

OCEANOPOLÍTICA DA ÍNDIA: UMA PEREGRINAÇÃO AO MAR

Rafael Regiani¹

RESUMO

A dependência cada vez maior de petróleo importado por mar, bem como o aumento da presença chinesa na região do Oceano Índico, fizeram com que a Índia voltasse seus olhos também para o mar. Esse interesse tornou-se mais claro na iniciativa diplomática do Sagar Yatra. A projeção da Índia no Índico soa como um destino natural dadas a proeminência da Península Hindostânica nesta bacia e a rica história marítima construída na Antiguidade. Essa rica rede de rotas comerciais marítimas movidas pelo clima de monção é resgatada agora pelo Projeto Mausam. Este artigo analisa a oceanopolítica do governo Modi. O referencial teórico é fornecido pelo historiador K. M. Panikkar. Como fonte, utilizamos todo material disponível ao nosso alcance, tais como livros, revistas, ou sítios.

Palavras-chave: Índia; Oceano Índico; Sagar Yatra; Projeto Mausam.

¹ Mestrando. Pesquisador na Universidade de São Paulo (USP), São Paulo - SP, Brasil.
rr.geousp@gmail.com

“A região do Oceano Índico é uma das minhas principais prioridades políticas. Nossa aproximação é evidente em nossa visão ‘Sagar’, o qual significa ‘Oceano’ e que representa Segurança e Crescimento para Todos na Região. Nós continuaremos a perseguir e promover nossos interesses geopolíticos, estratégicos e econômicos nos mares, especialmente o Oceano Índico” – Narendra Modi

INTRODUÇÃO

O Oceano Índico é de suma importância para o sistema econômico global, posto que em uma porção de suas águas encontra-se o Golfo Pérsico, principal região petrolífera mundial, e que através do Mar da Arábia boa parte dessa produção petrolífera é escoada para os mercados europeus e americano.

A ascensão da China inseriu um novo grande consumidor de petróleo a importar das águas do Golfo o ouro negro que move a economia contemporânea e conferiu ao Oceano Índico importância econômica e estratégica em sua totalidade. Diante dessa dependência de suas linhas de suprimento marítimas, a China elaborou uma geoestratégia de contenção da Índia, a quem percebe como sua maior ameaça no Índico, chamada de Colar de Pérolas, que entre as medidas inclui a construção de uma série de portos e infraestruturas marítimas nos países vizinhos da Índia.

Durante muito tempo sucessivos governos indianos se preocuparam mais com as vulnerabilidades da fronteira terrestre com a China e o Paquistão. Mas a subida ao poder de Narendra Modi representou a chegada de uma ‘brisa oceânica’ na atmosfera de Nova Delhi, cujos ventos políticos passaram a soprar agora na direção do Oceano Índico, como na monção de inverno.

Isso acontecia, pois a percepção histórica é que a fronteira noroeste da Índia, por onde chegaram os invasores muçulmanos, seria o ponto mais vulnerável do território indiano. Mas com a valorização do Índico, a escola de pensamento de Lorde Curzon (1859 – 1925), mais voltada para as fronteiras terrestres, perde força, em favor daquela do historiador e diplomata K. M. Panikkar (1894 – 1963), um adepto das teses do poder marítimo de Almirante Alfred T. Mahan (1840 – 1914). Panikkar chama a atenção para o fato que os últimos invasores da Índia – portugueses

ebritânicos – vieram pelo mar, e que a maior fragilidade territorial da Índia era, então, sua imensa costa.

O desafio do Índico exige que a Marinha indiana, até aqui uma marinha de águas marrons, se equipe e se prepare para ser uma marinha de águas azuis. Essa modernização vem sendo feita com a construção de porta-aviões e submarinos nucleares nacionais, tais como os INS Vikrant, Vishal, e Arihant, para que a Índia se transforme em um Estado provedor de segurança no Índico, capaz de substituir o papel dos EUA, e evitando que os chineses aproveitem esse papel para penetrar na região.

HISTÓRIA DO PODER MARÍTIMO HINDU

A Índia, pela natureza peninsular de seu território, sempre teve uma grande dependência em relação ao mar. É o mar quem controla o regime das monções e assopra ventos úmidos para o continente ao fim do escaldante verão indiano trazendo chuvas que refrescam o povo e irrigam as lavouras, transformando a terra seca em um mar verde de vida abundante, numa sociedade cuja unidade territorial básica era o vilarejo rural. É o mar quem agita os ventos monçônicos, gerando a força motriz do comércio marítimo de um lado ao outro do Índico, alimentando a pujança econômica dos grandes portos indianos.

Embora pudesse existir certo preconceito entre os membros da casta brâmane de que o mar fosse poluído pelos restos mortais lançados nas águas do Ganges, ele era restrito àqueles que viviam nas planícies do norte da Índia, longe do mar. O sul da Índia, com seus grandes portos, era muito ligado ao comércio no Oceano Índico, e tinha uma relação com o mar completamente diferente do norte (Panikkar p. 29). No norte, a vida nacional girava em torno das águas do Ganges; no sul, em torno das águas do Índico.

A importância do mar não se resumia apenas a sua expressividade econômica. Ela também alcançava o campo filosófico servindo de inspiração para lições no plano da política. Na visão hindu do universo político, as regras do jogo de poder mundano eram as mesmas que prevaleciam nas profundezas dos oceanos, isto é, a Matsyanyaya, ou Lei do Peixe, mais conhecida no Ocidente pelo adágio “peixe grande come peixe pequeno”. Na política doméstica o soberano deveria combatê-la, mas na política internacional ela era impossível de ser abolida e o rei deveria adotar um realismo clássico nos moldes da *power politics* (REGIANI, 2014,

pp. 645-646).

Ao longo da história, vários impérios se aventuraram nas águas do Oceano Índico, como os das dinastias Maurya (322 a.C. – 185 a.C.), Andhra (271 a.C. – 220 d.C.) e Pallava (séculos VI – IX), alguns com mais sucesso até. Se no Índico Ocidental, a navegação era relativamente livre e voltada para o comércio, dada a inexistência de uma potência naval na região – seus navegantes hindus, persas, árabes, etc., o faziam mais por empreendedorismo individual do que a serviço de uma política de Estado por trás –, no Índico Oriental a situação era inversa, e o poder político era ligado a projetos de colonização das margens e controle das rotas de comércio (Panikkar, p. 28). Por isso as duas potências marítimas de mais destaque surgiram nele: os impérios Sri Vijaya (650 – 1377) e Chola (300 a.C. – 1279).

Sri Vijaya era um reino localizado nas ilhas de Sumatra e Java, na atual Indonésia. Sua ascensão como império se deu através do controle do estreito de Malaca, entre os séculos V e VI, afastando piratas e corsários que agiam na região, e monopolizando o controle sobre o estreito através de sua marinha. Todos os navios que passavam pela região eram obrigados a visitar a capital de Sri Vijaya, enquanto que a administração marítima monitorava o tráfego de navios através da rota comercial (Idem, pp. 33-34).

Já o Império Chola construiu seu centro de poder em torno da fértil foz do rio Kaveri, de onde se expandiu pelo sul da Índia. Em 1007 o rei Rajendra construiu uma esquadra capaz de desafiar aquela de Sri Vijaya. Após conseguir estabelecer colônias na península da Malaia, os Cholas passaram a combater os reis de Sri Vijaya em suas próprias águas do estreito de Malaca, em uma rivalidade naval que durou cerca de um século (Idem, loc. cit.).

A decadência do poder marítimo hindu começou com a invasão islâmica a partir da fronteira noroeste. De cultura nômade, vindos do interior da Ásia Central, eram hábeis cavaleiros. Porém as sucessivas dinastias muçulmanas, seja de origem turca, afgã ou mogol, não se preocuparam em desenvolver uma marinha, pois não tinham tradição de navegar, deixando o Índico livre para a dominação portuguesa quando da chegada dos europeus a estas águas (Idem, p. 8).

Os lusitanos, após chegarem na cidade indiana de Calicute, se confrontaram com o soberano da mesma a fim de se estabelecerem na Índia. Contudo, o Zamorim de Calicute dispunha de um poder marítimo considerável e ofereceu resistência. Apesar de menores que as caravelas

portuguesas, seus barcos eram mais rápidos e ágeis, infligindo baixas na esquadra portuguesa e sendo difíceis de perseguir. Os portugueses decidiram se mudar para mais ao norte, se fixando em Goa, que era um reino mais fraco e fácil de se vencer (Idem, p. 52).

A Índia Portuguesa, ou o Estado da Índia, como era chamado, compreendia uma série de feitorias e fortalezas, com Goa de capital. Em 1640, eram por volta de 26 praças, de Sofala, no Moçambique, até Macau, na China, e que geralmente não se estendiam mais do que algumas milhas para o interior. Assim, o Estado da Índia não era um único país, senão um arquipélago de enclaves portugueses, e por isso também se referia a Índia no plural, como as Índias. Estabelecidas em diversos pontos da costa da Bacia do Índico e adjacências, o Estado da Índia só era atingido por mar, só tinha contiguidade territorial através do mar, e só podia ser mantido através do domínio do mar. Por isso a geoideologia da Índia Portuguesa era o de uma talassocracia na Ásia Marítima. (BOXER, p. 11-12)

A geoestratégia portuguesa consistia no controle dos choke points do Índico para monopolizar o comércio marítimo de especiarias das Índias. Esse plano, elaborado por Alfonso de Albuquerque (1453 – 1515), foi posto em prática tomando locais-chave para o controle dos acessos ao Índico e estabelecendo guarnições portuguesas nele. Começando com a posse do Cabo da Boa Esperança, passando pela ilha de Socotra e por Ormuz no Índico Ocidental, e finalizando com Malaca, no Índico Oriental (Pannikar, p. 53).

O declínio do poderio marítimo português, e o poder britânico ainda incipiente, abriram uma brecha para a ascensão do poderio naval maratha na Costa do Malabar, aproveitando-se também do desinteresse pelo mar do Império Mogol. O poder naval maratha se fortaleceu graças à liderança de Kanhoji (1669 - 1729). Vindo de uma família de marinheiros, Kanhoji entrou jovem para a marinha do Império Maratha, e a partir do reinado de Balaji I, Kanhoji ganhou a direção da política naval maratha, que utilizou para fortalecer seu poder naval. (Idem, pp. 58-59)

O primeiro ato de Kanhoji foi fortificar sua base naval em Vijaydurg, sítio bem protegido, localizado em um estuário, era tal que permitia aos navios leves e velozes dos marathas se esconderem subindo o leito do rio de forma que os barcos europeus não podiam alcançá-los. Após eliminar os Sidis – afroindianos que prestavam serviços marítimos ao Império Mogol –, e reduzir os portugueses a um poder menor, Kanhoji se voltou para enfrentar os britânicos. O almirante hindu impôs aos navios

que navegassem em águas territoriais marathas uma taxa de um quarto, o que irritou a Companhia das Índias Orientais. Expedições britânicas organizadas para combater o poderio marítimo de Kanhoji não obtiveram sucesso. A segunda delas, em conjunto com os portugueses, em Kolaba, consagrou o domínio do Império Maratha sobre a Costa do Malabar. Holandeses também enviaram expedições, mas foram igualmente derrotados, e por ter mantido sua invencibilidade naval contra portugueses, britânicos e holandeses, Kanhoji é considerado um dos maiores heróis dos mares indianos (Idem., pp. 59-62).

Ao contrário da Índia Portuguesa, a Índia Britânica era de natureza terrestre. A geoideologia do Raj Britânico era que a Índia não passava de um agregado de diversos territórios em que viviam diversos povos, então sua geoestratégia era definir os limites dessa construção geográfica chamada de Índia com fronteiras científicas de modo a garantir a segurança e defesa do território. Lorde Curzon tendia a ver no mar a fronteira ideal, e em razão disso via territórios separados pelo mar como independentes por natureza. O resultado é que o Ceilão e o Iêmen foram postos sob administrações separadas das da Índia, para o pesar de (Pannikar, 1951) que lamenta a perda do controle do Estreito de Bal el-Mandeb e da ilha de Socotra (1951, pp. 17-18).

A vulnerabilidade naval indiana dentro do Império Britânico ficou evidente na 2ª Guerra Mundial, quando os japoneses capturaram Cingapura em 1942, abrindo uma das entradas do Índico. Os arquipélagos de Andaman e Nicobar foram ocupados e as comunicações marítimas da Birmânia com a Índia foram cortadas, o que permitiu o avanço terrestre do Japão pelo Sudeste Asiático até Imphal, no nordeste da Índia. Por mar, os navios da Marinha imperial japonesa avançaram na Baía de Bengala e bombardearam a frota britânica estacionada em Trincomalee, no Ceilão. A chegada dos americanos pelo Pacífico freou a expansão japonesa no Índico, mas ainda assim submarinos japoneses apareceram até no Mar da Arábia para interceptar navios de suprimentos aliados. (Idem., p. 81)

Panikkar conclui com base na observação da história moderna que “quem controla o Índico tem a Índia a seu mercê”, e que, por isso, “enquanto para outros países o Oceano Índico é só uma das áreas oceânicas importantes, para a Índia ele é o mar vital”. Roga, então, o autor pela montagem de uma marinha forte capaz de proteger a liberdade de navegação no Índico, e, conseqüentemente, a soberania da Índia. (1951, pp. 84-85).

Após a independência, em meio a Guerra Fria, a Índia de Jawaharlal Nehru, com uma marinha fraca e uma ideologia pacifista, adotou como oceanopolítica uma postura de tentar manter fora potências adversárias, como Grã-Bretanha e França. Por isso apoiava movimentos de libertação nacional anticolonialista na África e Ásia, pois os países novos naturalmente seriam fracos e não ameaçariam a Índia. (PANDE, pp. 96-97) E para se proteger de uma eventual agressão de uma das superpotências se aliou com a outra. Quando da independência do Bangladesh - antigo Paquistão Oriental - os EUA, aliados deste último, deslocaram a Força-Tarefa 74, sob liderança do USS Enterprise, para a Baía de Bengala ameaçando bombardear nuclearmente a Índia no caso de uma invasão. A resposta indiana foi solicitar apoio a URSS que, rastreando o porta-aviões americano com um submarino nuclear, o fez desviar de rota, evitando assim um confronto com o porta-aviões indiano INS Viraat que fazia o bloqueio naval da baía.

Mesmo antes de adotar a orientação marítima atual, a Índia sempre demonstrou uma grande capacidade de intervenção nos estados insulares do Índico, região que considera vital para sua segurança. Em 1983 a Operação Lal Dora da R&AW preveniu uma tentativa de golpe em Maurício contra o primeiro-ministro Anerood Jugnauth. Em junho de 1986 o INS Vindhyagiri foi enviado para o porto de Victoria na Operação Flowers are Blooming para frustrar uma tentativa de golpe contra o presidente socialista France-Albert René. Em 1988 a Índia agiu rapidamente na Operação Cactus desembarcando tropas em Maldivas para abortar uma tentativa de golpe de mercenários tâmeis contra o presidente Maamoon Abdul Gayoon. Ainda há que mencionar a força de paz conduzida pela Índia na guerra civil do Sri Lanka durante 3 anos (1987-1990).

ECONOMIA AZUL

Durante boa parte da história recente da Índia, a posição de Nova Delhi influenciou políticas mais preocupadas em salvaguardar as fronteiras com a China e o Paquistão, cujo ponto fulcral era o território da Caxemira, da qual o controle era vital para que a Índia rompesse seu isolamento regional e acessasse os recursos energéticos da Ásia Central (REGIANI, 2015, pp. 63-64). Essa mesma orientação para dentro reverberou sobre a economia através da Revolução Verde, política econômica marcada pela grande aplicação de inovações científicas e tecnológicas no campo, como

fertilizantes, agrotóxicos e máquinas, que impulsionaram a produção agrícola indiana, e voltada para a autossuficiência alimentar.

Contudo, a subida ao poder de Narendra Modi, trouxe uma mudança na orientação geopolítica de Nova Delhi, que passou a enxergar o mar como um espaço estratégico por onde superar seu isolamento imposto pelo Paquistão e conectar-se com o restante da Ásia e do mundo. O porto de Chabahar, na província iraniana de Sistão e Baluquistão, é um exemplo dessa tentativa de obter acesso ao Afeganistão e à Ásia Central através de linhas marítimas (Idem, 2017, p. 115). A política econômica não passou isenta a essa mudança e caminha hoje na direção da Revolução Azul.

Em geral, os países da Bacia do Índico possuem forte orientação à economia costeira por razões geográficas ou históricas. Observando-se o mapa e aliando-o aos conhecimentos da história regional nos permite classificar esse grupo de países da seguinte forma: há aqueles que são de natureza insular, como Maldivas, Seychelles, Maurício, Comores, etc., e possuem economia fortemente ligada atividades marítimas, como pesca e turismo de cruzeiros. Há outros que também são estados insulares, porém de dimensão maior, o que lhes permite desenvolver uma rede urbana e atividades econômicas maiores, porém, como possuem, em geral, interior montanhoso e selvagem, concentram suas cidades na costa e desenvolvem portos, como é o caso da Indonésia, Sri Lanka, e Madagascar. O terceiro conjunto é composto por Estados peninsulares, cujo território se projeta fortemente no mar, tais como a Índia, Malásia, e Qatar. Um quarto grupo de países são aqueles que se situam no continente, mas, de interior desértico, acabam concentrando sua população na costa: Omã, Somália, Baluquistão, e Austrália Ocidental. E o último grupo de países consiste naqueles que possuem um interior fértil, habitável e capaz de se desenvolver, só que, como foram colonizados a partir do litoral, possuem aí sua porção mais rica e povoada: África do Sul, Moçambique, Tanzânia, e Myanmar.

A dependência maior ou menor do Oceano Índico é o que une todos eles, e a Economia Azul é um modelo de desenvolvimento alicerçado no potencial econômico do oceano, e capaz de gerar ganhos mútuos para todos os países desta bacia. Findada a Guerra Fria, enquanto o mundo se globalizava liderado pela tríade EUA, Alemanha e Japão, os países do Índico, fora da influência dos três, se organizavam de forma regionalista promovendo o encontro da Indian Ocean Rim Initiative, realizado em Maurício em março de 1995, com a participação de Austrália, Índia, Quênia, Maurício, Omã, Cingapura e África do Sul. No encontro, os representantes

consideraram como pontos comuns:

- a existência de uma História comum envolvida por interesses comerciais e econômicos que extrapolou o escalão regional para se envolver no mundial;
- buscar, numa cooperação, utilizar melhor seu potencial humano, valorizando a exploração dos recursos naturais do Índico;
- ter sempre por base o respeito a soberania dos Estados, sua integridade territorial, não intervenção em questões internas e coexistência pacífica;
- não abrir mão de relações bilaterais ou multinacionais, estendendo o fórum a todos os Estados ribeirinhos. (CASTRO, pp. 12-13)

Dois anos depois, o núcleo fundador de sete países do Índico expandiu-se com a inclusão de Indonésia, Malásia, Sri Lanka, Iêmen, Tanzânia, Madagascar e Moçambique para formalizar o órgão regional como Indian Ocean Rim Association (IORA) sob “os princípios do regionalismo aberto e inclusivismo de membros, com objetivos de liberalização do comércio e promoção da cooperação comercial. Atividades focariam em facilitação do comércio, promoção do investimento e cooperação econômica” (INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION, 2016, tradução nossa).

A IORA define a Economia Azul como sendo a integração da Economia Oceânica com princípios de inclusão social, sustentabilidade ambiental, e modelos de negócios inovadores e dinâmicos. Espera-se que do fato do Oceano Índico ser uma grande via marítima do comércio mundial, e mais os seus recursos naturais inexplorados, a Economia Azul traga benefícios aos países membros, tais como: incrementar a economia nacional e costeira; gerar empregos, habilidades e capacidades; promover empreendedorismo em novas áreas de atividade econômica; facilitar a interconectividade da economia regional; e utilizar o vasto e inexplorado potencial do Oceano Índico. Oito áreas de prioridade para cooperação na Economia Azul foram identificadas pelo secretariado da IORA: 1) Pesca e Aquicultura; 2) Energia renovável oceânica; 3) Portos e Navegação; 4) Exploração de Minerais do leito marinho; 5) Pesquisa e desenvolvimento de biotecnologia marinha; 6) Turismo; 7) Clusters de conhecimento oceânico;

8) Estados-Ilhéus em Desenvolvimento e Países Menos Desenvolvidos. (INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION, 2016, tradução nossa)

Entre 26 e 29 de outubro de 2015, aconteceu em Nova Delhi, a III Cúpula do Fórum Índia-África. A Declaração de Delhi resultante do encontro prevê a cooperação no campo da Economia Azul com ênfase especial nas seguintes ações: desenvolvimento da pesca sustentável, combater a pesca ilegal e não-regulada, gestão dos recursos marinhos, exploração dos recursos não-marinhos, condução de levantamentos oceanográficos, promoção do ecoturismo, desenvolvimento de energia renovável, redução de risco de desastre através de modernos sistemas de alerta prévio, controle de poluição e outros estudos costeiros e oceânicos. Narendra Modi convidou os líderes presentes durante a cúpula a cooperarem entre si para desenvolverem a Economia Azul:

“Vamos cooperar para o desenvolvimento sustentável da Economia Azul, que se tornará num estímulo importante, no futuro, para a nossa prosperidade. Para mim, faz parte de uma Revolução Azul mais vasta, no sentido de recuperarmos o nosso céu azul e as nossas águas azuis, á medida que avançamos pelo caminho do desenvolvimento limpo”. (CHAND, 2016, p. 19).

Há aqui um potencial para a cooperação entre as políticas econômicas da Revolução Azul da Índia com o projeto de exploração das riquezas marinhas do Amazônia Azul do Brasil. Líder em prospecção de petróleo em águas profundas, o Brasil poderia auxiliar a Índia a desenvolver suas jazidas energéticas marinhas. Pobre em hidrocarbonetos e ávida por energia, a maioria de suas reservas de gás natural estão no mar, como as da bacia do Krishna-Godavari, apesar de estas serem de águas rasas.

PROJETO MAUSAM

No plano econômico e cultural as iniciativas indianas na região do Oceano Índico gravitam em torno do Projeto Mausam. Oficialmente intitulado Mausam: Maritime Routes and Cultural Landscapes, este projeto é de iniciativa do Ministério da Cultura e tem como objetivo resgatar os

antigos laços que a Índia construiu com as nações da região na época da navegação pré-moderna em que os navios utilizavam os ventos sazonais monçônicos para cruzar com agilidade o Oceano Índico de uma margem a outra, daí seu nome.

O projeto foca em dois níveis de ação. Ao nível macro ele pretende reconectar os países do Índico de uma maneira que leve a uma maior compreensão dos valores e preocupações comuns deste grupo de países, e ao nível micro sua intenção é entender as culturas nacionais em seu milieu marítimo regional. (MINISTRY OF CULTURE, 2017, tradução nossa). Para isso divide suas ações em quatro campos de atuação: reviver ligações perdidas com nações; criar ligações aos sítios de patrimônio mundial existentes; redefinir 'paisagens culturais'; e obter nomeação transnacional como Patrimônio Mundial. Os temas de pesquisa abordados pelo projeto são: Centros de Redes de Aprendizado e Conhecimento: transformações do terceiro milênio antes de Cristo até o período colonial; Tradições Oraís e Escritos Literários: conceitualizando o Oceano Índico; Heranças Móveis e Artefatos: inscrições, pedras memoriais, e objetos arqueológicos; Peregrinações e Viagens Religiosas ao longo do Oceano Índico; e Especiarias e produtos culturais ligados a ela: ritos, rituais e cozinha (INDIRA GANDHI NATIONAL CENTRE FOR THE ARTS, 2017, tradução nossa).

Não por acaso o Projeto Mausam foi lançado na 38ª sessão do World Heritage Committee, da UNESCO, realizada entre os dias 15 e 25 de junho de 2014, em Doha no Qatar. Seu objetivo é explorar o mundo multifacetado do Oceano Índico, agrupando as pesquisas arqueológicas e históricas, a fim de documentar a diversidade de interações culturais, comerciais e religiosas, no Oceano Índico. Documentando e celebrando valores culturais comuns e as relações econômicas do Indicus Mundi, o projeto visa transcender as fronteiras étnicas e nacionais atuais, a fim de fortalecer os laços entre os países da bacia do Índico e estabelecer um precedente para o surgimento de novas pontes de cooperação e interações contínuas. (Índia Perspectivas, 2015, p. 18)

E para resgatar essa rica história compartilhada construída é necessária a preservação dos monumentos e paisagens que constituíam as antigas rotas das especiarias, e que servem como memórias vivas daquele período (Figura 1). Por isso o Projeto Mausam tem uma dimensão estratégica e cultural.

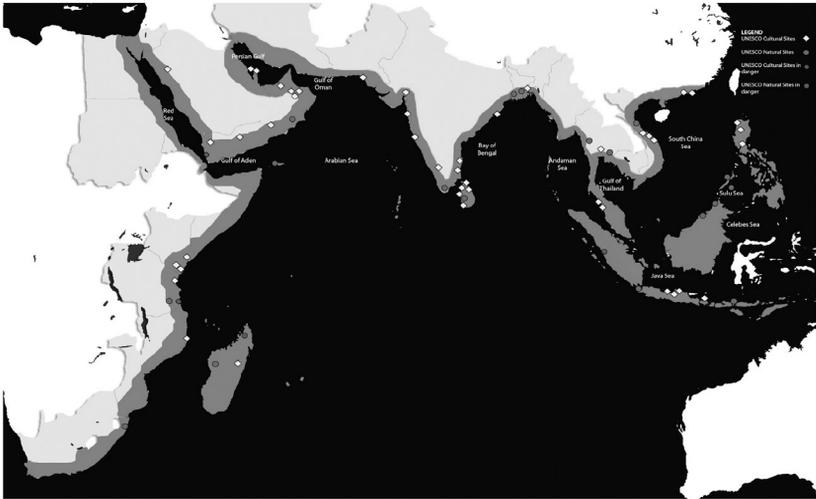


Figura 1 – Sítios arqueológicos e naturais do Indicus Mundi

Fonte: MINISTRY OF CULTURE.

SAGAR YATRA

Entre os dias 10 e 14 de março de 2015, o primeiro-ministro indiano Narendra Modi fez uma visita a três estados insulares do Índico: Ilhas Seicheles, Ilhas Maurício, e Sri Lanka. A iniciativa diplomática chamada de SAGAR Yatra foi a primeira viagem do gênero realizada por um chefe de governo indiano, e visava a intensificar a cooperação da Índia com estados da região nas áreas econômica e de segurança.

Nas Seicheles, Modi se encontrou com o presidente James Alix Michel, no que foi a primeira visita de um primeiro-ministro indiano ao país desde 1981. Com este arquipélago localizado a sul do Mar da Arábia, a Índia firmou pactos em diversas áreas da esfera econômica, como as de hidrografia, energias renováveis, desenvolvimento de infraestrutura, e venda de mapas de navegação. No tocante a segurança, foram doados um barco interceptador de guarda costeira e um segundo exemplar do avião indiano de patrulha marítima HAL Dornier Do-228, além de inaugurado o projeto do Radar de Vigilância Costeira (CHAND, 2015, p. 7).

Em Maurício, Modi reuniu-se com seu homólogo Aneerood

Jugnauth. Para esta república a Índia abriu uma linha de crédito de US\$ 500 milhões para projetos de infraestrutura, assinou acordos relativos à Economia Azul, além de se comprometer a modernizar a rede de transportes marítimos e aéreos na ilha Agalega. Ainda, a Índia presenteou sua pequena irmã insular com o barco de patrulha costeira Barracuda, fabricado por um estaleiro de Kolkata. O navio, embora tenha dimensões modestas, tem grande significado simbólico por ser o primeiro navio militar exportado pela Índia, em que ela demonstra sua capacidade de ser provedora de meios de defesa para os sistemas de segurança dos países da bacia do Índico (Ibid., pp. 7-8).

No último ponto de parada, em Sri Lanka, Modi e o presidente Maithripala Sirisena se encontraram no que foi a primeira visita de um primeiro-ministro indiano ao país em 28 anos. Acordos em diversas áreas foram assinados, além da concessão pela Índia de uma linha de crédito de US\$ 318 milhões para construção de ferrovias, e a promessa de transformar o porto de Trincomalee em um centro petrolífero (Ibid., p. 8).

Um dos movimentos mais importantes do SAGAR Yatra foram os memorandos de entendimento para desenvolver a infraestrutura portuária e aeroportuária nas ilhas Agalega e Assumção, duas pequenas ilhas que quase passam despercebidas no mapa do Oceano Índico. Devido a distância em relação à ilha-capital do arquipélago elas podem ser considerados como ilhas periféricas de seus respectivos países. Agalega fica a mais de 1.000 Km ao norte de Maurício, enquanto Assumção está a mais de 600 milhas náuticas a sudoeste de Seicheles. Juntas, essas instalações veem a se somar a outras facilidades que a Índia já tinha no Índico Sul, como o posto de escuta estabelecido no norte de Madagascar em 2007 para monitorar as atividades de marinhas estrangeiras na região.

PIRATARIA, DISPUTAS MARÍTIMAS, E COLARES ESTRATÉGICOS

Segundo Fernand Braudel historicamente a pirataria é uma forma de guerra secundária que se intensifica nos períodos de interregnum entre duas ordens marítimas e internacionais impostos por duas potências (apud KAPLAN, p. 299). Se por um lado, a exibição de poder marítimo no oceano mundial é considerada um símbolo de poder global, por outro, quando esta potência entra em declínio, seu poder marítimo global também regride, abrindo vazios de poder que são preenchidos, ou por

uma potência regional, ou aproveitados por piratas e terroristas do mar. Este é o caso dos EUA, que após deslocarem suas forças para o Pacífico a fim de conter a China, deixaram um vácuo no Índico que as débeis marinhas da região não conseguirem preencher.

Exemplos do fracasso americano em projetar poder na região do Golfo de Áden, uma das mais afetadas pela pirataria, são a intervenção fracassada na Somália em 1993, e o ataque de barco-bomba contra o destróier USS Cole enquanto reabastecia no porto de Áden, no Iêmen, em 2000. Mesmo Iêmen que durante a Guerra Fria viu sua porção meridional – marítima, e que gravita em torno de Áden – adotar o único regime marxista do mundo árabe e se tornar um aliado soviético. Mais recentemente, uma campanha de ataques com drones americanos contra alvos da Al Qaeda da Península Arábica (AQAP) não demonstrou eficácia em combater células terroristas do grupo que operam no país. E para completar o desastre americano na região, Washington viu seu aliado saudita, utilizando armamentos americanos modernos, sofrer baixas em sua campanha contra a bem menos armada e organizada milícia dos Houthis.

Em contraste com os americanos, a Índia realizou com sucesso a Operação Raahata, destinada a evacuar seus cidadãos do país imerso em conflito. Com agilidade a Índia deslocou navios e aeronaves para o país, que até outras nações solicitaram que as forças indianas evacuassem também seus cidadãos do Iêmen. Entre os dias 1 e 11 de abril de 2015, a Índia foi capaz de resgatar mais de 5.600 pessoas divididas entre cerca de 4.640 indianos e 960 estrangeiros de 41 diferentes nacionalidades, incluindo americanos e britânicos, por exemplo. Desse total, mais de 2.900 cidadãos foram transportados por meio de 18 vôos especiais partindo de Sanaa a bordo de cargueiros Boeing C-17 Globemaster da Força Aérea Indiana ou Airbus A320 da companhia Air India, enquanto outros 1.670 foram retirados por navios da Marinha Indiana a partir de quatro portos iemenitas (*The Hindu*, 10/04/2015).

Demonstrar capacidade de retirar rapidamente seus cidadãos de um lugar é uma necessidade para um país que possui um número de trabalhadores ainda maior na região do Golfo Pérsico, e que poderiam se ver em risco no caso de um conflito armado na região envolvendo Irã e Arábia Saudita, ou EUA.

A pirataria não é o único mal marítimo que afeta a Índia em sua ambição de controlar o Índico. Além da pirataria, Nova Delhi também enfrenta problemas de delimitação de suas fronteiras marítimas, a

semelhança do que ocorre nas terrestres, com seus vizinhos.

Com o Paquistão há a discórdia quanto ao estuário de Sir Creek, uma faixa fronteiriça de 96 km que quando considerada com sua ZEE associada se torna uma área de mais de 8.000 km² (VÁZQUEZ, p. 170). A Índia defende que o limite adotado seja a divisão do canal ao meio entre as partes, mas o Paquistão alega que estuários em regiões pantanosas como o Kuch sofrem mudanças de traçado ao longo do tempo e reivindica o canal todo.

Bangladesh diverge de Índia e Myanmar no tocante a sua ZEE. O formato convexo da Baía de Bengala provoca uma sobreposição das respectivas ZEE's dos três países. A posição da Índia, e também de Myanmar, é usar a bissetriz da área sobreposta para dividi-la e acomodar as reivindicações dos três. Bangladesh alega que seu litoral, por ser inteiramente formado por manguezais – Sundarbans, o maior sistema do tipo no mundo – na foz dos rios Ganges e Brahmaputra sofre alterações da linha da costa, e defende que se utilize a linha de profundidade de 10 metros como referência para delimitar a ZEE. A Figura 2 exibe a ZEE bangladeshi de acordo com as duas posições.

E com o Sri Lanka há reivindicações sobre a pequena ilha de Kachchativu. Esta ilhota de 1,15 Km² foi repassada pela Índia ao Sri Lanka em 1974. Contudo dúvidas quanto ao procedimento legal para a transferência abrem espaços para contestações.

Para proteger suas linhas de suprimento marítimas, bem como fornecer apoio logístico a sua marinha mercante no Oceano Índico, a China financiou e construiu uma série de facilidades que ficaram conhecidas entre estrategistas americanos e indianos como 'Colar de Pérolas'. Dependente do petróleo importado do Golfo Pérsico para mover sua economia, a China busca garantir acesso ao Índico contornando o Estreito de Malaca, seu 'calcanhar de Aquiles', através de sistemas rodoviários que conectam suas províncias interiores diretamente com o Índico. São os casos das províncias de Sinkhiang, que se conecta ao Mar da Arábia por meio do porto de Gwadar, financiado pela China na província paquistanesa do Baluquistão, e de Yunnan, que se conecta à Baía de Bengala através do porto de Kyukpyu, em Myanmar.

A Índia insiste em que o Colar de Pérolas tem o objetivo de cercá-la e mantê-la confinada no Subcontinente Indiano, mas a China nega e diz que seus interesses na região são apenas comerciais. A acusação indiana se baseia na visita de submarinos chineses e navios de inteligência a portos

da região do Índico. A China diz que são apenas parte de operações de antipirataria, mas a Índia questiona que esse tipo de navios não são os mais adequados para este tipo de operação (KUKREJA, 2016).

A resposta indiana foi contornar o colar chinês formando sua própria rede estratégica de portos e aeroportos no Oceano Índico, que visam a manter o acesso da Índia a todos os choke points de entrada/saída do Índico, e a tornem capaz de negar o acesso a potências estrangeiras à bacia. Geoestratégia que se observar-se bem não passa de uma reedição daquela feita pelos portugueses no século XVI.

Omã, país banhado pelo Golfo de Omã, na saída do Estreito de Ormuz, é um dos mais fiéis parceiros. Primeiro país árabe com quem a Índia teceu relações, sua importância aumenta com a presença chinesa em Gwadar. A expansão de bases da marinha paquistanesa, até então concentrada em Karachi, ao longo da costa do Baluquistão com o auxílio dos chineses desperta em Nova Delhi o temor de se criar um 'dilema de Ormuz' para a importação de petróleo do Golfo Pérsico semelhante ao 'dilema de Malaca' que a China enfrenta. Omã, estando na margem oposta, permite a Índia balancear a aliança sino-paquistanesa, através de uma série de relações marítimas que incluem direitos de atracação em portos omanis, utilização de suas bases navais para conduzir operações de antipirataria, posto de escuta em Ras Al-Hadd para monitorar a movimentação chinesa em Gwadar, e o exercícios naval bianual chamado Naseem Al-Bahr (Brisa do Mar, em árabe).

No outro extremo do Índico, o Estreito de Malaca, a Índia é melhor posicionada para sua defesa, uma vez que controla o arquipélago de Andaman e Nicobar, na saída deste estreito. Pela sua extrema importância para barrar uma potência estrangeira de ingressar no Índico, essas ilhas contam com um Comando Regional próprio e único nas Forças Armadas Indianas que integra numa só hierarquia a Marinha, o Exército, a Força Aérea e a Guarda Costeira. A presença estratégica da Índia em Malaca é completada através de exercícios navais com Cingapura, Estado-ilha localizado no outro ponto extremo da passagem. A cada dois anos as marinhas de ambos realizam o exercício naval Singapore India Maritime Bilateral Exercise (SIMBEX).

Maldivas e Sri Lanka oscilam entre China e Índia quanto as suas relações marítimas, também podendo-se dizer o mesmo de Myanmar. O porto birmanês de Sittwe foi reformado pelos indianos e serve como uma forma de acesso ao semi-isolado nordeste da Índia, desempenhando um

papel mais ou menos como o de Chabahar em relação a Ásia Central, uma vez que o porto bangladeshi de Chittagong, que seria a saída natural para os estados nordestinos, tem seu acesso negado aos navios indianos.

No Sri Lanka, enquanto os investimentos indianos se concentram na região norte do país, onde se concentra a minoria tâmil hindu, os chineses investem mais na porção sul da ilha, habitada pela maioria cingalesa budista. O porto de Kankesanthurai, cuja reforma foi financiada pela Índia, é o mais perto da ilha para comércio com aquele país, e também abriga uma base da Marinha do Sri Lanka. A ilha, inclusive, é o maior parceiro comercial da Índia na SAARC. Juntamente de Maldivas, Sri Lanka e Índia fazem parte de um acordo trilateral de defesa que prevê, entre outras coisas, a realização de exercícios entre as guardas-costeiras chamado de DOSTI ('Amizade', em hindí). Os chineses já marcam presença através do porto de Hambantotta, no extremo sul.

Em Maldivas, arquipélago de maioria islâmica, a preocupação da Índia é a limitação de suas forças de segurança, que poderia torná-la alvo de terroristas com armamentos sofisticados, como o que houve na tentativa fracassada de golpe pela Operação Cactus, em 1988. A Índia teme que o arquipélago se transforme numa base para infiltrações de terroristas em sua costa, como no caso dos atentados de Mumbai de 26/11, cujos terroristas adentraram por mar.

Recentemente, na crise diplomática entre Arábia Saudita e Qatar, acompanhando os demais países do Conselho de Cooperação do Golfo sob influência saudita, Maldivas se juntou ao coro, e cortou suas relações com Doha, no que serve de exemplo da difusão do fundamentalismo wahabita no norte do arquipélago, que o arrasta para a órbita de influência de Riad. As ilhas até estavam no roteiro original do SAGAR Yatra, contudo problemas de instabilidade política causados por islamistas fizeram Narendra Modi desistir da visita (KUKREJA, 2016).

Por isso Nova Delhi tenta convencer Male da interdependência da segurança entre eles, e mantém presença no país através de ações de vigilância conjunta e de antipirataria, e de treinamento das forças locais (KUKREJA, 2016). Na esfera econômica, Maldivas fez ofertas à Índia de financiar a construção do projeto IHavan, que visa a tornar o atol onde se localiza num ponto de passagem do valiosíssimo tráfego do Índico. Estrategicamente, há o interesse na antiga base aérea britânica de Gan, cuja localização a torna ideal para contrabalancear a presença americana em Diego Garcia (BREWSTER, p. 59).

O único ponto crítico que escapa ao alcance da Índia é o Canal do Moçambique, porta de entrada do Índico pela rota do Cabo, na África do Sul. A transformação da Marinha Indiana em uma marinha de águas azuis

visa, principalmente, a torná-la capaz de agir no Canal de Moçambique. Assim pode-se observar na Figura 2 que os estados alvos da diplomacia naval indiana no SAGAR Yatra se concentram a meio caminho entre a Índia e Moçambique, visando a formar uma espécie de ponte de bases que conecte a península ao canal, uma geoestratégia chamada de ‘Colar de Flores’ (UNNITHAN, 2015).

Além do aluguel de ilhas para o estabelecimento de bases, a Índia complementa sua presença estratégica no Canal de Moçambique através de outras ações, como a realização de exercícios navais, caso do IBSAMAR, realizado entre as marinhas da Índia e de seus dois parceiros do IBAS – Brasil e África do Sul –, além de patrulhar com seus navios as águas territoriais de Moçambique para fins de repressão à pirataria e de segurança de autoridades, a exemplo do que a Índia fez durante encontros da União Africana, em 2003, e do Fórum Econômico Mundial, em 2004.

O círculo estratégico indiano no Índico é completado com a presença estratégica na Antártida. Aberta em 1983, Dakshin Gangotri foi a primeira base da Índia no continente gelado. Contudo, problemas de subsidiência do solo levaram ao abandono desta e à construção de uma nova base batizada de Maitri, em 1989. As pesquisas desenvolvidas em Maitri envolvem as áreas da geografia, geologia e medicina. Dakshin Gangotri hoje é utilizada apenas como uma base de suprimentos. Mais recentemente uma nova base, chamada Bharati, foi inaugurada em 2012. Localizada a 3 mil quilômetros de Maitri, suas pesquisas abrangem os campos da geologia e oceanografia (NATIONAL CENTRE FOR ANTARCTIC AND OCEAN RESEARCH, 2017).

A fim de proteger suas linhas de suprimento marítimas e ser uma potência provedora de segurança na bacia do Índico, a Índia necessita de uma Marinha à altura de suas ambições, ou seja, montar uma marinha de águas azuis que seja capaz de agir em qualquer ponto deste oceano. Por isso que a indústria naval será uma das grandes beneficiadas do governo Modi, uma vez que se encaixa dentro dos objetivos do ‘Make in India’, da Revolução Azul, e do Projeto Mausam.

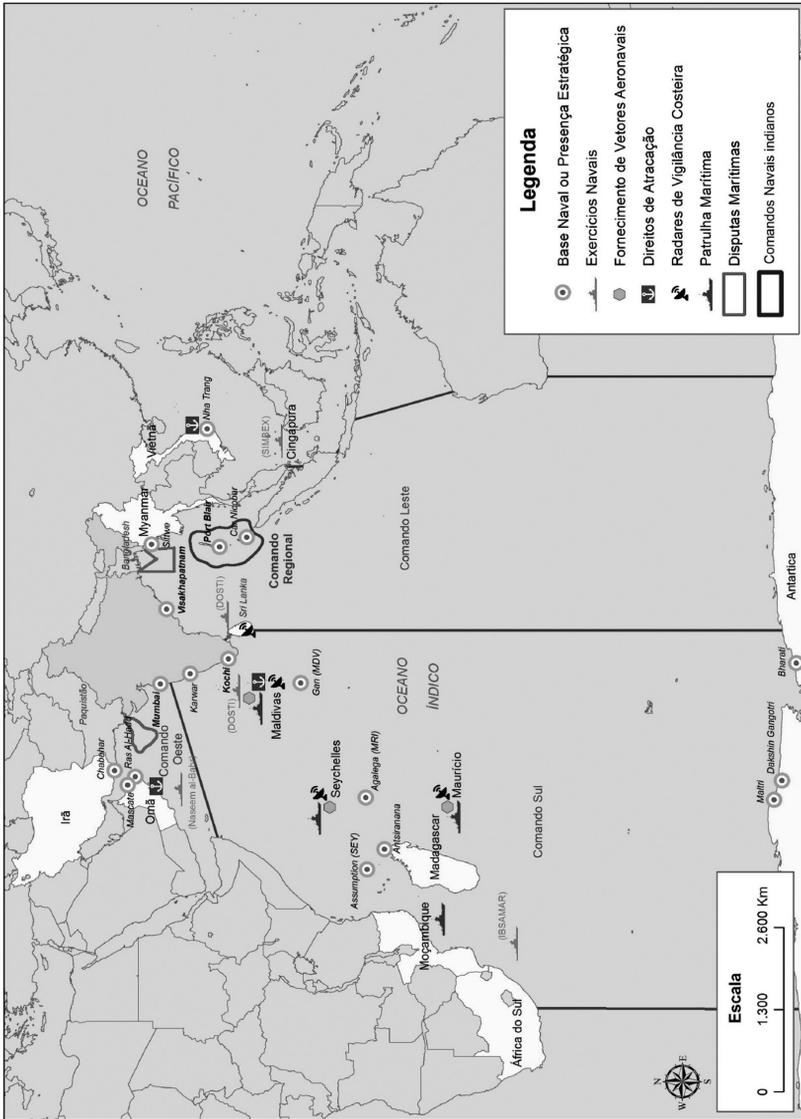


Figura 2 – Mapa da Oceanopolítica da Índia. Fonte: elaboração própria.

MODERNIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA MARINHA

A entrada da China no Oceano Índico gera preocupação na Índia. Porém a China jamais conseguirá projetar-se totalmente neste oceano enquanto estiver ocupada tentando defender as suas próprias águas no Oceano Pacífico. A Índia tenta aproveitar essa distração chinesa para ganhar vantagem sobre ela no Índico, capacitando a sua Marinha para dar uma resposta satisfatória ao desafio chinês na região.

O Plano de Perspectiva de Capabilidade Marítima da Marina Indiana de 2005 prevê uma marinha com 160 navios, sendo 90 navios capitais como fragatas e destróieres, a construção de um terceiro porta-aviões, além de 6 submarinos nucleares para proteger os 3 agrupamentos dos porta-aviões (UNNITHAN, 2015).

A Marinha indiana pretende criar três grupos de porta-aviões: um no leste, um no oeste e um para reserva. Também são três os aeródromos adquiridos pela força ou em desenvolvimento.

O primeiro deles é o antigo porta-aviões russo Almirante Gorshkov. Reformado pelos russos por um valor de US\$ 2,33 bilhões, o INS Vikramaditya, como foi rebatizado, possui uma massa de 44 mil toneladas propelida por um motor a diesel capaz de navegar por 7.000 milhas náuticas antes de precisar reabastecer. Com uma pista de 284 metros de comprimento, ele abriga uma tripulação composta por 110 oficiais e 1.500 marinheiros, além de ser capaz de transportar 34 aeronaves entre MiG-29K e helicópteros (Indian Navy, 2016).

O segundo navio aeródromo é o INS Vikrant, que será a primeira embarcação do tipo fabricada nacionalmente pela Índia. Projetado para substituir o INS Viraat, o mais antigo navio do gênero em atividade no mundo, o INS Vikrant tem a previsão de entrar em serviço em 2018. Também utilizando um motor a diesel, ele será capaz de empurrar suas 40 mil toneladas a uma distância de 7.800 milhas náuticas. Sua pista terá 260 metros de extensão para dar lançamento aos 12 MiG 29K, 8 LCA Tejas e 10 helicópteros que comportará quando estiver pronto, ao cargo da tripulação de 160 oficiais e 1.400 marujos (Ibid.)

Ainda em um estágio de desenvolvimento anterior vem o INS Vishal, outro porta-aviões de fabricação nacional. Mas, ao contrário dos anteriores, este, segundo os critérios estabelecidos pela Marinha Indiana, deverá ter propulsão nuclear para movimentar seu peso projetado de 65 mil toneladas. Os 300 metros de comprimento por 60 de largura deverão ser suficientes para transportar 50 aeronaves entre asas fixas e rotativas. Seu custo estimado é de US\$ 1,5 bilhão, cerca do dobro do Vikrant.

Além da propulsão nuclear, deseja-se que INS Vishal tenha um sistema de catapulta eletromagnética CATOBAR para lançar seus aviões. Os americanos se ofereceram para assistir a Marinha Indiana no desenvolvimento desse sistema de lançamento, que poderia ser do mesmo tipo utilizado no USS Gerald Ford. Uma possível parceria com os EUA na construção do Vishal mantém a orientação de multi-alinhamento do governo Modi, após os russos já terem colaborado na reforma do INS Vikramaditya, e também pode render aos americanos a preferência nos aviões a equipá-lo, pois a versão naval do LCA Tejas vem enfrentando dificuldades em atender as exigências da Marinha Indiana, que poderia optar por um avião estrangeiro (The Diplomat, 09/11/16).

Existe ainda a possibilidade da Rússia construir mais um navio-aeródromo nuclear para a Índia. Referido como Projeto 23000E Storm, ele pesaria 100 mil toneladas e sua pista teria uma extensão de 330 metros, podendo abrigar até 100 aeronaves, incluindo versões do caça russo de quinta geração PAK FA, navais do LCA Tejas e uma tripulação entre 4 e 5 mil homens, e autonomia para passar cerca de 120 dias no mar antes de precisar reabastecer (RussiaToday, 01/03/16).

Caso todos tornarem-se realidade, a Índia será o segundo país com mais porta-aviões do mundo, com quatro (Figura 3), atrás apenas dos EUA.



Figura 3 – Da esquerda para a direita, em sentido horário: 1) INS Vikramaditya, 2) INS Vikrant, 3) representação artística do INS Vishal, e 4) modelo do Storm. Fonte: 1) e 2): INDIAN NAVY; 3) The Diplomat; 4) RussiaToday.

Se em superfície os porta-aviões permitem ao poder aéreo indiano estender seu alcance para a totalidade do Índico, em profundidade a Índia completa a tríade nuclear com a construção de seu primeiro SSBN INS Arihant. A um custo de US\$ 2,9 bilhões, ele visa dar maior credibilidade a capacidade indiana de conduzir um ataque nuclear de resposta a um inimigo, o que sua doutrina nuclear de 'no-first use' requer. Este submarino a torna capaz de lançar mísseis nucleares por terra, mar e ar, uma capacidade que todos os países membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU tem, e que a Índia almeja ser.

O INS Arihant possui 112 metros e pesa 6.000 toneladas. Essa massa toda é movida por uma tripulação de 110 homens e um reator de 83 MW. Seus armamentos incluem mísseis K-15 e futuramente o K-4. Seus quatro tubos de lançamento são suportam disparar até 12 mísseis K-15, ou 4 mísseis K-4. O curto alcance de 750 Km do K-15 significa que o submarino necessita se aproximar da costa adversária para atingir seu alvo, mas o míssil K-4, em desenvolvimento, poderá atingir alvos a até 3 mil Km do ponto de lançamento. (National Interest, 16/09/17).

Maior que o INS Arihant, o INS Aridhman será o segundo submarino nacional nuclear, dos seis que a Índia pretende construir como parte de programa ATV (Advanced Technologically Vessel), submetido diretamente ao Primeiro-Ministro. É projetado para ser mais poderoso que o Arihant, e para isso terá oito tubos de lançamento em sua torre – o que lhe confere a possibilidade de carregar o dobro de mísseis do INS Arihant (24 K-15 e 8 K-4) – e um propulsor nuclear mais potente (Ibid).



Figura 4 – Submarino balístico nuclear Arihant. Fonte: The Hindu, 15/12/2015.

CONCLUSÃO

Fatores ambientais como o regime de ventos favoráveis à navegação, existência de matéria-prima para construção de navios, e uma posição privilegiada em relação ao mar, somados a fatores culturais como o sistema de castas, que garantia uma ordem de profissionais dedicados à construção de navios, permitiram aos diversos reinos da Índia Antiga construir o poder naval com que conquistaram outros reinos da bacia do Índico, e exportaram sua fé construindo templos hindus e budistas, especialmente no Sudeste Asiático. Contudo, como estes reinos viviam em constante guerra uns com outros na disputa pela hegemonia do subcontinente, se enfraqueciam, e desapareciam, fazendo cessar também o seu poder naval.

A Índia moderna, com um Estado unificado, tem melhores condições de explorar todo o potencial marítimo de suas costas e ilhas do que qualquer reino da Antiguidade. No entanto, a construção de um poder naval moderno é muito mais complexa do ponto de vista industrial-

tecnológico, dificuldade que ela deve superar estabelecendo parcerias e cooperações com outras potências do ramo.

A mudança de foco da fronteira terrestre com o Paquistão para a segurança de suas linhas de comunicação marítimas vai aumentar ainda mais a assimetria naval entre a Índia e seu arquirrival islâmico, que, da mesma forma que o Império Mogol, não possui o mesmo poder marítimo. Esse desequilíbrio de forças navais faz com que o Paquistão busque na China um aliado que a proteja do poder marítimo superior indiano, abrindo as portas do Índico para a penetração chinesa em Gwadar.

A resposta indiana à entrada da China no Índico é sua aproximação recente com os EUA.

Além das alianças estratégicas, o poder marítimo indiano é completado por iniciativas diplomáticas nos campos econômico e cultural, casos do SAGAR Yatra e do Projeto Mausam. Em que pese um desígnio imperial na visão do Índico com um lago indiano, a Índia quer se fazer um poder benevolente na região, convidando os países da bacia do Índico ao diálogo em organizações regionais como a IORA, a fim de estimulá-los a montarem um sistema de segurança e cooperação econômica sem a interferência de poderes externos à região.

Com todos os elementos presentes é apenas uma questão de tempo para que a Índia volte a ser uma potência marítima como era na época dos Cholas. Tempo que será também um fator crucial para definir quem sairá vencedor na competição entre China e Índia. Vencerá aquele que construir uma frota considerável de porta-aviões e submarinos nucleares no menor tempo. E isto por sua vez dependa da agilidade de cada Estado. Neste quesito o Estado indiano democrático porém burocrático está atrás do Estado chinês ditatorial porém ágil. Será o governo Modi capaz de corrigir estes defeitos?

Para sorte de Nova Delhi é que enquanto Pequim estiver ocupada com o porta-aviões inafundável representado por Taiwan, dificilmente ela conseguirá concentrar forças no Índico, e por em risco a soberania indiana como alertaria K. M. Panikkar.

INDIA'S OCEANOPOLITICS: A PILGRIMAGE TO THE SEA

ABSTRACT

The increasing dependence of sea-imported oil, as well as the rising of Chinese presence in the Indian Ocean region, did India to back out her eyes also toward the sea. This interest become clearer in the diplomatic initiative called Sagar Yatra. The India's projection in Indian Ocean sounds like a natural destiny due to the prominent position of Hindustanic Peninsula in the basin and the rich maritime history build in Antiquity. This old rich sea trade's net fueled by monsoon's climate is recovered now by the Mausam Project. This paper analyses the oceanpolitics of Modi government. The theoretical references are supplied by the historian K. M. Panikkar. As source, we utilize all reachable material, such as books, magazines, or web sites.

Key words: India; Indian Ocean; Sagar Yatra; Mausam Project.

REFERÊNCIAS

Arihant sails out of harbor. *The Hindu*, 15 de Dezembro de 2015. Disponível em: <<http://www.thehindu.com/news/cities/Visakhapatnam/ins-arihant-sails-out-of-harbour/article6693951.ece>>. Acessado em: 27/07/2016.

BOXER, Charles Ralph. *A Índia Portuguesa em Meados do Século XVII*. Lisboa: Edições 70, 2015.

BREWSTER, David. *India's Ocean: the story of India's bid for regional leadership*. London: Routledge, 2014.

CASTRO, Therezinha de. Oceano Índico: regionalização e globalização. In: *Geografia e Geopolítica: a contribuição de Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro*, pp. 267 – 288. Rio de Janeiro: IBGE, 2009.

CHAND, Manish. Cor de Código Azul: SAGAR Yatra. *Revista Índia Perspectivas*, v. 29, edição 3, maio-junho 2015.

_____. Mapeamento de novas fronteiras nos laços entre a Índia e a África. *Revista Índia Perspectivas*, v. 30, edição 1, janeiro-fevereiro 2016.

Inaugurando a temporada de mudança. *Revista Índia Perspectivas*, v. 29, edição 3, maio-junho 2015, PP. 16-19.

India's Navy Just built a second nuclear missile submarine. *National Interest*, 16/09/2017. Disponível em: <<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/indias-navy-just-built-second-nuclear-missile-submarine-22340>>. Acessado em: 20/09/2017.

India's next aircraft carrier will be nuclear. *The Diplomat*, 09/11/16. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2016/11/confirmed-indias-next-aircraft-carrier-will-be-nuclear/>>. Acessado em: 25/01/2017.

INDIAN NAVY. Disponível em: <<https://www.indiannavy.nic.in/>>. Acessado em 02/03/2016.

INDIAN Ocean region a policy priority: Modi. *The Hindu*, 07/02/2016.

Disponível em: <http://www.thehindu.com/news/national/Indian-Ocean-region-a-policy-priority-Modi/article14066184.ece>. Acessado em: 20/11/2016.

INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION. Disponível em: <<http://www.iora.net/>>. Acessado em: 26/12/2016.

INDIRA GANDHI NATIONAL CENTRE FOR THE ARTS. Disponível em: <<http://ignca.nic.in/>>. Acessado em: 04/02/2017.

KAPLAN, Robert D. *Monsoon: the Indian Ocean and the future of American power*. New York: Random House, 2011.

KUKREJA, D. *India in the Indian Ocean*. *India Strategic*, February 2016. Dispo-

nível em: <http://www.indiastrategic.in/topstories4596_India_in_the_Indian_Ocean.htm>; Acessado em: 11/06/2017.

MINISTRY OF CULTURE. Disponível em: <<http://www.indiaculture.nic.in/>>. Acessado em: 07/01/2017.

NATIONAL CENTRE FOR ANTARCTIC AND OCEAN RESEARCH. Disponível em: <<http://www.ncaor.gov.in/antarcticas>>. Acessado em: 15/06/2017.

PANDE, Aparna. *From Chanakya to Modi*. Noida: HarperCollins, 2017.

PANIKKAR, K. M. *India and the Indian Ocean: an essay on the influence of sea power on Indian history*. London: George Allen & Unwin, 1951.

REGIANI, Rafael. A Localização Estratégica de Nova Delhi para a Geopolítica da Índia. *Revista de Geopolítica*, v. 6, nº 2, jul/dez 2015, pp. 52-69.

_____. Geopolítica do Baluquião: gás, nacionalismo e terrorismo. In: CONGRESSO DE GEOGRAFIA POLÍTICA, GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO, 2. 2016, Natal. Anais... Natal: UFRN, 2017, pp. 105 – 126.

_____. Uma Análise do Pensamento Político-Estratégico de Kautilya. In: ENCONTRO BRASILEIRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS E RELAÇÕES INTERNACIONAIS, 1., 2014, Niterói. Anais... Rio de Janeiro: Luzes, 2015, pp. 645-654.

Russian 'Storm' top candidate to be India's new aircraft carrier - report. *Russian Today*, 01/03/2016. Disponível em: <<https://www.rt.com/news/334142-india-aircraf-carrier-tender/>>. Acessado em: 03/02/2017.

The great Yemen escape: Operation Rahat by numbers. *The Hindu*, 10 de Abril de 2015. Disponível em: <<http://www.thehindu.com/specials/the-great-yemen-escape-operation-rahat-by-numbers/article7089422.ece>>. Acessado em: 14/10/2016.

UNNITHAN, Sandeep. India's String of Flowers. *India Today*, 27 de Março de 2015. Disponível em: <<http://indiatoday.intoday.in/story/indian-ocean-narendra-modi-significant-toeholds/1/426012.html>>. Acessado em: 20/02/2017.

VÁZQUEZ, Daniel Day. A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a competição pelo Índico (Parte 1/3). *Revista de Geopolítica*, v. 4, nº 2, pp. 127 - 154, jul./dez. 2013.

_____. A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a competição pelo Índico (Parte 2/3). *Revista de Geopolítica*, v. 4, nº 2, pp. 155 - 195, jul./dez. 2013.

Recebido em: 15/07/2017

Aceito em: 25/04/2018

