para assistir ao Paquistão tornar-se um Estado de sucesso representará a limitação potencial do poder indiano no sul da Ásia e no Oceano Índico. Portanto, Nova Delhi tentará enfraquecer ou modificar as políticas americanas voltadas ao fortalecimento dos laços entre o Paquistão e os EUA, incluindo a continuidade do plano de vendas de equipamentos militares ao primeiro (Berlin, 2006).

Outros antigos problemas nas relações indo-americanas incluem os fortes laços entre Índia e Irã, a aparente reserva indiana à enorme presença militar americana no sudeste da Ásia e no Golfo Pérsico, a pronunciada ênfase indiana sobre a preservação de sua autonomia estratégica e a persistente falta de entusiasmo por parte da Índia em aliar-se com os propósitos dos EUA. Em relação a este último, a Índia, tal qual China, Rússia e União Européia, permanecerá desconfortável em um mundo unipolar e fará o que for possível para promover uma ordem multipolar, em que figure como um dos pólos (Berlin, 2006).

3.2.2 Em direção a margem ocidental

Em complemento ao relacionamento com os EUA, Nova Delhi está procurando aumentar o perfil da Índia quase que onidirecionalmente. Esse esforço tem por objetivo a segurança dos vários portões do Oceano Índico e o cultivo de laços com as nações adjacentes aos seguintes pontos focais: Estreito de Ormuz (Irã), Bab el Mandeb (Eritreia), Cabo da Boa Esperança, canal de Moçambique, Estreitos de Cingapura e Málaca, entre outros (Cohen, 2002).

A Doutrina Marítima da Índia ressalta a importância do Mar da Arábia na visão indiana e sublinha o crescimento das oportunidades e desafios naquela região. Os esforços da

Índia que avançam sobre as regiões do Oriente Próximo e mares arábicos têm foco principalmente sobre Paquistão, Irã, Israel e vários Estados do Leste africano.

Os objetivos da Índia no intercâmbio diplomático com o Paquistão são: distender a probabilidade de conflito militar, reduzir a pressão na Caxemira,, aumentar a liberdade em perseguir o status de grande potência e manobrar em qualquer espaço no sul da Ásia e no mundo (Berlin, 2006).

A Índia não espera, pelo menos por algum tempo, que as dificuldades em sua relação com Paquistão decresçam; espera, entretanto, ser capaz de manipular a relação de forma a deixar a Índia mais forte e o Paquistão mais fraco. Como a Índia já é inerentemente a parte mais forte, qualquer aproximação do relacionamento entre os dois irá, no longo prazo, aumentar a influência indiana em relação ao Paquistão e diminuirá a capacidade de Islamabad desconsiderar os interesses indianos. O fim do apoio ao terrorismo anti-indiano, uma maior restrição na aproximação de Islamabad com a China e eventualmente com os EUA, estão entre os objetivos da Índia (Berlin, 2006).

Em qualquer lugar do Mar da Arábia, a Índia tem desfrutado de um considerável sucesso ao cortejar o Irã. Com governo islâmico, parece um parceiro estranho para uma Índia democrática, mas, como visto no Capítulo 2, as duas nações têm influenciado uma à outra, na cultura, na linguagem e em outros campos. O Irã observa a Índia como um forte parceiro capaz de ajudar Teerã a evitar o isolamento estratégico. Além disso, a cooperação econômica com Nova Delhi se adequa à própria política iraniana de mudar seu comércio de petróleo e gás para a região da Ásia meridional e central, visando a reduzir sua dependência do mercado do Extremo Oriente. Para a Índia, o relacionamento faz parte de um esforço de longo prazo mais amplo, abrangendo várias medidas, inclusive diplomáticas, no Afeganistão e na Ásia Central, para envolver e conter o Paquistão (Berlin, 2006).

Obviamente, Nova Delhi também considera as conexões iranianas como essenciais à sua própria necessidade de energia. O aprofundamento dos laços tem se refletido no crescimento do comércio e particularmente no acordo com a Companhia Nacional Iraniana de Petróleo, de janeiro de 2005, para importar 5 milhões de toneladas/ano de gás liquefeito, por 25 anos. Índia e Irã também estão perseguindo um ambicioso projeto para a construção de um duto de 2.700 km, do Irã à Índia, via Paquistão, que permitiria a Nova Delhi importar gás natural liquefeito. O grupo estaria operacional em 2010 (Berlin, 2006)

Os laços com o Irã, na área de segurança, têm avançado da mesma forma. As partes firmaram um acordo que propicia ao Irã algum acesso à tecnologia militar indiana. Existem informações, oficialmente negadas, que esse acordo também concede a Índia acesso

a bases militares iranianas, numa eventual guerra com o Paquistão. Outros recentes empreendimentos incluem o primeiro exercício naval combinado entre Índia e Irã e o esforço da Índia de renovar o porto iraniano de Chahbahar, um movimento que pode ser o presságio do seu uso eventual pela Marinha Indiana. Esta última iniciativa presumivelmente também responde ao desenvolvimento, pela China, do porto e também base naval paquistanesa em Gwadar, a 100 milhas a leste de Chahbahar (Berlin, 2006).

As relações Índia e Irã não estão isentas de problemas. O Irã, é claro, não está contente com os laços próximos de Índia e Israel. Em 24 de setembro de 2005, o Irã ficou bastante consternado pelo voto indiano, em apoio à resolução da Agência Internacional de Energia Atômica em condenação ao programa nuclear iraniano. O voto indiano funcionou como uma bomba para as relações de Nova Delhi com Teerã. Entretanto, enquanto isto pode desenhar um futuro mais circunscrito para esta conexão, é mais provável que os efeitos de longo prazo do voto da Índia sejam limitados. O relacionamento bilateral é tão mais importante para ambas as partes que Nova Delhi e Teerã se empenharam ao máximo para assegurar que os laços se mantenham fortes (Stakelbeck, 2005).

A Índia, entretanto, tentou reduzir sua vulnerabilidade no rico, porém instável, Golfo Pérsico, movendo-se além do Irã e tentando cultivar um grupo de relacionamento mais amplo e diversificado. O desenvolvimento mais significativo foi o crescimento dos laços de amizade com a Arábia Saudita, inimigo tradicional do Irã no Golfo e maior fonte de petróleo para a Índia (Berlin, 2006).

Movendo-se um pouco mais para Oeste, outro relacionamento é com Israel. Enquanto as relações diplomáticas formais ocorrem somente em 1992, os dois Estados têm tido importantes conexões no mínimo desde o início dos anos 80. Nos últimos anos, vários representantes do alto escalão administrativo de Israel e Índia têm trocado visitas e as relações militares têm se tornado tão próximas quanto o equivalente a uma aliança militar. Em 2003, seguido ao abatimento de uma aeronave indiana não tripulada pelo Paquistão, construída e provavelmente operada por Israel, o Presidente paquistanês, Pervez Musharraf, reclamou que "a cooperação entre Índia e Israel não só está relacionada com o Paquistão, mas também com o Oriente Médio como um todo". Israel é atualmente o segundo maior fornecedor de armamento à Índia, depois da Rússia, e a Índia é o maior mercado de defesa de Israel e o segundo maior parceiro comercial israelense na Ásia, depois do Japão (Mishra, 2004).

De acordo com estimativas, a Índia comprará em torno de 15 bilhões de dólares em mercadorias de Israel, nos próximos anos. Os dois lados recentemente concordaram em realizar exercícios aéreos conjuntos, confrontando os F-16 israelenses e os Su-30MKIs

indianos. Nova Delhi também está interessada nos equipamentos militares avançados, treinamento e outras ajudas, provavelmente incluindo tecnologias e consultoria sobre armas nucleares e mísseis, que Israel possa vender ou prover (Berlin, 2006).

Em outro lugar no oeste do Oceano Índico, a Índia estabeleceu seu primeiro relacionamento militar com um Estado do Golfo em 2002, quando Nova Delhi e Oman concordaram em realizar exercícios combinados regulares e cooperação em treinamentos e defesa. Também iniciaram um diálogo estratégico regular e, em 2003, assinaram o Pacto de Cooperação de Defesa. O Pacto prevê a exportação e importação de armamentos, treinamento militar e coordenação de assuntos relacionados à segurança. A Índia e o Conselho de Cooperação do Golfo ("Gulf Cooperation Council"- GCC) também assinaram um acordo para cooperação econômica e iniciaram negociações sobre um pacto de livre comércio. As conexões de Nova Delhi, Oman e outros cinco Estados do GCC, entretanto, são relativamente tímidas. Como apontou um observador indiano recentemente, "com a nossa crescente dependência do petróleo e gás importado, a estabilidade nesta região é crucial para nosso bem-estar". Em torno de 3,7 milhões de nacionais indianos vivem nos seis países do GCC. Eles remetem em torno de 8 bilhões de dólares anualmente para a Índia (Berlin, 2006).

Além disso, os laços da Índia com os Estados da África, ribeirinhos ao Oceano Índico, estão em expansão. Atualmente, as conexões-chave de Nova Delhi são com os países do chifre da África, África do Sul, Tanzânia, Moçambique e especialmente as chamadas ilhas africanas, incluindo Maurício e Seychelles (Berlin, 2006).

Na outra extremidade do continente, uma conexão digna de registro é desenvolvida com a África do Sul, através de um arranjo bilateral e um relacionamento trilateral entre Índia, Brasil e África do Sul, o IBAS. Em maio de 2008 ocorreu a Operação IBISAMAR I *online*⁴, que foi o primeiro exercício combinado reunindo as Marinhas do Brasil, da África do Sul e da Índia.

A visita do Presidente da Índia à Tanzânia, em 2004, possibilitou um acordo para o aumento do treinamento do pessoal militar da Tanzânia na Índia e para um aumento na frequência de visitas de navios de guerra indianos a portos da Tanzânia. Mais ao sul, Moçambique e Índia, durante a reunião da União Africana em Maputo, em 2003, concordaram em continuar o patrulhamento conjunto da costa moçambicana. Os governos também iniciaram a negociação de um acordo de defesa. As ligações de Nova Delhi com as ilhas africanas estão se aprofundando. Desde 2003, a Índia vem patrulhando a zona

⁴ www.mar.mil.br/menu_v/operacoes_navais

econômica exclusiva das ilhas Maurício. Durante uma visita em abril de 2005, o Primeiro-Ministro indiano reiterou o compromisso da Índia com a defesa, segurança, e soberania das ilhas. A Índia também costurou a celebração de um memorando de entendimento com as ilhas Seychelles, sobre cooperação de defesa, contendo: patrulhamento das águas territoriais, treinamento do pessoal militar de Seychelles e doação de um navio patrulha indiano para a defesa costeira. A Índia tem sido bastante ativa em forjar um relacionamento próximo com as ilhas Maldivas, uma conexão indubitavelmente reforçada pelo considerável envio de material e outras assistências no evento do tsunami de dezembro de 2004 (Berlin, 2006).

Essas iniciativas em relação às ilhas-nação foram fortalecidas em dezembro de 2005 pela criação de um novo escritório do Ministério da Defesa, gerenciado por um Almirante duas-estrelas, com a responsabilidade de assistir cada um desses Estados. De acordo com o Comandante da Marinha indiana, estes Estados, além de amistosos e cooperativos, são vitais para Índia, mas sua segurança permanece frágil e, portanto, a Índia não pode permitir que qualquer potência hostil ou inimiga possa ameaçá-los (Berlin, 2006).

3.2.3 Em direção à margem oriental

Em complemento a sua orientação na direção oeste, a Índia também tem se aplicado em cultivar relações mais próximas com uma variedade de Estados na Baía de Bengala e no Sudeste Asiático, sobre a égide da política de "olhe a leste". Esta aproximação, iniciada no começo dos anos 90, tendo como pano de fundo a luta econômica indiana e o repentino desaparecimento da estrutura da Guerra Fria, tem sido um sucesso diplomático impressionante. Como consequência, os laços da Índia com muitos dos Estados na baía de Bengala e no Sudeste Asiático, à exceção possivelmente de Bangladesh, estão melhores do que estavam há poucos anos atrás (Berlin, 2006).

A Índia tem construído uma forte relação com seu vizinho imediata ao sul, Sri Lanka. A conexão entre os dois países foi solidificada pelo auxílio aos desabrigados do tsunami de 2004, mas um grupo de empreendimentos já vinha cooperando para a aproximação. O acordo de livre comércio, que começou a funcionar em 2000 e dobrou o comércio bilateral, aumentou significativamente a participação da Índia no comércio do Sri Lanka. Um acordo de cooperação em defesa expandiu o programa de treinamento da Índia para as tropas do Sri Lanka, fortalecendo o intercâmbio de inteligência e suprindo os equipamentos de defesa (incluindo helicópteros de transporte) para Colombo. O primeiro exercício combinado desses Estados ocorreu em dezembro de 2004 e envolveu a Guarda

Costeira indiana e a Marinha do Sri Lanka. O governo da Índia, entretanto, rejeitou uma requisição deste país para patrulhas navais combinadas contra os “Tigres do Mar de Tamil”⁵. Um memorando promoveu, com a ajuda indiana, a reconstrução do aeródromo de Palaly, considerado vital, na península de Jaffna, ao norte do Sri Lanka. Colombo tem se recusado a atender à requisição indiana para que o campo de pouso seja utilizado somente por Sri Lanka e Índia (Berlin, 2006).

Outro vizinho imediato da Índia é Bangladesh. As relações encontram-se estremecidas por vários problemas tais como a imigração ilegal de cidadãos de Bangladesh, o comércio e uso da água. Os acordos entre Índia e Bangladesh de janeiro de 2005, para avançar com o projeto de instalação de dutos para o transporte de gás dos campos de Miamar para a Índia, através de Bangladesh, parecem ter sido colocados na prateleira. A melhora nas relações bilaterais é um importante ponto da política externa que Nova Delhi quer atingir (Berlin, 2006).

A política de "olhe a leste" tem também produzido ganhos com a Associação das Nações do Sudeste Asiático (Association of Southeast Asian Nations - ASEAN⁶). A Índia tornou-se um parceiro setorial em 1991, um parceiro de diálogo pleno em 1995 e um membro do fórum regional da ASEAN em 1996. No final de 2004, a Índia e os dez países da ASEAN assinaram um histórico pacto de paz, progresso e prosperidade. Também se comprometeram em cooperar no combate ao terrorismo internacional e à proliferação de armas de destruição em massa. O acordo vislumbra a cooperação em fóruns multilaterais, particularmente a Organização Mundial no Comércio; no encaminhamento dos desafios econômicos, alimentares e de segurança energética; e no aumento do comércio, investimento, turismo, cultura, esporte e contatos interpessoais. No pacto, a Índia se compromete em criar uma área de livre comércio, até 2011, com Brunei, Indonésia, Malásia, Tailândia, Cingapura e, até 2016, com os demais países da ASEAN (Berlin, 2006).

Dentro da ASEAN, a Índia tem focado particularmente em desenvolver laços próximos com Miamar, Cingapura e mais recentemente Tailândia. O progresso com Miamar tem sido significativo desde que Nova Delhi percebeu a ameaça da influência chinesa naquele país, cerca de uma década atrás. A ênfase agora reflete a ambição regional da Índia em usar

⁵ Grupo separatista armado que visa à criação de um Estado independente no nordeste do Sri Lanka (Cohen, 2006).

⁶ Organização regional dos Estados do sudeste asiático que tem como propósito fomentar o crescimento econômico, a paz e a estabilidade regionais (Singh, 2002).

Rangon, a partir do qual irá competir com China no sudeste da Ásia (incluindo o Mar do Sul da China) e o interesse nos recursos energéticos de Miamar (Berlin, 2006).

Os laços também estão avançados por ambos em alguns projetos, tais como: a reativação de carregamentos de armas para Miamar, aquisição de uma participação societária de 50% de um campo de gás natural nas costas de Miamar, um duto de gás entre Índia e Miamar e a realização de um exercício naval entre os dois países. Tais indicadores refletem um significativo aprofundamento nas relações nos últimos anos. Os laços com Miamar estão dentro de uma agenda indiana maior, na qual o transporte na direção leste é vital. Nova Delhi está construindo uma rodovia, a auto-estrada Índia-Miamar-Tailândia (trecho da projetada auto-estrada Asiática), conectando Calcutá com Bangkok, via Miamar. A Índia também está construindo estradas para conectar Mizoram com a estrada de ferro Mandalay-Rangoon. Nova Delhi está bastante propensa a também executar melhorias no porto e nos transportes na foz do rio Kaladan, no oeste de Miamar, abrindo oportunidades de comércio com este país e Tailândia e expandindo o acesso ao nordeste da Índia. Além disso, Nova Delhi iniciou o estudo de viabilidade para a construção de um porto de águas profundas em Dawei Karl, sobre o litoral de Miamar, possivelmente permitindo acesso dos países do Oriente Médio, Europa e África aos mercados do Leste Asiático, sem transitar pelo Estreito de Málaca. Em conjunto, esses planos de transporte na direção leste fornecem à Índia uma rota alternativa para região do Estreito de Málaca, bem como acesso terrestre ao Mar do sul da China. Eles refletem uma estratégia mar-terra para a projeção de influência indiana para leste, uma estratégia com a intenção de conter a ambição da China no Sudeste Asiático e na direção do Oceano Índico (Berlin, 2006).

A percepção de que a Índia precisa competir com a China no Sudeste Asiático, particularmente das nações litorâneas, tem ajudado a produzir uma aproximação de Cingapura. Isto também ressalta a importância que a Índia atribui aos pontos focais - que podem ser necessários ao bloqueio do movimento chinês na direção ou para dentro do Oceano Índico (a principal missão das bases indianas nas ilhas de Andaman e Nicobar). Cingapura está idealmente situada para suplementar a infra-estrutura das ilhas de Andaman; e as instalações naquele local poderiam, pelas mesmas razões, permitir à Índia projetar poder sobre o Mar do Sul da China e contra China. O relacionamento com Cingapura é tímido, mas está se aprofundando. O comércio tem crescido rapidamente, aumentando o valor em torno de 50% em 2004. Além disso, um pacto de segurança, celebrado em 2003, estendeu um programa de exercícios navais combinados, que já existia, abarcando manobras aéreas e terrestres, e iniciou um diálogo de segurança de alto nível e intercâmbio de inteligência.

Cingapura e Índia conduziram seus primeiros exercícios aéreos no final de 2004 e seu primeiro exercício terrestre de fevereiro a abril de 2005, na Índia. Notavelmente, em fevereiro e março de 2005 sua manobra naval anual teve lugar pela primeira vez no mar do sul da China (Berlin, 2006).

O desenvolvimento do relacionamento com a Tailândia é recente e tem sido alimentado, entre outros fatores, pelo crescimento da preocupação de Bangkok com a militância islâmica no sul da Tailândia; militares da Índia têm se coordenado com a Marinha tailandesa e com a Guarda Costeira nas proximidades do Estreito de Málaca; e foi assinado um memorando de entendimentos, em maio de 2005. Além disto, a Tailândia tem sido bastante cooperativa nos problemas relacionados às várias insurgências no nordeste da Índia (Grove, 2006)

3.2.4 Disputas territoriais

Disputas territoriais, a maioria delas de natureza marítima e envolvendo reclamações conflitantes tanto de ilhas quanto de águas litorâneas, contribuem para o aumento de tensão entre os Estados, principalmente no Sudeste Asiático. As disputas mais problemáticas são aquelas no Mar do Sul da China, onde Indonésia, Malásia, Brunei, Filipinas, Vietnã, China e Taiwan atestam firmemente suas reclamações conflitantes sobre ilhas e territórios marítimos. Esses reclamos são considerados de vital importância porque estas águas arquipelágicas possuem um vasto potencial petrolífero e as ilhas estão estrategicamente posicionadas para apoiar o controle das linhas marítimas ou uma eventual operação anfíbia. A corrente situação é instável e poderia, através de um evento político-militar inesperado, deteriorar em um conflito aberto (Bradford, 2005).

A Índia possui problemas territoriais ainda pendentes nas fronteiras com Butão, Bangladesh, China e Paquistão. Em relação a este último, além do tradicional embate envolvendo a Caxemira e Jammu, há uma disputa territorial às margens do Oceano Índico envolvendo a região pantanosa conhecida como Rann of Kutch. Apesar do modesto valor militar, a região é rica em petróleo e gás, localizados no leito marinho costeiro. Portanto, o cenário é potencialmente propenso a gerar um conflito entre os países (Cohen, 2001).

3.2.5 Terrorismo

A liderança de defesa indiana recentemente ordenou a Marinha que adotasse uma postura mais proativa contra as atividades terroristas no Oceano Índico. A Índia estabeleceu um grupo de estudo sobre as atividades das organizações terroristas internacionais a fim de melhor definir a ameaça à segurança nacional indiana. O trabalho resultante identificou três áreas de preocupação: Sri Lanka, Paquistão e Bangladesh. Também aponta que os atos terroristas ao longo do Mar Vermelho, que teriam ligações com atos da Al-Qaeda, estariam conectados ao Paquistão. A área expandida também incluiria o chifre da África, que apresenta significativo nível de ameaça terrorista. O estudo aponta ainda outras áreas de interesse para a Marinha indiana, a primeira delas é o Estreito de Málaca, a segunda é o Estreito de Ormuz (Grove, 2006).

3.2.6 Crime marítimo transnacional

O crime marítimo transnacional envolve atividades com motivação econômica tais como pirataria, tráfico de drogas, contrabando e imigração ilegal. O crime marítimo transnacional tem substanciais ramificações no ambiente de segurança. Além de extremamente custoso em termos humanos, é um dos maiores drenos dos recursos nacionais. Da mesma forma, possui um efeito sinérgico que pode exacerbar os conflitos interestaduais e a violência política não estatal. Por exemplo, a imigração ilegal é um combustível para as tensões entre Malásia e Indonésia. O crime marítimo transnacional provê a terroristas e grupos de guerrilha os meios para a movimentação de armamento e pessoal, levantamento de fundos e recrutamento de novos membros (Bradford, 2005).

O Mar de Andaman, na Índia, tem sido palco de um significativo aumento do nível de atividades ilegais, incluindo a pirataria e o tráfico de drogas. Isto implica a necessidade de um aumento do nível de cooperação entre as Marinhas dos Estados ribeirinhos e as Guardas Costeiras para promover a lei e a ordem no mar. A captura do MV Alondra Rainbow, um navio mercante de 7 mil toneladas seqüestrado por piratas, em novembro de 1999, de registro panamenho e pertencente a japoneses, por um navio de guerra indiano, foi um caso clássico do esforço indiano em manter a segurança das linhas de comunicação marítimas internacionais do Oceano Índico (Sakhuja, 2006).

A maior incidência dos crimes marítimos transnacionais no Oceano Índico concentra-se nas águas arquipelágicas do Sudeste Asiático e no chifre da África, conforme dados dos arquivos da IMO *online*⁷ de 2007.

3.2.7 Degradação do meio ambiente marinho

O poder do fenômeno ambiental é inquestionável, a exemplo da tragédia decorrente do tsunami de dezembro de 2004, no Oceano Índico, que ceifou a vida de quase 200 mil pessoas. Além disso, o dano ambiental não somente causa uma degradação direta a terra, mar e populações, mas também pode precipitar tensões ou conflitos dentro ou entre Estados. As fontes de hidrocarbonetos são fatores centrais nos cálculos estratégicos em tais conflitos e disputas. Embora menos frequentemente discutido, danos causados ao ambiente marinho têm também impactado a segurança do Sudeste Asiático. Por exemplo, a destruição de recifes de corais e a sobre exploração de grupos de pesca estão contribuindo para a pobreza da Indonésia e, portanto, exacerbando a violência doméstica (Bradford, 2005).

3.2.8 Pesca

Um dado de grande significância é que mais da metade dos peixes do mundo são capturados ou reproduzidos nas águas asiáticas e quase a metade dos peixes do mundo são consumidos na região. Seis entre os dez maiores países pesqueiros são asiáticos: China, Coréia do Sul, Taiwan, Índia, Japão e Tailândia. Mais de 40% dos navios pesqueiros do mundo estão registrados nesses Estados. A China tem a maior quantidade de captura do mundo; o maior comprador mundial de peixes é o Japão, responsável por um terço das importações globais. O maior vendedor é a Tailândia. Na Ásia o peixe provê cerca de 30% da necessidade diária de proteína animal. Mais do que em qualquer outro lugar, a pesca é a atividade que provê a maior quantidade de empregos. Todos os estoques do Sudeste Asiático estão totalmente explorados. Dado tanto ao aumento da competição quanto ao fechamento dos Oceanos com a adoção geral da jurisdição nacional de pesca para além das 200 milhas, uma medida que trouxe 90% dos peixes do mundo para dentro do controle do Estado costeiro, existe uma grande possibilidade de conflito. Barcos pesqueiros do Japão em águas da Rússia, os da China na Coréia do Sul, Coréia do Sul em águas japonesas e tailandeses em águas

⁷ www.imo.org

pertencentes a Índia, Mianmar, Malásia, Camboja, Indonésia e Vietnã são potenciais geradores de conflito (Ho, 2006).

3.3 Considerações parciais

O mar, portanto, permanece um elemento-chave da região do Oceano Índico. É um meio básico de transporte de bens, uma fonte-chave de alimentos e uma importante fonte de petróleo e gás. Conflitos sobre seu uso culminaram em violência no passado e podem conduzir a outros no futuro. É vital, portanto, que tudo seja feito para mitigar rivalidades e enfatizar interesses comuns.

A Índia está perseguindo uma variedade de políticas, com o propósito de melhorar sua situação estratégica, de modo a assegurar que seus interesses, neste teatro, sejam salvaguardados. Para este fim, Nova Delhi está tecendo uma rede de parcerias com certos Estados litorâneos e grandes potências externas, o que aumentará a influência indiana na região, alcançando maior espaço e autonomia estratégica e criando um colchão de segurança para o país. Para expandir sua influência, do Oriente Médio ao Extremo Oriente, da África a Austrália, a Índia está implementando ações diplomáticas inovadoras que congregam acordos comerciais, investimentos diretos, exercício militares, fundo de auxílio, cooperação energética e construção de infra-estrutura (Giridharadas, 2005).

Para que essas ações diplomáticas sejam críveis precisam do respaldo de um poder militar compatível com a estatura político-estratégica pretendida, dimensionado para assegurar os interesses e neutralizar as ameaças vislumbradas pelo Estado indiano. Na região do Oceano Índico, caberá à Marinha a maior parcela de tal responsabilidade. A Marinha indiana tem participado de paradas navais internacionais, oferecido assistência e executado atividades de ajuda humanitária, busca e salvamento, patrulhas antipirataria e exercícios combinados com várias marinhas, com o propósito de construir a confiança mútua, sem, entretanto, descuidar-se de seu aprestamento militar.

Podemos, portanto, depreender que a Índia está dando ênfase a seu “soft power”⁸, sem abrir mão ou descuidar-se do seu “hard power”⁹. Em decorrência, a Índia está desenvolvendo forças navais e aéreas mais capazes e está utilizando o crescimento dessas forças para moldar o ambiente estratégico indiano.

⁸ Conforme Nye Jr., é o exercício do poder por meio da persuasão e atração (poder brando) (Nye, 2002).

⁹ Conforme Nye Jr., é o exercício do poder por meio da coerção e intimidação (poder duro) (Nye, 2002).

4 DESVENDANDO A ESTRATÉGIA NAVAL INDIANA

Em 16 de outubro de 2006, a Marinha indiana declarou ter estabelecido sua primeira estratégia marítima. Embora esse seja o primeiro episódio de uma estratégia naval formalizada, na realidade a estratégia indiana tem se consolidado ao longo de sua história. A Índia parece estar pronta para assumir o controle do Oceano Índico e do sul da Ásia apoiada em sua estratégia marítima. Essa estratégia permanece sigilosa e, portanto, apresenta problemas para aqueles que requeiram uma interpretação formal das intenções da Índia. Entretanto, os cálculos utilizados para a definição de tal estratégia são de caráter universal e devem refletir, ainda que imperfeitamente, os interesses nacionais, as ameaças percebidas e as capacidades militares da Índia (Rahan, 2006).

A Doutrina Marítima da Índia também nos auxilia a desvendar a estratégia naval do país, uma vez que “este documento [...] foca amplamente o nível estratégico e, em certa medida, o nível operacional do planejamento militar para a aplicação do poder marítimo em conflito, em situações de crise e em tempos de paz” (2004, p.3).

O desenvolvimento e a estratégia de emprego de um poder naval devem estar diretamente relacionados com os interesses do país e com as possíveis ameaças que potencialmente possam ou venham a interferir na conquista ou manutenção destes interesses. No capítulo 3 do presente trabalho, foram apontados os principais interesses e ameaças, bem como foram apresentados os principais atores que de alguma forma interagem ou exercem influência na região do Oceano Índico.

De acordo com a Sistemática de Planejamento Estratégico Militar brasileiro, a partir da definição dos interesses, ameaças e atores, seriam efetuadas as análises das conjunturas nacional e internacional para o estabelecimento dos cenários de emprego do poder naval. Os cenários estabelecidos juntamente com a disponibilidade de meios ou o projeto de força vislumbrado são fatores contidos na equação que orientará a estratégia naval a ser conduzida (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2005).

A Estratégia Militar de Defesa (EMD) brasileira estabelece que a dissuasão é a estratégia principal desde o período de normalidade; e aponta que, ao demonstrarem que estão preparadas para defender os interesses nacionais, em qualquer tempo, as Forças Armadas convencem pela sua capacidade de combate e de sustentação do esforço nesta ação.

A EMD ressalta ainda que a contribuição das Forças Armadas para a dissuasão somente será concretizada pela existência de um Poder Militar adequado, aprestado e balanceado, que inspire credibilidade aos demais países, quanto ao seu emprego e a evidencie,

por atos ou demonstrações de força, quando e onde for necessário. A dissuasão é executada desde o tempo de paz e somente será efetiva se houver vontade e disposição dos líderes do País de tomarem decisões visando ao emprego do Poder Militar nos momentos oportunos (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2006).

A primeira versão da Estratégia Marítima dos Estados Unidos (US Maritime Strategy), promulgada em 1986, aponta que o poder naval é relevante em todo o espectro do conflito, desde as operações de rotina em tempo de paz, até a provisão da máxima capacidade de sobrevivência da nação no evento de uma guerra nuclear. Ressalta que a estratégia naval provê o suporte para o uso do poder naval em todas as considerações previstas. O documento conclui que, entre os grandes serviços que podem ser prestados à nação, o maior será operar em tempo de paz e nos momentos de crise de uma forma que se evite a guerra (Iseberg, 1990).

A partir deste entendimento, podemos concluir que a mais eficaz estratégia militar é a dissuasão, que é principalmente consolidada nos tempos de paz.

De acordo com a Doutrina Marítima da Índia, há vários cenários em que uma Marinha como a indiana pode se inserir, envolvendo situações que transitam em todo o espectro do conflito. Os cenários são abaixo descritos:

- Conflito com um Estado na vizinhança imediata;
- Operações na vizinhança estendida, em resposta a uma requisição por assistência de uma nação amiga;
- Operações de manutenção da paz, sob a égide da ONU ou como parte de uma força multinacional;
- Conflito com uma potência extra-regional;
- Proteção de pessoas de origem indiana e interesses indianos no exterior;
- Operações antiterroristas conduzidas multilateralmente ou unilateralmente, de forma clandestina ou não;
- Atendimento as obrigações das parcerias estratégicas bilaterais internacionais;
- Preservação das linhas de comunicação marítimas através do Oceano Índico, em bases permanentes;
- Salvaguarda dos ativos de energia fora do território da Índia; e
- Ajuda humanitária em desastres naturais.

A Doutrina Marítima da Índia ressalta a clara existência de quatro papéis ou atribuições básicas que são destinadas a Marinha Indiana e que percorrem todo o espectro do conflito: militar, policial, assistencial e diplomática.

A essência de todas as Marinhas é o seu caráter militar. O papel militar da Marinha é aquele no qual o combate ou o uso extremo da força ou a ameaça do uso são utilizados para dobrar o inimigo a sua vontade. Este inclui a aplicação do poder naval no mar e do mar, tanto em operações ofensivas, conduzidas contra forças inimigas, quanto em operações defensivas conduzidas para proteger forças amigas e o comércio marítimo (Prakash, 2007).

No contexto da forças navais indianas, as atribuições do poder naval no papel militar podem ser os seguintes: controle de área marítima; negação do uso do mar; dissuasão marítima; operações em apoio à campanha terrestre; interdição de forças inimigas; bloqueio de portos e fundeadouros inimigos; contenção de forças inimigas; estabelecimento de zonas de exclusão; ação de presença; segurança econômica e energética do país; controle naval do tráfego marítimo; e operações marítimas de baixa intensidade (“low intensity maritime operations” – LIMO¹⁰) (INDIA, 2004).

A atribuição policial deve ser vista em duas dimensões: assegurar a boa ordem no mar e gerenciar operações marítimas de baixa intensidade (LIMO). Uma combinação de fatores e uma desafortunada convergência de interesses fazem com que o alto-mar seja um terreno fértil para as organizações criminosas e para as atividades terroristas. Portanto, enquanto a boa ordem no mar é certamente um imperativo de segurança interna, para a Índia é também uma importante obrigação marítima bilateral e internacional (Prakash, 2007).

A atribuição assistencial envolve tarefas como ajuda humanitária, auxílio em desastres, busca e resgate, assistência em mergulho, socorro, salvamento e pesquisas hidrográficas. É essencialmente definida pela completa ausência do uso da força ou da violência na sua execução, salvo em autodefesa (Prakash, 2007).

A atribuição diplomática irá moldar a cooperação naval multinacional para reforçar o crescimento das medidas de confiança entre os Estados. A força militar no mar contribui para o que é tradicionalmente conhecido como diplomacia naval. Este é o uso das forças navais como um instrumento diplomático em apoio aos objetivos políticos ou a política externa indiana (Prakash, 2007).

A partir dos cenários estabelecidos e da definição das atribuições, a Doutrina Marítima Indiana estabelece as possíveis tarefas nas quais a Marinha Indiana poderá ser empregada.

¹⁰ Contenção do uso do mar por entidades não estatais para propósitos ilegais ou perpetrar atos violentos contra os Estados (INDIA, 2004).

Na atribuição militar são as seguintes:

- Prover a dissuasão convencional e nuclear estratégica contra Estados regionais;
- Aumentar o custo de intervenção de potências extra-regionais e detê-las em ações contra os interesses de segurança indianos;
- Exercer o controle de área marítima em áreas designadas do Mar da Arábia e da baía de Bengala e dos pontos de entrada/saída da região do Oceano Índico;
- Salvar a marinha mercante da Índia e o comércio das linhas de comunicação marítimas, tanto na paz quanto na guerra;
- Prover a segurança da linha de costa da Índia, das ilhas e dos patrimônios localizados no mar, contra ameaças marítimas;
- Em caso de guerra, levar o conflito para o território inimigo, para estrangular seu comércio/artérias de petróleo, para destruir seu potencial de manter a guerra e os ativos navais e para assegurar uma vitória decisiva;
- Prover a projeção de poder de forças quando requerida, para desembarcar o Exército em área de interesse;
- Deslocar rapidamente as forças da costa oeste para a costa leste e vice-versa, para opor-se a uma ameaça emergente;
- Conter a ameaça de operação marítima de baixa intensidade (LIMO);
- Prover a capacidade de segundo ataque num eventual conflito nuclear; e
- Trabalhar em conjunto com as outras Forças para preservar, proteger e promover os interesses nacionais da Índia.

As possíveis tarefas na atribuição policial são:

- Proteger os interesses de soberania da Índia na ZEE, sob a égide da Convenção das Nações Unidas para o Direito no Mar, em conjunto com a Guarda Costeira;
- Executar vigilância regular na vizinhança estendida, por meio de unidades aéreas, de superfície e submarinas; e
- Mostrar presença e patrulhar as áreas focais de interesse, dentro da Zona Marítima de Interesse indiana, como também aquelas no norte do Oceano Índico.

As tarefas da atribuição assistencial, conforme já mencionado, podem ser:

- Prover ajuda humanitária, alívio em desastre, busca e resgate, controle de poluição, assistência de mergulho, operações de salvamento, hidrografia etc., quando e onde for requerido.

As possíveis tarefas na atribuição diplomática são as seguintes:

- Capacitar o governo a usar a Marinha como um efetivo instrumento de política externa da Índia, gerando a boa vontade através da diplomacia naval;
- Desenvolver saudáveis parcerias, ganhar a confiança dos países ribeirinhos da região do Oceano Índico, atender a contingências e prover assistência quando oportuno;
- Estar apta a contribuir com as forças de manutenção da paz da ONU, e
- Interoperar com forças multinacionais.

Nova Delhi utilizará a Marinha Indiana, por meio da diplomacia naval, para avançar na agenda indiana para o Oceano Índico. A Doutrina Marítima da Índia declara que: "as Marinhas são caracterizadas pelo grau de presença que podem exercer, e a eficácia de uma Marinha é determinada pela habilidade do estamento político do Estado em controlar e usar o poder desta presença naval na perseguição dos objetivos maiores da nação". Para este fim, "a visão marítima indiana para o primeiro quarto do século XXI deve olhar para o arco do Golfo Pérsico ao Estreito de Málaca como uma legítima área de interesse" (Berlin, 2006).

A Marinha da Índia, por exemplo, foi utilizada como instrumento de diplomacia em resposta ao desastre ocasionado pelo tsunami de 2004. A Índia rapidamente estendeu ajuda ao Sri Lanka, Maldivas e Indonésia. As operações de ajuda estavam plenamente em execução no Sri Lanka e nas Maldivas no terceiro dia após o tsunami, 28 de dezembro, e os militares indianos alcançaram a Indonésia no quarto dia. As operações de ajuda subseqüentes foram as maiores já montadas por Nova Delhi para este fim, envolvendo aproximadamente 16 mil militares, 32 navios de guerra, 41 aeronaves, vários grupos médicos e um hospital móvel. O evento, além da ação de presença, possibilitou a demonstração de uma grande capacidade operacional da Marinha indiana (Berlin, 2006).

Tem sido também discutido que a estratégia naval Indiana está baseada em sua capacidade de exercer o controle de áreas marítimas nas águas que circundam o país. Essas áreas marítimas têm sido denominadas de: (a) Zona de Controle Positivo, (b) Zona de Controle Médio, (c) Zona de Controle Brando. Essas zonas são baseadas na capacidade da Marinha Indiana de monitorar a área e engajar um dado inimigo antes que possa colocar em perigo ou danificar os patrimônios nacionais, que variam desde a soberania nacional aos recursos do mar. Em termos geográficos simples, estas zonas englobam grandes áreas marítimas, desde a costa até o alto-mar, cobrindo todo o Oceano Índico. Na Zona de Controle Positivo a Marinha deveria ter a capacidade de conduzir o pleno controle de área marítima, usando-se os meios navais e aeronavais e as aeronaves baseadas na costa. As unidades da Guarda Costeira devem também estar incluídas nos planos táticos. Na 2ª zona, a Zona de Controle Médio, de 500 km a 1000 quilômetros, em direção ao alto-mar, a Marinha indiana

deveria ter a condição de exercer a negação do uso do mar, como também ser capaz de engajar os contatos de interesse. As forças a serem utilizadas devem incluir submarinos, aeronaves de patrulha marítima de longo alcance e aeronaves de ataque baseadas na costa. As operações nesta zona devem ser apoiadas pela inteligência, guiagem além do horizonte e vigilância. Na zona mais externa, a Zona de Controle Brando, submarinos nucleares, porta-aviões apoiados por navio tanque e aeronaves de patrulha marítima devem estar envolvidos (Sakhuja, 2006).

O grupo de ilhas Andaman e Nicobar e Lakshadweep estão na Zona de Controle Brando. Isto requer que a Marinha indiana tenha o alcance e a endurance para longas comissões e a capacidade de interdição das forças inimigas aproximando-se do grupo de ilhas. As ilhas irão, então, atuar como “porta-aviões” permanentes e como bases avançadas para apoiar as aeronaves de combate, baterias de mísseis de costa, piquetes eletrônicos, como também para prover suporte logístico para as forças que operem a partir das, ou nas proximidades das ilhas (Sakhuja, 2006).

A tarefa militar mais importante da Marinha, conforme visto anteriormente, está em prover a dissuasão. A dissuasão será alcançada a partir da credibilidade e de uma posição de força. A força-tarefa nucleada em porta-aviões é a expressão convencional máxima desta força e deve ser capaz de conduzir o controle das áreas marítimas de interesse.

A Doutrina Marítima Indiana também aponta que, com o fim da Guerra Fria, o foco dos grandes exércitos e suas bases foi alterado para as forças marítimas, em apoio à guerra no litoral. Tais forças serão baseadas em grupos de batalha centrados em porta-aviões e em munições guiadas de longo alcance e precisão, na projeção de poder vinda a partir do mar.

Dadas essas variadas percepções e requisitos, o pensamento naval indiano está inicialmente preocupado com:

- 1- o estabelecimento de poderosas forças para a dissuasão;
- 2- a condução da diplomacia naval; e
- 3- a preservação da ordem no mar.

Em termos operacionais, a condução de operações combinadas, a guerra de informações e a guerra no litoral são os mantras da Marinha indiana (Sakhua, 2006).

Visando a este fim, a Marinha tem seguido um criterioso programa de aquisição de forças, com o propósito de salvaguardar os interesses nacionais e apoiar a estratégia naval (Sakhua, 2006).

5 O PORTA-AVIÕES NA ESTRATÉGIA NAVAL INDIANA

Parte da mística dos porta-aviões é resultado de suas participações na história recente do mundo. Os porta-aviões estiveram envolvidos em algumas das batalhas mais épicas da Segunda Guerra Mundial. A Batalha do Mar de Coral, em 1942, registrou a primeira batalha entre porta-aviões na história. Na Batalha de Midway, em 4 de junho de 1942, bombardeiros dos porta-aviões norte-americanos Yorktown, Enterprise e Hornet afundaram os porta-aviões japoneses Kaga, Akagi e Soryo. A Batalha do Pacífico demonstrou que o grupo de batalha de porta-aviões poderia exercer uma poderosa concentração de força contra alvos específicos, retirando do inimigo qualquer possibilidade de contra-ataque (Iseberg, 1990).

Nos EUA, bem como em vários países no mundo, aqueles que analisam o uso dos porta-aviões americanos tipicamente empregam o seguinte argumento: a habilidade da Marinha dos EUA para executar as estratégias militares americanas é altamente dependente de sua capacidade de apoiar o poder aéreo tático no mar. Uma aeronave tática de um grupo de batalha de porta-aviões pode ser empregada rapidamente e pode ser usada para executar uma vasta variedade de missões, incluindo o controle de área marítima, a negação do uso do mar, a guerra anti-submarina, o apoio aéreo aproximado e a interdição. Seu armamento pode ser configurado para atender os requisitos de uma ameaça ou de uma missão específica. Tal versatilidade provê a ala aérea baseada em porta-aviões de uma grande habilidade para atender aos objetivos de segurança nacional, através do amplo espectro do envolvimento global americano (Iseberg, 1990).

Na correta medida, tal pensamento pode ser extrapolado para as demais marinhas dos países que possuam porta-aviões em seus inventários.

Os porta-aviões têm sido utilizados para conter as crises de menor intensidade, simplesmente por meio da sua presença ou fazendo uso limitado da força militar. Em tempo de guerra têm servido como provedor primário de poder aéreo no teatro de operações (Paulsen, 1998).

Por décadas, as respostas históricas a crises globais têm sido uma contínua fonte de emprego do porta-aviões. Existe literalmente um grande número de situações variadas em que o porta-aviões foi e vem sendo utilizado.

Os exemplos a seguir, que foram consolidados por James Paulsen (1998), são meramente um relato ilustrativo, mas que reforçam a grande versatilidade, flexibilidade e contundência do emprego de porta-aviões.

Quando a Guerra da Coreia começou em junho de 1950, existia inicialmente uma preocupação de que as forças comunistas chinesas e as forças da China nacionalista, em Formosa, pudessem atacar uma à outra. O Comandante das forças navais americanas, Vice-Almirante C. Turner Joy, expediu uma ordem determinando o apoio direto às forças da República da Coreia e, adicionalmente, atribuiu a 7ª Esquadra a tarefa de prevenir que se irrompessem as hostilidades entre os chineses. Em operação que seria duplicada décadas depois, o porta-aviões USS Volley Forge (CV-45), da Força-Tarefa 77, e seus escoltas transitaram através do Estreito de Formosa enquanto conduzindo operações aéreas. Uma vez alcançado o efeito desejado, a Força-Tarefa continuou para o Norte e em três dias estava lançando um ataque aéreo à Coreia.

Seis anos depois, o Presidente egípcio Nasser nacionalizou canal de Suez. No outono de 1956, Israel invadiu o Sinai enquanto a Grã-Bretanha e a França iniciavam um ataque aéreo para retomar o canal estratégico. Os porta-aviões Coral Sea (CVA-43) e Randolph (CVA-15), da 6ª Esquadra, imediatamente responderam e ajudaram na evacuação de nacionais americanos de Israel e do Egito.

O cenário mudou dramaticamente quando os egípcios, armados pelos soviéticos, se concentraram no campo de batalha. A ameaça de interdição soviética alarmou o Presidente Eisenhower e a sua apreensão resultou no envio de mais dois porta-aviões para a área, o Forrestal (CVA-59) e o Franklin D. Roosevelt (CVA-42), dobrando a demonstração de força americana. A ameaça soviética rapidamente distendeu e forças da ONU foram autorizadas a separar as partes em conflito.

A crise dos mísseis de Cuba, de 1962, trouxe os porta-aviões Independence (CVA-62) e Enterprise (CVA-65) para as águas cubanas e foram decisivos para a distensão da crise entre americanos e soviéticos.

O incidente de 1985 no navio de cruzeiro Achille Lauro oferece uma demonstração clássica da aviação naval. Sabendo aproximadamente que os terroristas responsáveis pelas atrocidades iriam escapar do Egito por avião, o grupo de batalha do porta-aviões Saratoga (CV-60) aguardou pacientemente no Mediterrâneo. Após três infrutíferas noites de interceptações de aeronaves suspeitas deixando o Egito, a quarta tentativa identificou a aeronave dos terroristas pelo número em sua fuselagem. Os interceptadores foram capazes de "convencer" o 737 a aterrissar numa base da OTAN na Sicília.

Durante a Operação Escudo do Deserto, em 1990, o porta-aviões Independence (CV-62) e seu grupo de batalha foram fundamentais para conter o ataque de Saddam Hussein sobre a Força de Deslocamento Rápido americana no Iraque. Da mesma forma, antes de

atingir a força requerida para executar a Operação Tempestade no Deserto, a presença dos grupos de batalha no mar proveu o necessário apoio de fogo defensivo para as forças americanas em terra.

Seguindo a Guerra do Golfo, alguns grupos de batalha de porta-aviões participaram de uma ampla variedade de missões de manutenção da paz, sob a égide da ONU (Paulsen, 1998).

Portanto, a partir dos exemplos históricos, podemos concluir que o emprego de porta-aviões, baseado ou não em grupo de batalha, percorre todo o espectro do conflito. Desde o emprego em tempo de paz, como vetor de política externa do Estado, ao efetivo emprego como uma formidável máquina de guerra. Desta forma, o porta-aviões desempenha um papel central na formulação da estratégia naval de um país devido à multiplicidade de tarefas em que poderá ser empregado.

A publicação *Aeronaves na Guerra Naval (EGN-427)* ressalta que as aeronaves apresentam algumas características inerentes que condicionam o seu emprego na guerra naval. O poder de destruição tem sido crescente tanto em precisão quanto em alcance. A capacidade de penetrar nas defesas inimigas é aumentada pela exploração da velocidade, manobrabilidade, altitudes de vôo, guerra eletrônica, despistamento tático, entre outros, o que retarda ou evita a detecção ou destruição da aeronave. A velocidade permite a rápida aplicação da força sobre um determinado objetivo, explorando a surpresa. O raio de ação das aeronaves e o seu armamento ampliam o alcance de atuação das forças navais, permitindo até mesmo operar fora do alcance do armamento inimigo. As aeronaves navais dispõem de uma mobilidade máxima, devido à capacidade de operarem embarcadas, integrando a mobilidade inerente às plataformas navais (MARINHA DO BRASIL, 2002)

A publicação ressalta que a força adequada às tarefas de ataque, nas fases da disputa, estabelecimento e exploração do controle de área marítima, é a nucleada em navio-aeródromo. Em relação à negação do uso do mar ao inimigo, descreve que, apesar das aeronaves poderem ser empregadas para a consecução desta tarefa, a aceitabilidade do emprego de navio-aeródromo é extremamente dependente da previsão da conformação da manobra estratégica do inimigo e de informações sobre a composição e o posicionamento das suas forças. No que concerne à projeção de poder sobre terra, registra que as aeronaves de ataque embarcadas são elementos vitais, uma vez que a permeabilidade do espaço aéreo permite que executem o ataque em profundidade no território inimigo. No desenvolvimento de uma operação anfíbia, quando a força-tarefa anfíbia incorporar ou for apoiada por navios-aeródromos, ela passa a dispor dos elementos ofensivos e defensivos que permitem a

obtenção da indispensável superioridade aérea local. Em relação à contribuição para a dissuasão, atesta que a existência de uma aviação naval diversificada e aprestada é um fator fundamental para a conformação de um poder naval balanceado, com credibilidade, plenamente capaz de exercer a dissuasão.

A publicação conclui que a aceitabilidade do emprego de força nucleada em navio-aeródromo para as tarefas básicas do poder naval brasileiro de controlar área marítima, de projetar poder sobre terra e de contribuir para a dissuasão é elevada e que para a tarefa básica de negar o uso do mar ao inimigo é regular (MARINHA DO BRASIL, 2002).

No caso específico da Índia, pouco depois da independência, um plano de expansão naval de dez anos foi anunciado e foi decidido que duas esquadras seriam construídas, com porta-aviões em seus núcleos. Nos idos de 1950, a Marinha Indiana, pela primeira vez, revelou seu plano para uma força de três porta-aviões. Os planejadores navais naquele momento tinham estudado e entendido a relevância dos porta-aviões durante a Segunda Guerra Mundial. Além disso, a ambição por uma Marinha de águas oceânicas era muito clara e a liderança naval indiana frequentemente argumentava que os porta-aviões eram dissuasórios para uma força invasora. Atualmente, com o retorno da projeção de poder sobre o litoral voltando a povoar as preocupações das maiores potências, ainda assim percebemos que o porta-aviões é o meio adequado para fazer frente a mais este desafio (Sakhuja, 2006).

Infelizmente os problemas de recursos têm sido uma preocupação maior e têm afetado o progresso dos projetos de aquisição. A despeito disto, a Índia adquiriu o Vikrant e Viraat (ex-Hermes britânico) do Reino Unido em 1961 e 1986, respectivamente. No início da década de 1990, o Vikrant foi colocado em reserva, sendo descomissionado em janeiro de 1997. Em consequência, o Viraat (FIGURA 2, ANEXO A) passou a atuar como a única plataforma de projeção de poder (Sakhuja, 2006). O navio sofre uma revitalização de modo a estender sua vida útil até 2010.

No final da década de 1980, a Marinha Indiana tinha também iniciado a procura por substitutos para os antigos porta-aviões. Os planos vislumbravam a construção de um Navio de Controle Oceânico de 30 mil toneladas, para o qual foi procurado assistência da DCN Internacional da França. Mas em 1991 os planos foram alterados para um navio mais leve e que fora designado como Navio de Defesa Aérea (Air Defence Ship - ADS). Em 1999 o Governo indiano finalmente sancionou o ADS (FIGURA 3, ANEXO A) para ser construído no estaleiro em Kochi. O navio é desenhado para operar dezoito MIG-29K de curta decolagem em rampa, com aparelhos de parada. Também será capaz de acomodar até dez

helicópteros, que poderão ser configurados para conduzir missões anti-submarino ou de busca e resgate (SAR) (Sakhuja, 2006).

Desde o início da década de 1990 também tem ocorrido um intenso debate sobre a utilidade do porta-aviões. O plano da Marinha Indiana para adquirir o porta-aviões russo Gorshkov tem sido objeto de controvérsia em relação ao custo, tamanho e idade do navio. Alguns chamam a aquisição como uma compra ilógica e a têm chamado de elefante branco. O Gorshkov foi oferecido à Marinha Indiana no início da década de 1990 por um preço de 400 milhões de dólares. Após uma revisão do acordo, o navio foi cedido gratuitamente e está atualmente sofrendo uma manutenção geral em um estaleiro russo, que poderá custar em torno de um bilhão e meio de dólares. A modernização envolve a melhoria nos sistemas de radar e a instalação de uma rampa de 13°, provendo um aumento de 6 m de pista para a decolagem (Sakhuja, 2006). O navio, rebatizado pela Marinha Indiana de Vikramaditya (FIGURA 4, ANEXO A), terá capacidade para transportar até dezesseis aeronaves MiG 29K e até oito helicópteros multiemprego Ka-31. O raio de ação para planejamento do Vikramaditya é de 14 mil milhas náuticas (Berlin, 2006).

Portanto, a partir de 2010, a Marinha Indiana estará operando dois grupos de batalha baseados em porta-aviões, permitindo a manutenção de uma forte presença ao longo das costas oriental e ocidental da Índia. Os planejadores da Marinha Indiana, entretanto, vislumbram uma força de três porta-aviões (um para costa oriental, outro para a costa ocidental e um terceiro em reserva) entre 2015 e 2020 (Sakhuja, 2006)

Quando nos debruçamos sobre a estratégia naval Indiana e as possíveis tarefas decorrentes nas quais a Marinha Indiana poderá ser empregada, abordadas no capítulo 4 do presente trabalho, verificamos que, com exceção da dissuasão estratégica nuclear e a capacidade de segundo ataque num eventual conflito nuclear, todas comportam o emprego do porta-aviões ou de um grupo de batalha baseado em porta-aviões, conforme o caso.

No contexto das forças navais Indianas, entre todas as atribuições do poder naval no papel militar a única que não prioriza o emprego do porta-aviões é a negação do uso do mar, adequado para o submarino.

Da mesma forma, o grupo de batalha baseado em porta-aviões é o arranjo adequado para exercer o controle de áreas marítimas que circundam o país e projetar o poder sobre as águas das Zonas de Controle definidas no capítulo 4.

Especialistas navais Indianos entendem que os porta-aviões são plataformas de projeção de poder que podem atuar como dissuasão. Eles também são poderosas armas políticas que têm a capacidade de influenciar eventos, sem necessariamente usar a força. Os

interesses de segurança nacional indianos incluem capacitar o país a exercitar um grau de influência sobre as nações na vizinhança do Oceano Índico e promover relações harmoniosas em sintonia com os interesses nacionais. Para tanto, o porta-aviões é uma importante ferramenta (Sakahuja, 2006).

Os estudos, simulações, exercícios e análises de jogos de guerra que têm sido conduzidos pelas maiores Marinhas, pensadores, planejadores e estrategistas navais indicam que o porta-aviões continuará a manter a primeira posição na guerra naval, ao menos pelas próximas duas décadas. A estas avaliações se incorporam todos os melhoramentos correntes ou programados na guerra naval e indicam uma longa vida para o porta-aviões (Prakash, 2006).

6 CONCLUSÃO

Ao percorrermos os mais de 2000 anos de história da Índia, identificamos que o sistema de dominação política, na maior parte do tempo, esteve centrado no norte. Como legado, os estrategistas da Índia têm historicamente olhado para o norte, e eventualmente para oeste, em busca de suas ameaças. Em consequência, os indianos ao longo da sua história prestaram muito pouca atenção ao mar, ao Oceano Índico e ao poder naval. A vulnerabilidade marítima contribuiu vigorosamente para as sucessivas invasões ao subcontinente.

Hoje as lideranças políticas indianas têm a correta dimensão da importância do mar, em especial do Oceano Índico, para a prosperidade e a segurança do país. A Índia está estrategicamente localizada neste Oceano, debruçada sobre a maior rota mercante do Golfo Pérsico ao Estreito de Málaca. O patrimônio marítimo indiano, contido em mais de 7.500 km de costa e em sua zona econômica exclusiva, pode ser objeto de cobiça.

Na perspectiva de Nova Delhi, as principais considerações sobre segurança e que vão moldar a estratégia naval devem abordar: o acesso das esquadras dos Estados mais poderosos ao Oceano Índico; a grande população islâmica do entorno; o comércio de petróleo do Golfo Pérsico; a proliferação tanto, do poder militar convencional, quanto de armas nucleares entre os países da região; o peso dos principais estreitos para a segurança marítima da Índia e o comércio marítimo.

No processo de identificação da estratégia naval da Índia investigamos o contexto da região do Oceano Índico, identificando os principais atores e suas múltiplas relações, as ameaças percebidas neste teatro e os interesses a serem conquistados ou mantidos pela Marinha Indiana.

O resultado nos permite afirmar que:

- Os países da região da Ásia dependem do mar para suas trocas comerciais, como fonte e via de transporte de energia, como fonte de alimento e matéria-prima. Estas demandas crescentes redundam no aumento das frotas mercantes e navais;
- A Índia continua a obter uma grande parte do seu material militar importado da Rússia;
- A cautela com a China é um fator bastante significativo no recente esforço indiano para aumentar o peso do Japão no Oceano Índico. Apesar do progresso registrado ultimamente, China e Índia provavelmente permanecerão rivais no longo prazo, competindo pelo mesmo espaço estratégico na Ásia. A Índia observa com cautela o crescimento da capacidade da Marinha da China e o aumento da presença marítima de Pequim nas suas imediatas áreas de interesse no Mar da Arábia e na baía de Bengala;

- O relacionamento com os EUA, maior poder militar presente na região, tem como objetivo aumentar o poder do país. A conexão americana também promove os objetivos indianos não relacionados com Oceano Índico;
- Os esforços da Índia que avançam sobre as regiões do Oriente Próximo e mares arábicos têm foco principalmente sobre Paquistão, Irã, Israel, e vários Estados do Leste africano. O Paquistão se opõe fortemente à ascensão da Índia como potência que possa influir de forma extra-regional. Os objetivos da Índia no intercâmbio diplomático com o Paquistão são: distender a probabilidade de conflito militar, reduzir a pressão na Caxemira e, especialmente, aumentar a liberdade da Índia em perseguir o status de grande potência;
- A política de "olhe a leste" tem por objetivo o cultivo de relações mais próximas com uma variedade de Estados na Baía de Bengala e no Sudeste Asiático. As relações com Bangladesh encontram-se estremecidas, mas em expansão. Dentro da ASEAN, o país tem seu foco particularmente em desenvolver laços próximos com Mianmar, Cingapura e, mais recentemente, Tailândia. O progresso com Mianmar tem como pano de fundo a contenção da influência chinesa naquele país. Da mesma forma a relação com Cingapura é temperada pela contenção da China e pela importância estratégica dos estreitos localizados no Sudeste Asiático; e
- As disputas territoriais, terrorismo, crime marítimo transnacional, a degradação ambiental e a pesca predatória, problemas presentes na região do Oceano Índico, são potenciais geradores de instabilidade que poderão, eventualmente, se desdobrar em conflito.

O mar permanece um elemento-chave da região do Oceano Índico. É um meio básico de transporte de bens, uma fonte-chave de alimentos, uma importante fonte de petróleo e gás e, portanto, uma fonte potencial de geração de conflito. Para expandir sua influência na região do Oceano Índico e aumentar seu espaço estratégico, a Índia tem implementado diversas ações diplomáticas.

Definido os atores, ameaças e interesses e com o apoio da Sistemática de Planejamento Militar brasileiro, da Estratégia Militar de Defesa, da Doutrina Marítima da Índia e da estratégia marítima americana de 1986, esboçamos algumas premissas da estratégia naval indiana. Foi identificado que o poder naval é dito ser relevante em todo o espectro do conflito, desde as operações de rotina em tempo de paz até a provisão da máxima capacidade de sobrevivência numa situação de guerra plena. A estratégia naval provê o suporte para o uso do poder naval em todos os cenários previstos. Entre os grandes serviços que podem ser prestados à nação, o maior será operar em tempo de paz e nos momentos de crise de uma forma que se evite a guerra.

Foi evidenciado que a mais eficaz estratégia militar é a dissuasão, que é principalmente consolidada nos tempos de paz, e que a dissuasão será alcançada a partir da credibilidade e de uma posição de força. A força-tarefa nucleada em porta-aviões é a expressão convencional máxima desta força e tal arranjo deve possuir os atributos para conduzir o controle das áreas marítimas de interesse.

Apontamos que o foco da aplicação do poder militar, após o fim da Guerra Fria, foi alterado para as forças marítimas em apoio à guerra no litoral e que tais forças seriam constituídas com base em grupos de batalha centrados em porta-aviões.

A partir da análise de exemplos históricos, evidenciamos que o emprego de porta-aviões, baseado ou não em grupo de batalha, percorre todo o espectro do conflito, desde o emprego em tempo de paz, como vetor de política externa do Estado, ao efetivo emprego em guerra. Desta forma, o porta-aviões desempenha um papel central na formulação da estratégia naval de um país que o possua, devido à multiplicidade de tarefas em que poderá ser empregado.

Ficou evidenciado que das possíveis tarefas vislumbradas para a aplicação da estratégia naval indiana, com exceção da dissuasão estratégica nuclear e a capacidade de segundo ataque num eventual conflito nuclear, todas comportam o emprego do porta-aviões ou de um grupo de batalha baseado em porta-aviões, conforme o caso. Da mesma forma, no contexto das forças navais indianas, entre todas as atribuições do poder naval no papel militar a única que não prioriza o emprego do porta-aviões é a negação do uso do mar, adequado para o submarino.

Ficou também evidenciado que o grupo de batalhas baseado em porta-aviões é o arranjo adequado para o exercício do controle de áreas marítimas que circundam o país e para a projeção de poder sobre as águas contidas nas Zonas de Controle.

Conforme aponta Sakahuja (2006), os especialistas navais indianos entendem que os porta-aviões são plataformas de projeção de poder que podem atuar como dissuasão. Eles também são poderosas armas políticas que têm a capacidade de influenciar eventos, sem necessariamente usar a força. Os interesses de segurança nacional indianos incluem capacitar o país a exercitar um grau de influência sobre as nações na vizinhança do Oceano Índico e promover relações harmoniosas em sintonia com os interesses nacionais. Para tanto, o porta-aviões é uma importante ferramenta.

REFERÊNCIAS

- AYAR, Pallavi. India to Conduct Naval Exercise. *The Hindu*, New Delhi, 12 abr 2007. Disponível em < <http://www.thehindu.com>>. Acesso em 14 jun. 2008.
- BARNETT, Thomas P.M. *India's 12 Steps to a World Class Navy*. Disponível em: <www.nwc.navy.mil/newruesets>. Acesso em 2 jun. 2008.
- BERLIN, L. Donald. *Indian in the Indian Ocean*. Naval War College Review Washington, v.59, n.2, p.58-89. 2006.
- BRADFORD, John F.. The Growing Prospect for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia. *Naval War College Review*, Newport, v.58, n. 3, p. 63-83, 2005.
- BULARD, Martine. *A Índia em Busca do Poderio Perdido*. Le Monde, mar. 2008. Disponível em: <<http://diplo.uol.com.br/imprima1483>>. Acesso em 2 jun. 2008.
- COHEN, P.Stephen. *INDIA: Emerging Power*. Washington, D.C: Brookings Institution Press, 2001. 377p.
- GILES, Gregory F.; DOYLE, James E. *Indian and Pakistani on Nuclear Deterrence*. Comparative Strategy: An International Journal, vol.15, n. 2. p.135-159, abr, 1996.
- GIRIDHARADAS, Anand. Newly Assertative: India Seeks a Bigger Place in Asia. *International Herald Tribune*, New York, 12 maio 2005. Disponível em: < <http://www.iht.com> > . Acesso em 2 jul. 2008.
- GOBARAV, Victor M. *India as a World Power: Changing Washington's Myopic Policy*. Policy Analysis. Washington. n. 381, p.1-25, set. 2000.
- GROVE, Eric. Sea power in the Asia-Pacific Region. In: PRABHAKAR, Lawrence W.; HO, Joshua H.; BATEMAN Sam. (Ed.). *The Evolving Maritime Balance of Power in the Asia-Pacific: maritime doctrines and nuclear weapons at sea*. Word Scientific, 2006. 297p.
- HAIDER, Ziad, *Balachis, Beijing, and Pakistan's Gwadar Port*. Georgetown Journal of International Affairs, vol 6, n. 1, winter-spring 2005. Disponível em: <www.stimson.org>. Acesso em 03 mai. 2008.
- HEITZMAN, James; WORDEN, Robert L.:*India: A Country Study*. Washington: GPO for the Library of Congress, 1995. Disponível em: <<http://www.countrystudies.us/india>>. Acesso em 07 jul. 2008.
- HO, Joshua. Cooperation or Competition in Marine Asia-Pacific? In: PRABHAKAR, Lawrence W.; HO, Joshua H.; BATEMAN Sam. (Ed.). *The Evolving Maritime Balance of Power in the Asia-Pacific: maritime doctrines and nuclear weapons at sea*. Word Scientific, 2006. 297p.
- INDIA. Indian Navy (2004). *INBR 8: Indian Maritime Doctrine*, 25 abr. 2004. New Delhi, 2004. 148 p.

ISEMBERG, David. *The Illusion of Power: Aircraft Carriers and U.S. Military Strategy*. *Cato Policy Analysis*. Washington: n. 134, 8 jun. 1990. Disponível em: < <http://www.cato.org> >. Acesso em 30 jul. 2008

JACOBS, Keith. *The Indian navy: Emerged Regional Naval Force*. Washington: Naval Force 1/2008. p. 50-60

KRONSTADT, K. Alan. *Order Code RL33529: CRS Report for Congress – India-U.S. Relations*: Washington, Congressional Research Service, 2007. 68 p. Disponível em <<http://www.fas.org>>. Acesso em 20 jul. 2008.

MARINHA DO BRASIL, Escola de Guerra Naval. *EGN-427 – Aeronaves na Guerra Naval*. Rio de Janeiro: EGN, 2002. 70p.

MINISTERIO DA DEFESA. *Sistemática de Planejamento Estratégico Militar*. MD51-M-01, 2005, Portaria 998/SPEAI/EMD, 24 ago. 2005.

MINISTERIO DA DEFESA. *Estratégia militar de Defesa*. MD51-M-03, 2006, Portaria 578/SPEAI/EMD, 27 dez 2006.

MISHRA, Harinder. India and Israel. *Money Matters*, 30 nov. 2004. Disponível em: < <http://www.atimes.com>>. Acesso 20 jun 2008

MOHAN, C. Raja. *India and the Balance of Power*. New York: Foreign Affairs. V. 85, n. 4, p. 17-32, jul/aug. 2006.

NYE Jr., Joseph S.. *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. New York. Public Affairs, 2005. 208 p.

PANIKKAR, Kavalam M. *India and the Indian Ocean: An Essay on the influence of Sea Power on Indian History*. London: MacMillon Co., 1945. 109 p.

PARDESI, Marjet Singh. *Gran Strategy of Regional Hegemony from Historical Conceptual Perspective*: Singapore, Singapore Institute of Defense and Strategic Studies, 2005. 155 p.

PAULSEN, James. *Is the Day of Aircraft Carrier Over?*. 1988. 39 f. Monografia – Air Command and Staff College, Air University, Alabama, 1998. Disponível em: < <http://www.fas.org> >. Acesso em 30 jul. 2008.

PRABHAKAR, Lawrence W.; HO, Joshua H.; BATEMAN, Sam. *The Evolving Maritime Balance of Power in the Asia-Pacific: maritime doctrines and nuclear weapons at sea*. World Scientific, 2006. 297p.

PRAKASH, Arun. *From The Crow`s Nest*. New Delhi: Sona Printers, 2007. 230p.

RAHAN, Daniel. *Unlocking Indian Maritime Strategy*. 2006. 89f. Dissertação (Master of Arts in National Security Affairs) – NPS, Naval Postgraduate School, Monterrey, California, 2006.

RAJAMONY, Venu. *India-China-U.S. Triangle: A “Soft” Balance of Power System in the Making*. Washington, p. 47, mar. 2002.

SAKHUJA. *Emerging Contours of Asian Naval Power*. OpinionAsia – Global Views on Asia, mar. 2008. Disponível em: <<http://opinionasia.org/article/print/186>>. Acesso em: 2 jun.2008.

SAKHUJA, Vijay. *The Shifthing Geopolitical System in the Asia-Pacific: An Indian Perspective*. Singapore, jan. 2006. Disponível em: <<http://www.iseas.edu.sg>>. Acesso em: 8 jun. 2008.

SAKHUJA, Vijay. Indian Navy: keeping Pace with Emerging Challenges. In: PRABHAKAR, Lawrence W.; HO, Joshua H.; BATEMAN Sam. (Ed.). *The Evolving Maritime Balance of Power in the Asia-Pacific: maritime doctrines and nuclear weapons at sea*. Word Scientific, 2006. p. 297

SCOTT, David. *India`s “ Grand Strategy” for the Indian ocean: Mahanian visions*. Asia-Pacific Review, vol.13, n. 2. 2006. p. 97-129

SCOTT, David. International Relations, Brunel University. *India`s Drive for a “ Blue Water” Navy*. Calgary: Journal of Military and Strategic Studies. Winter, v. 10, issue 2. 2007-08. p.42

SENGUPTA, Prasun K. *Linin up Combatants: The Indian Navy embarks upon an acquisition drive of surface combatants*. FORCE: The Complete Newsmagazine on National Security, vol 5, n. 6, p. 61-63, fev. 2008.

SIDHU, Waheguru Pal Singh; YUAN, Jing-Dong. *China and India: Cooperation or Conflict?*.Colorado: Lynne Reinner Publishers, 2003. 205p.

SINGH, Daljit. *The Post-September 11 Geostrategic Landscape and Southeast Asian Response to the Threat of Terrorism*. Tin Maung Maung Than, Singapore, set. 2002. Disponível em:<www.iseas.edu.sg> Acesso em: 22 jun. 2008.

STAKELBECK, Frederick Jr..*The Growing Tehran Beijing Axis*. In the National Interest, jan. 2005. Disponível em: < <http://www.inthenationinterest.com>>. Acesso em 14 jul 2008

TALBOT, Strobe. *Engaging India Diplomacy, Democracy and Bomb*. Washington, DC: Brooking Institution Press, 2004. 184 p.

WOLFE, Adam; BENDERSKY, Yevgeny; BORDONARO, Federico. *India, China, the U.S. and the Balance of Power in the Indian Ocean*. Jul. 2005. Disponível em: <<http://www.pinr.com>>. Acesso em 2 jun. 2008.

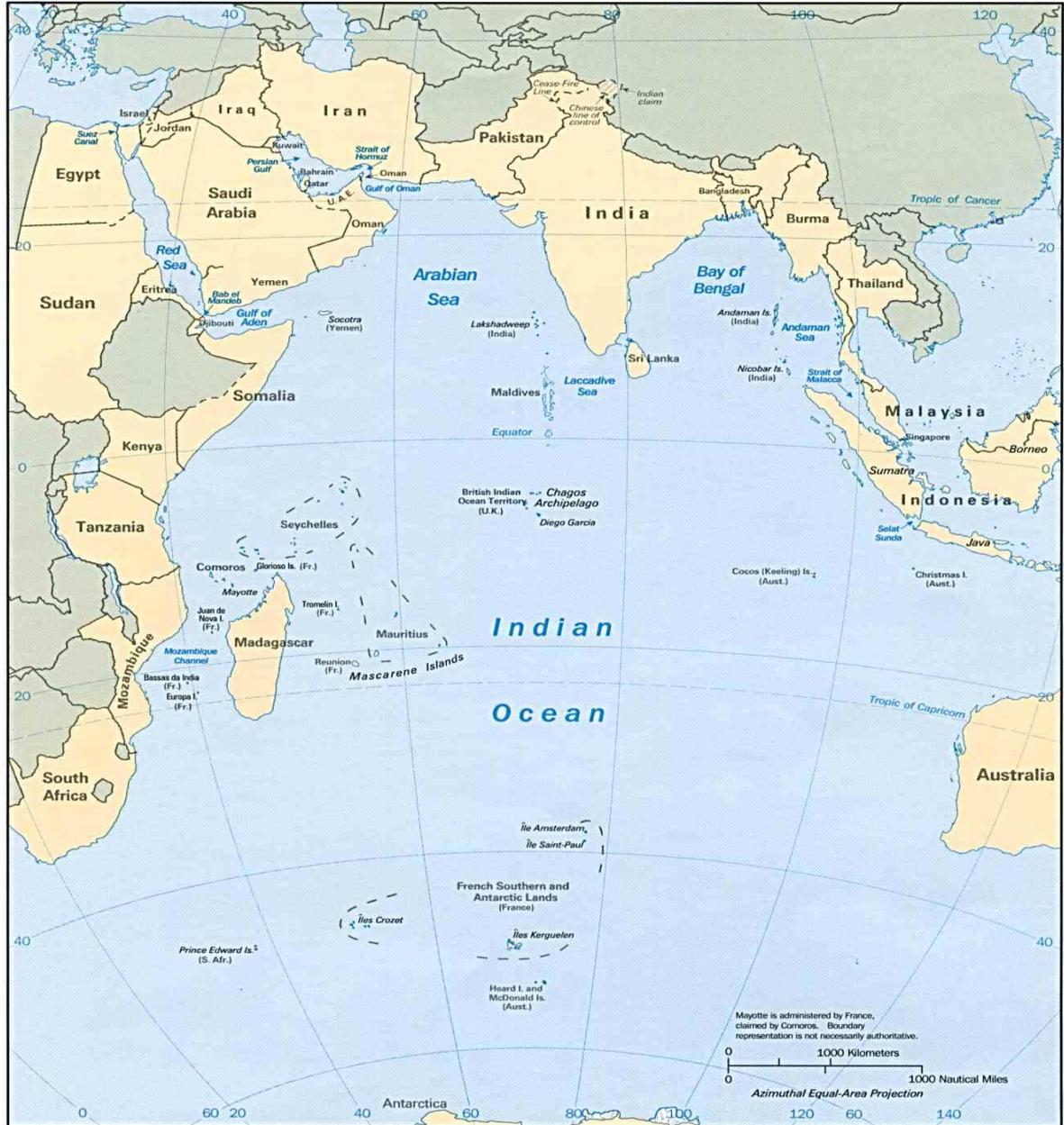
ZENTGRAF, Maria Christina. *Introdução ao estudo da metodologia científica*. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2008. Módulo de Ensino.

ZUBIR, Mokhzani. *The Strategic Value of the Strait of Malacca*. Disponível em: <<http://www.mima.gov.my>>. Acesso em 18 jun. 2008.

ANEXO A

Ilustrações

Indian Ocean Area



802126 (R00367) 5-93

FIGURA 1 – Mapa do Oceano Índico
 Fonte: www.maps.nationsmaster.org



FIGURA 2 – Porta-aviões Viraat
Fonte: www.indianavy.gov.in



FIGURA 3 – Air Defense Ship (ADS)
Fonte: www.global.security.org



FIGURA 4 – Modelo do Porta-aviões Vikramaditya
Fonte: www.global.security.org

ANEXO B

Tabelas

TABELA 1

Receitas, Despesas e Saldos Fiscais Consolidados na Índia no Período 1980-1990
(Em %)

<i>Período Fiscais</i>	<i>Receitas/PIB</i>	<i>Despesas/PIB</i>	<i>Saldos/ PIB</i>
1980	11,8	18,3	-6,5
1981	12,3	17,8	-5,5
1982	12,6	18,6	-6,0
1983	12,3	18,7	-6,4
1984	12,7	20,3	-7,6
1985	13,8	22,3	-8,5
1986	14,4	23,7	-9,3
1987	14,4	22,8	-8,4
1988	14,1	22,2	-8,1
1989	14,8	22,7	-7,9
1990	13,5	22,6	- 9,1

Fonte: Krueger e Chinoy , 2002, p.15