

THAUAN SANTOS | santos.thauan@gmail.com

Professor Adjunto do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM/EGN) e Líder do Grupo Economia do Mar (GEM).

Recebimento do artigo Julho de 2019 | **Aceite** Agosto de 2019

Resumo O presente trabalho tem como objetivo destacar comparativamente diversas visões teóricas de estrategistas e acadêmicos acerca da importância do mar no desenvolvimento das nações, em diferentes momentos da história. Para tal, fará uma breve discussão teórica sobre o conceito de *sea power* (poder marítimo), a partir do debate entre Alfred T. Mahan, Julian S. Corbett, Herbert W. Richmond, Geoffrey Till e James G. Stavridis. Analisa-se, assim, a importância do debate teórico-conceitual sobre poder marítimo a partir da teoria da hegemonia (sistêmica) do *long cycle*, de George Modelski e William Thompson, destacando a influência da proposta teórica de Nikolai D. Kondratieff. Partindo-se da hipótese de que o mar representa uma via de expansão da soberania dos Estados para além de suas fronteiras nacionais e do poder naval, conclui-se que a economia política internacional do mar deve considerar fatores econômicos, políticos, estratégicos e geográficos. Sendo assim, ela é necessária à plena compreensão da dinâmica geopolítica e de desenvolvimento das nações nos mais diferentes períodos históricos. **Palavras-Chave** Economia do Mar, *Sea Power*, Poder Marítimo, Desenvolvimento, Geopolítica.

Abstract This paper aims to comparatively highlight several theoretical views of strategists and academics about the importance of the sea in the development of nations at different times in history. To do so, it will make a brief theoretical discussion about the concept of sea power, starting from the debate between Alfred T. Mahan, Julian S. Corbett, Herbert W. Richmond, Geoffrey Till and James G. Stavridis. Therefore, we analyze the importance of the theoretical-conceptual debate on sea power from the long cycle (systemic) hegemony theory, by George Modelski and William Thompson, highlighting the influence of the theoretical proposal of Nikolai D. Kondratieff. Assuming the hypothesis that the sea represents a means of expanding the sovereignty of states beyond their national borders and naval power, it is concluded that the international political economy of the sea must consider economic, political, strategic and geographical factors. Thus, it is necessary for a full understanding of the geopolitical and developmental dynamics of nations in the most different historical periods. **Keywords** Sea Economy, Sea Power, Development, Geopolitics.

1. Introdução

O mar desempenhou (e segue desempenhando) diferentes papéis no desenvolvimento das sociedades e das nações nos mais distintos períodos históricos. Ora sendo uma fonte imediata de sobrevivência, provendo alimentos, ora sendo uma via de transporte local, regional e/ou global, o domínio dos mares e oceanos acabou permitindo que diferentes países expandissem sua soberania (ou seu domínio) para além de suas fronteiras nacionais.

Tendo como principal objetivo destacar comparativamente diversas visões teóricas de estrategistas acerca da importância do mar para o desenvolvimento das nações, em diferentes momentos da história, o presente artigo destaca o papel do poder marítimo nesse contexto. Sua justificativa se deve ao fato de o mar nem sempre ser reconhecido como um meio geopolítico fundamental de acesso a mercados e recursos, sendo, muitas vezes, ignorado como recurso essencial à dinâmica econômica, social e cultural das sociedades. Adota-se da hipótese de que o mar representa uma via de expansão da soberania dos Estados para além de suas fronteiras nacionais e do poder naval.

Portanto, e apresentando um recorte analítico ocidental, seja pelos autores selecionados, seja pelos países considerados, o trabalho terá a seguinte estrutura: após essa breve introdução, na seção 2 será realizada uma discussão conceitual acerca do “poder marítimo” (*sea power*). Para tal, serão analisadas as contribuições de Alfred T. Mahan, Julian S. Corbett, Herbert W. Richmond, Geoffrey Till e James G. Stavridis, considerando-se, particularmente, a interpretação de cada um dos autores selecionados e sua interface com a promoção do desenvolvimento das nações. Ao final, será apresentada uma tabela-síntese comparativa autoral destacando determinadas características pessoais e de pensamento de cada um deles.

Em seguida, a seção 3 apresenta o *link* entre “mar” e “teoria da hegemonia do *long cycle*”. A perspectiva proposta é baseada em Modelski e Thompson (1988) que, influenciados por Nikolai D. Kondratieff, destacam a evolução histórica do *sea power* na política global. Sendo, para os autores, o *seapower* uma condição de participação ativa na política global, serão analisados os cinco longos ciclos, destacando suas guerras globais relacionadas, bem como os principais poderes globais e seu grande poder mundial. A criação de uma figura-síntese autoral apresenta a evolução temporal dos diferentes ciclos, destacando suas particularidades.

Por fim, serão apresentadas algumas considerações finais, seguidas das referências bibliográficas utilizadas. Nelas, constam principalmente livros e artigos científicos dos autores supracitados, bem como demais publicações que avaliam suas obras. Conforme já mencionado, destaca-se a influência ocidental na seleção dos autores, dos países analisados e das referências – o que, certamente, cria um viés particular ao estudo em questão.

2. Poder Marítimo

Não existe uma única definição sobre o conceito de poder marítimo (ALMEIDA, 2008; TILL, 2009). De acordo com *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*:

‘Sea power’ refers to the power exerted by a state through its capacity to use the sea for both military and civilian purposes. The ability to use the seas for transport and other civilian purposes such as fishing and, more recently, exploitation of resources on or under the sea bed has generated considerable debate. This has resulted in the notion that military power deployed at or from the sea is the key component of a state’s sea power (GROVE, 2017)¹.

Diante da abrangência e da diversidade de interpretações do conceito de *sea power* (poder marítimo), a presente seção o analisará a partir do debate entre Alfred T. Mahan, Julian S. Corbett, Herbert W. Richmond, Geoffrey Till e James G. Stavridis. Contudo, considerando a quantidade de trabalhos que cada um dos autores mencionados possui, o principal objetivo dessa análise é apresentar como cada um deles interpreta o poder marítimo, destacando seus potenciais na promoção do desenvolvimento das nações.

Alfred T. Mahan (1840-1914) é considerado o primeiro grande autor a discutir tal conceito² e teve como foco compreender como a Grã-Bretanha estabelece seu império colonial, a partir do *domínio dos mares*. Pelo período histórico em que escreve, o almirante se torna uma grande influência, especialmente se considerada a busca por novas colônias e zonas de influência no contexto da I Guerra Mundial. Como metodologia de sua pesquisa, destaca-se o uso da História como ferramenta e de analogias entre guerra terrestre e naval (VIOLANTE, 2015).

Em suas diferentes obras, fica evidente a estreita relação sugerida entre “poder marítimo” e “desenvolvimento das nações” (MAHAN, 1890, 1892, 1911). Considerada sua obra mais relevante, “*The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*”, publicada em 1890, considera as guerras ocorridas no mar no período delimitado pelo título e destaca a existência de seis elementos que influenciam o poder marítimo, a saber: (i) posição geográfica; (ii) conformação física; (iii) extensão territorial (inclui recursos e clima); (iv) tamanho da população; (v) caráter nacional; e (vi) tipo de política governamental.

Relativamente à natureza do *sea power*, o autor destaca que é composta por dois componentes distintos: interesses marítimos e poder naval. Os interesses marítimos consideram valores sociais e econômicos, enquanto o poder naval consideraria valores políticos e militares. Destaca-se, ainda, que Mahan afirma que os regimes de governos, bem como suas instituições, afetam o poder marítimo (SILVA, 2017).

Julian S. Corbett (1854-1922) é um geoestrategista, advogado e historiador naval britânico, cuja maior contribuição para o conceito de *sea power* foi o destaque dado à importância das “linhas de passagem e comunicação” marítimas como “preocupação da estratégia naval”, bem como o controle das linhas como essência do “comando do mar”³. O autor “[d]efendeu que o objeto da guerra naval deve sempre ser, direta ou indiretamente, a conquista do Comando do Mar ou a prevenção para que o inimigo não o obtenha” (SILVA, 2017, p. 74-75); o comando do mar, por sua vez, pode ser entendido como o controle das comunicações marítimas com fins comerciais e/ou militares.

1 Ver: <http://oxfordre.com/internationalstudies/view/10.1093/acrefore/9780190846626.001.0001/acrefore-9780190846626-e-294>.

2 Apesar disso, não chega propriamente a defini-lo.

3 Clara a influência de Mahan.

Assim como seu contemporâneo Mahan, Corbett está entre os teóricos da estratégia marítima e naval mais conhecidos – com diferentes trabalhos sobre poder marítimo ao final do século XIX; contudo, à diferença de Mahan, que foi influenciado por Antoine Henri Jomini (1779-1869), Corbett foi influenciado por Carl von Clausewitz (1780-1831) – ambos teóricos da guerra terrestre, mas que não chegaram a considerar as particularidades da guerra no mar propriamente ditas (VIOLANTE, 2015).

Sendo influenciado por John K. Laughton, Alfred T. Mahan, Phillip Colomb e Julian S. Corbett, o almirante e historiador Herbert W. Richmond (1871-1946) também destaca a relevância da história na compreensão do poder marítimo (*sea power*) britânico⁴. Assim como Mahan, o autor reforça em suas diferentes obras a relevância que o domínio do mar teve sobre o desenvolvimento do país (RICHMOND, 1928, 1930, 1931, 1932, 1934, 1940, 1941). Sem dúvidas, e por focar no Reino Unido (UK, sigla em inglês), o controle sobre rotas marítimas comerciais também foi centro de discussão de suas obras.

Em 1946, o autor escreve “*Statesmen and Sea Power*”, considerado sua principal obra, destacando que o poder marítimo era composto por elementos de natureza material e de natureza moral, tendo como objetivo principal controlar as linhas de comunicação – além de proteger o comércio marítimo do Estado⁵. Diferentemente de Mahan:

- (i) Richmond não apenas explicou, mas conceituou “poder marítimo” como sendo uma modalidade do poder nacional relacionada ao comando⁶ do mar, constituindo o “poder de controlar as movimentações nos mares, impedindo que o opositor recebesse os bens necessários à sobrevivência de seu povo e suas forças militares pelo mar” (ALMEIDA, 2011, p. 146);
- (ii) suas obras não foram muito discutidas no Brasil – apesar de diferentes livros estrangeiros que analisam suas contribuições (ALMEIDA, 2008); e
- (iii) Richmond destacava apenas três elementos (interdependentes) do poder marítimo, a saber: comércio marítimo e Marinha Mercante; forças de combate; e bases e possessões⁷.

Geoffrey Till (1945-), por sua vez, é um historiador naval e estrategista britânico que segue contribuindo com o debate. Diferentemente dos demais autores debatidos, e conforme já citado, o autor faz menção ao conceito por meio de uma única palavra “*seapower*”, afirmando se tratar de um conceito relativo. Relativizando as diferentes interpretações para “*sea*”, “*power*” e as duas palavras em conjunto, Till (2009) destaca que o mar tem historicamente quatro atributos distintos, sendo: (i) recurso (foca na pesca); (ii) transporte e comércio; (iii) meio de informação e disseminação (consciente e inconscientemente) de ideias; e (iv) domínio (foca na defesa e nas colônias).

4 Vale destacar, contudo, que o autor afirmava que “nada é mais claro que a interdependência entre eles [o poder marítimo e o poder terrestre], nada é mais incorreto ou discutível que atribuir o sucesso a um ou a outro poder separadamente” (RICHMOND, 1928, p. 77 apud ALMEIDA, 2011, p. 144).

5 Influência de Alfred T. Mahan tanto sobre o objetivo do *sea power* quanto sobre a relevância dada à proteção das linhas de comércio. A relevância do comércio era tamanha, que Richmond chega a concluir que, na história, diferentes lutas no mar se deram justamente por disputas comerciais.

6 Clara influência de Julian S. Corbett e Almirante Philip Colomb.

7 “Ao contrário de Mahan, que privilegiava a geopolítica, Richmond pouco dela utilizou-se, preferindo se ater a considerações estratégico-militares” (ALMEIDA, 2011, p. 149).

No que se refere aos elementos do *seapower*, Till (2009, p. 83) afirma que “*Seapower is the product of an amalgam of interconnected constituents that are difficult to tease apart*”. Apesar disso, assim como Mahan, destaca seis elementos constitutivos, a saber: (i) *maritime people*, sociedade e governo; (ii) geografia marítima; (iii) recursos; (iv) economia marítima; (v) outros meios (landpower, airpower, operações conjuntas e operações de coalizão); e (vi) doutrina.

No entanto, na mesma obra mencionada fica evidente o destaque dado não apenas à questão econômica, mas, inclusive, tecnológica. Baseando-se sobre os elementos do poder marítimo de Mahan, também fica evidente a redução da importância dos elementos geográficos, como conformação física, extensão territorial e caráter da população (VIOLANTE, 2015).

Por fim, James G. Stavridis (1955-), em seu livro “*Sea Power: The History and Geopolitics of the World’s Oceans*”, destaca que “*the oceans drive the international system*” (2017, p. 4-5). No livro, o almirante (atualmente da reserva) apresenta experiências pessoais e uma perspectiva geopolítica dos oceanos (Pacífico, Atlântico, Índico e Ártico) e mares (Mediterrâneo, Sul da China, Caribe e *Outlaw*)⁸, além de propor uma estratégia nacional e um plano concreto para a política externa dos Estados Unidos (EUA) sobre essas principais regiões. Por se tratar de um livro mais recente, aborda algumas questões mais atuais, como o expansionismo marítimo da China, os programas de mísseis nucleares da Coreia do Norte e outros desafios globais, como a pirataria, poluição, *overfishing* e preocupações ambientais.

De acordo com Combes (2018, p. 55), para Stavridis (2017) “*‘sea power’ is used in two senses: naval strength delivered from the sea and as a descriptive noun for a state that has this naval strength*”. Apresentando a perspectiva marítima dos EUA, percebe-se a influência de Mahan em sua obra, bem como o destaque dado ao papel da tecnologia – como *drones* e componentes cibernéticos (OLIVEIRA, 2018).

“O interessante dessa discussão [entre os autores] será o confronto de duas concepções distintas, a norte-americana, expansiva e agressiva, enquanto a britânica, já influenciada pelo surgimento de novos concorrentes, preocupada em manter o já obtido” (ALMEIDA, 2008, p. 3). É necessário considerar, contudo, que os autores analisados avaliam e consideram diferentes períodos históricos em suas obras, com, por exemplo, “Richmond procurando evitar com suas idéias o declínio inevitável do Poder Marítimo britânico após a Grande Guerra de 1914 e Mahan respaldando e justificando a expansão dos Estados Unidos da América” (*Ibid.*, p. 7). Margaret T. Sprout (1973), por exemplo, refere-se a Mahan como “evangelista do poder naval”, evidenciando seu dogmatismo⁹.

Dessa maneira, e visando a prover um quadro comparativo, a Tabela 1 apresenta uma síntese dos autores analisados considerando determinadas características. Com base nas obras citadas, busca-se apresentar informações pessoais (período de vida, país de origem, e profissão/patente) e de pensamento (elementos do *sea power*, natureza do *sea power*, e contribuição para o *sea power*).

8 Stavridis (2017) apresenta, em seus capítulos, os diferentes oceanos e mares em ordem de extensão, dando especial destaque à relevância geopolítica do Oceano Índico no século XXI (por concentrar quase 1/2 do shipping mundial e por cerca de 2/3 do suprimento de petróleo global passar por essa rota marítima). Diferentes resenhas sobre o livro destacam a maneira informal e a citação a poucas referências relevantes na obra (IKESHIMA, 2018; SATTERFIELD, 2017).

9 De modo similar, Silva (2017, p. 69) destaca uma das características do autor era “buscar em sua religiosidade elementos para orientação de sua visão política. Mahan via no cristianismo uma fonte de justificativas (ou explicações) para o comportamento de indivíduos e, de forma análoga, de seu Estado”.

Tabela 1. Síntese comparada do conceito de sea power, autores selecionados

Autor	Período de vida	País de origem	Profissão / patente	Elementos do sea power	Natureza do sea power	Contribuição para o sea power
Alfred T. Mahan	1840-1914	EUA	Almirante e historiador naval	6 elementos (posição geográfica; conformação física; extensão territorial; tamanho da população; caráter nacional; e tipo de política governamental)	Interesses marítimos e poder naval	Cria o conceito (polissêmico) de <i>sea power</i> , fortemente baseado na História
Julian S. Corbett	1854-1922	UK	Geostrategista, advogado e historiador naval	-	Interdependência com <i>land sea</i>	Controle das linhas de passagem e comunicação marítimas como a essência do comando do mar
Herbert W. Richmond	1871-1946	UK	Almirante e historiador naval	3 elementos (comércio marítimo e Marinha Mercante; forças de combate; e bases e possessões)	Material e moral	<i>Sea power</i> como poder para controlar movimentos no mar
Geoffrey Till	1945-	UK	Historiador naval e estrategista	6 elementos (<i>maritime people</i> , sociedade e governo; geografia marítima; recursos; economia marítima; outros meios; e doutrina). Também menciona tecnologia	Amálgama de constituintes interconectados que são difíceis de separar	<i>Sea power</i> como sistema rígido e inseparável, no qual o poder naval protege os ativos marítimos, que são a fonte última de sua eficácia
James G. Stavridis	1955-	EUA	Almirante e acadêmico	-	" <i>The sea is one</i> "*	Relação com desafios globais (a pirataria, poluição, <i>overfishing</i> e preocupações ambientais)

Fonte: Elaboração própria; * Título dado à introdução do livro de 2017.

3. O Mar e a Teoria da Hegemonia do *Long Cycle*

Após breve análise da contribuição dos autores selecionados acerca da relação entre poder marítimo e desenvolvimento nacional, a presente seção fará um debate teórico-conceitual sobre poder marítimo a partir da teoria da hegemonia (sistêmica) do *long cycle*, de Modelski e Thompson (1988). Essa escolha metodológica se deve ao fato de os autores focarem justamente sobre a evolução histórica do sea power na política global – fortemente influenciados pela proposta teórica de Nikolai D. Kondratieff, base analítica da proposta dos dois autores.

No âmbito da Economia Política Internacional (EPI), existe uma longa discussão acerca dos ciclos longos e hegemônicos de poder. Dessa forma, há certo consenso na literatura acerca da classificação da teoria dos ciclos a partir de sua duração temporal; argumenta-se, assim, em prol de ciclos curtos (“pequenos”, “primários” ou “de Kitchin”), ciclos médios (“de negócios”, “secundários”, “intermediários”, “industriais” ou “de Juglar”) e ciclos longos (ou “longas ondas”, “de Kondratieff” ou “ondas-K”¹⁰). No primeiro caso, há duração de cerca de 2-5 anos; no segundo caso, oscila entre 6-12 anos; por fim, no último caso, entre 47-60 anos. Adicionalmente, há quem defenda o ciclo de construção (ou ciclo de Kuznets), que possui cerca de 15-20 anos de duração (PADILLA CALLEJAS, 2013).

Segundo Kondratieff (1935), os dados disponíveis que recolheu eram suficientes para declarar como muito provável a existência de grandes flutuações de natureza cíclica. No âmbito desse trabalho, contudo, e diferentemente de Kondratieff, consideram-se os longos ciclos de política internacional associados ao poder marítimo. O autor analisou empiricamente longos ciclos para determinadas variáveis econômicas (como salários, importações e exportação, dívida e produção) e as associou, por exemplo, a fenômenos como guerras, bem como avanço tecnológico e da telecomunicação.

Os acadêmicos dos EUA, George Modelski e William Thompson, no final dos 1980, criaram a teoria de ciclos longos de política internacional. Os autores “apresentaram um modelo de análise, baseado em história serial e quantitativa, que tinha o propósito de discutir a importância do poder marítimo nas relações internacionais nos últimos 500 anos [1494-1993]” (ALMEIDA, 2014, p. 78). Diferentemente do que já existia na EPI, os autores analisaram a relevância do poder marítimo (com alcance global) durante o período analisado.

Para eles, as Marinhas de guerra eram e são componentes essenciais no moderno sistema político global. Elas são um fator político-estratégico crucial que, em conjunção com outros fatores, tais como o econômico, social e cultural, ajudam a estabelecer os fundamentos para as operações militares de alcance mundial (...). Somente os Estados que disponham de Marinha de guerra superior têm no mundo moderno capacidade de aspirar e disputar a liderança mundial (...). Para os autores, esse poder [marítimo] é o instrumento cuja utilização deve ter consequências mundiais e uma ativa participação na política global (*Ibid.*, p. 79).

Segundo os autores, “na experiência do mundo moderno desde 1500¹¹ o poder marítimo tem provado ser decisivo em facilitar a coordenação global e assim permanecerá decisivo enquanto continuar com essa tarefa” (MODELSKI; THOMPSON, 1988, p. 13). Nessa linha de pensamento, defendem que o poder marítimo deveria ser considerado superior aos demais. Para eles, na Grécia antiga a aplicação de recursos navais com propósitos políticos sistemáticos veio a ser conhecida

10 Para Modelski (1988, 2001), cada onda-k teria um período de 60 anos e, conjuntamente, duas ondas-K constituiriam o ciclo longo (cerca de 120 anos).

11 “Prior to 1500, maritime supremacy played out within the confines of narrow seas, i.e., the Mediterranean, Arabian Sea, the Baltic, the Black Sea, the North Sea, and the South China Sea. But after 1500, one could begin to speak of truly global maritime activities and predominance, so that the subsequent serial maritime hegemony could be seen as striving towards a truly global reach” (HARKAVY, 1999, p. 944).

pelo termo *thalassocracy*, cujo significado do dicionário é “supremacia marítima” ou “regra do mar” – parecendo ter sido popularizado, em Atenas, no século V a.C., aproximadamente na mesma época em que a “democracia” apareceu. Além disso, destacam que:

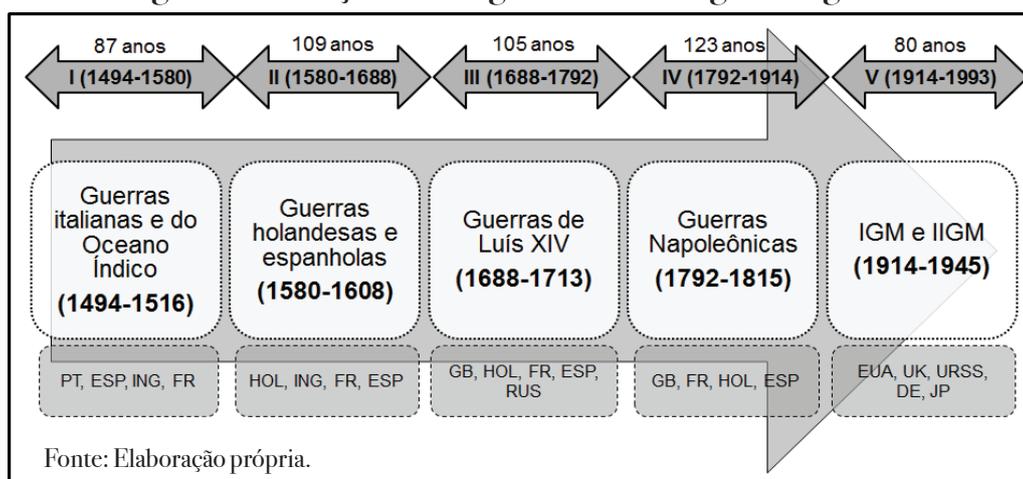
In contemporary usage seapower may refer first to a state disposing of major naval strength, that is, forces capable of using and exercising control over the sea (...). Second, seapower refers to the exercise of function in the global system by the use of naval strength. Seapower, in that conception, is a means or instrument whose use or exercise can have global (as well as national) consequences, and that is the principal meaning we shall attach to this term in the present volume (Ibid., p. 4)¹².

Sendo assim, a concepção de *seapower* dos autores corresponde à condição de participação ativa na política global. Dentre suas principais hipóteses, destacam-se:

- Grandes poderes mundiais são aqueles que exercem controle sobre o mar; e
- Alterações na liderança mundial decorriam de mudanças na distribuição de poder marítimo.

A Figura 1 abaixo apresenta a evolução dos longos ciclos, destacando guerras globais relacionadas¹³. O I ciclo compreende o período (1494-1516) e teve como principais poderes globais Portugal (PT), Espanha (ESP), Inglaterra (ING) e França (FR); o II ciclo compreende o período (1580-1608) e teve como principais poderes globais Holanda (HOL), ING, FR e ESP; o III ciclo compreende o período (1688-1713) e teve como principais poderes globais Grã-Bretanha (GB), HOL, FR, ESP e Rússia (RUS); o IV ciclo compreende o período (1792-1815) e teve como principais poderes globais GB, FR, HOL e ESP; por fim, o V ciclo compreende o período (1914-1945) e teve como principais poderes globais Estados Unidos (EUA), Reino Unido (UK), FR, União Soviética (URSS), Alemanha (DE) e Japão (JP).

Figura 1. Evolução dos longos ciclos e suas guerras globais



12 “Strictly speaking, what we really have in mind here is ocean power. For the modern world system is, characteristically and importantly, an oceanic system” (MODELSKI; THOMPSON, 1988, p. 4).

13 O primeiro poder global de cada um dos longos ciclos corresponde ao poder mundial. De acordo com Almeida (2014, p. 11), “pode-se (...) apontar o **poder mundial** como o poder marítimo prevalente (e somente um) em determinado ciclo e os **poderes globais**, dentro dos ciclos longos, os Estados que, mesmo possuindo grandes poderes marítimos, não seriam fortes o suficiente para se contrapor ao poder mundial (...)”.

Com base na figura, percebe-se a relevância das guerras em cada um desses ciclos, bem como da inovação (tecnológica). Além disso, cada ciclo teve um grande poder mundial, sendo, respectivamente, Portugal, Holanda, GB e EUA. Os autores destacam, ainda, que todas essas guerras foram navais, dado que se tratavam de disputas pela liderança mundial – que, por sua vez, era fortemente dependente do poder marítimo.

Assim como os autores analisados na seção anterior, Modelski e Thompson (1988) se questionaram acerca dos elementos/parâmetros para medir o poder marítimo dos diferentes Estados, sobretudo porque em sua análise consideravam o longo período de 500 anos. Isso se deve não apenas ao período analisado, mas, inclusive, como já citado também na seção anterior, à natureza complexa, polissêmica e intersetorial do *sea power*. Sendo assim, dentre os parâmetros analisados, foram previamente selecionados:

- Gastos em construção naval¹⁴;
- Gastos estatais nas atividades navais, de modo geral¹⁵;
- Número de marinheiros engajados em atividades de combate¹⁶; e
- Número de navios de guerra constituintes das esquadras de batalha¹⁷.

Dessa maneira, os autores buscavam criar um modelo quantitativo que permitisse viabilizar uma análise histórica comparada. Na prática, contudo, devido aos problemas associados a cada um dos parâmetros previamente definidos, os autores:

Acreditaram que esse parâmetro [o quarto] era o mais adequado para a medição do poder marítimo, pois as dificuldades apresentadas poderiam ser suplantadas com a comparação entre os dados arquivísticos e as informações coletadas de historiadores proeminentes, além de boa dose de bom senso (ALMEIDA, 2014, p. 87)¹⁸.

Considerando-se que “[t]he long cycle of global politics refers to the process of fluctuations in the concentration of global reach capabilities which provide one foundation for world leadership” (MODELSKI; THOMPSON, 1988, p. 97), os autores focam na polaridade/concentração de poder, destacando os recursos militares de alcance global, sua distribuição e sua probabilidade de mudanças futuras (Ver ANEXO A). “*But the power base is not everything that needs to be covered in this multiplex tale of world politics*” (Ibid., p. 148).

Apesar da grande contribuição que fazem, o poder marítimo, na prática, acaba medido apenas por meio do número de navios. Ademais, Almeida (2014) destaca que outros sete aspectos deveriam ser considerados, o que pode levantar ainda mais questionamentos acerca do método conduzido por Modelski-Thompson (1988), a saber: fontes; número de variáveis seriais;

14 “Preferiu-se (...) abandonar esse parâmetro por falta de rigor numérico [entre os diferentes países analisados na série histórica] e pela falta de dados confiáveis disponíveis” (ALMEIDA, 2014, p. 84).

15 De maneira similar, esse parâmetro também contava com uma série de empecilhos devido à imprecisão de certos dados, dificuldade de comparação entre diferentes países (consideravam gastos diferentes) e complexidade de empregar índices inflacionários e taxas de câmbio (Idem).

16 “A tecnologia naval mudara a percepção desse parâmetro como indicador do poder marítimo [dado que um navio que agregasse maior tecnologia contaria com menos homens para o combate], dessa maneira resolveu-se abandonar essa variável pela dificuldade de se trabalhar com percepções diferentes nos períodos históricos considerados” (Ibid., p. 85).

17 Em realidade, consideraram-se, inicialmente, os navios de linha.

18 “Em um segundo momento, a partir de 1816, inclui-se novo parâmetro quantitativo, os gastos navais dos poderes globais prevalentes no quarto ciclo longo, que se conjunam com a variável anterior, na obtenção das séries temporais para a determinação dos poderes mundial e globais” (Ibid., p. 105).

questão moral; adestramento; aspectos da tecnologia e do aprestamento; correlação com as políticas navais de cada ator considerado; e reducionismo do modelo. No entanto, é evidente a estreita relação (até então ignorada ou, pelo menos, não reforçada) entre *sea power* e *global power*, maior subsídio dos dois autores para a teoria dos ciclos longos da EPI.

4. Considerações finais

O presente trabalho teve como principal objetivo destacar comparativamente diversas visões teóricas de estrategistas acerca da importância do mar para o desenvolvimento das nações, em diferentes momentos da história, amarrando-as à contribuindo de Modelski e Thompson (1988). A perspectiva da Economia Política Internacional do Mar contribuiu com esse debate, uma vez que não apenas debateu o próprio conceito de poder marítimo (*sea power*), mas, inclusive, destacou sua relevância em diferentes períodos históricos como decisivos para os principais conflitos internacionais e, em última instância, para a teoria dos ciclos longos da EPI.

Conforme afirma Gorshkov (1979, p. 107-108), “[t]he dogmas of Mahan and Colomb left an indelible mark on the plans to use the fleets of the Western countries in war”. Apesar disso, Goldrick e Hattendorf (1993), em “*Mahan is Not Enough*”, justamente evidenciam a necessidade de se analisar a contribuição de outros autores do tema, como foi o caso de Julian Corbett e Herbert Richmond.

Com base nessa consideração, foi realmente fundamental analisar os trabalhos dos demais autores para se perceber a complexidade e o dinamismo do conceito de poder marítimo; contudo, a análise evidenciou a influência dos EUA e do UK na discussão ocidental sobre o tema. A contribuição mais recente do almirante James G. Stavridis (2017)¹⁹, por exemplo, já destaca claramente a relevância da Ásia e das novas tecnologias no debate atual acerca da questão, sugerindo novos atores e novos temas.

Dessa maneira, a economia política internacional do mar deve considerar fatores econômicos, políticos, estratégicos e geográficos em sua análise, ratificando a hipótese de que o mar tem representado uma via de expansão da soberania dos Estados para além de suas fronteiras nacionais e do próprio poder naval. Diante da mudança do cenário internacional em termos geopolíticos e geoeconômicos, a perspectiva de se analisar o desenvolvimento das nações a partir da relação com o mar segue cada vez mais importante e necessária; não se pode esquecer, por exemplo, o atual imperativo do desenvolvimento sustentável, com os desafios e as oportunidades associados que se abrem acerca da exploração e do uso dos recursos marinhos vivos e não vivos do mar – aumentando, conseqüentemente, a relevância da pouco discutida Economia do Mar (SANTOS, 2019).

19 Apesar de não ter sido discutido nesse artigo, Ian Speller, professor e diretor do Centro de História Militar e Estudos Estratégicos do Departamento de História, da Universidade de Maynooth (CMHSS/MU), também tem contribuído significativamente com o atual debate sobre o tema. Ver: SPELLER, Ian. *Understanding Naval Warfare*. London: Roudledge, 2014.

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, Francisco E. A. de. O Poder Marítimo Segundo a Concepção de Sir Herbert William Richmond (1871-1946): Uma análise comparada com Alfred Thayer Mahan. *Anais do XIX Encontro Regional de História*, ANPUH/SP, São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008.
- _____. O Poder Marítimo Segundo Herbert Richmond (III). *Revista Marítima Brasileira*, v. 131, n. 01/03, p. 141-156, jan./mar. 2011.
- _____. Os Ciclos Longos de Modelski/Thompson e o Poder Marítimo Britânico. *Revista da Escola de Guerra Naval*, v. 20, n. 1, p. 77-111, jan./jun. 2014.
- PADILLA CALLEJAS, Mariela. Los Ciclos Sistémicos de Acumulación (CSA) de Giovanni Arrighi: Un estudio de su planteamiento, fundamentos teóricos y críticas. *Sociedad de Estudios en Economía Heterodoxa*, 2013.
- COMBES, William. Book Review – The Missing Chapter: Seapower and the Baltic Sea. *Journal on Baltic Security*, v. 4, n. 1, p. 55-57, 2018.
- CORBETT, Julian S. *Some Principles of Maritime Strategy*. London: Longmans, 1911.
- GOLDRICK, James; HATTENDORF, John B. (Eds.) *Mahan is Not Enough: Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*. Newport: Naval War College Press, 1993
- GORSHKOV, Sergey G. *The Sea Power of the State*. Oxford: Pergamon Press, 1979.
- IKESHIMA, Taisaku. Book Review – Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans. *Transcommunication*, v. 5, n. 1, p. 61-64, 2018.
- KONDRATIEFF, Nicolai D. Los grandes ciclos de la vida económica. In: GOTTFRIED, Haberler (Ed.) *Ensayos sobre el ciclo económico (1956)*. 2ª Edición (en español). México: Fondo de Cultura Económica, p. 35-56, 1935.
- MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. New York: Dover Publication, 1890.
- _____. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*. 2nd Ed. Boston: Little, Brown, 1892.
- _____. *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Low, Marston & Co, 1911.
- MODELSKI, George. *Long cycles in world politics*. London: Macmillan Press, 1988.
- _____. What Causes K-waves? *Technological Forecasting and Social Change*, v. 68, p. 75-80, 2001.
- MODELSKI, George; THOMPSON, William. *Seapower in global politics, 1494-1993*. London: The MacMillan Press, 1988.
- OLIVEIRA, Flávio R. Resenha de: Stavridis, James. 2017. Sea Power. The History and Geopolitics of the World's Oceans. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, v. 5, n. 1, p. 295-299, jan./jun. 2018.
- RICHMOND, Herbert W. *National policy and naval strength, and other essays*. London: Longmans, Green, 1928.
- _____. *Naval Warfare*. London: Ernest Benn Ltd., 1930.
- _____. *British Economy and National Security: a plea for the examination of the problem of the reduction in the cost of naval armaments on the lines of strategy*. London: Ernest Benn Limited, 1931.

- _____. *Imperial Defense and Capture at Sea in War*. London: Hutchinson & Co Ltd, 1932.
- _____. *Sea Power in the Modern World*. London: G. Bell & Sons, 1934.
- _____. *The Naval Role in Modern Warfare*. Oxford: The Clarendon Press, 1940.
- _____. *British Strategy, Military & Economic: a historical review and its contemporary lessons*. Cambridge: Cambridge University Press, 1941.
- _____. *Statesmen and Sea Power: based on the Ford lectures delivered in the University of Oxford in the Michaelmas term. 1946*. Westport: Greenwood Press, 1974.
- SANTOS, Thauan. Economia do Mar. In: ALMEIDA, Francisco E. Alves de; MOREIRA, William de Sousa. *Estudos Marítimos: visões e abordagens*. Rio de Janeiro: Editora Humanitas, p. 355-388, 2019.
- SATTERFIELD, John R. BOOK REVIEW – Sea Power: The History and Geopolitics of the World’s Oceans. *Naval Historical Foundation*, 2017.
- SILVA, Marco Aurélio R. *Estratégia Naval, Ciência e Tecnologia: Uma análise sobre os prováveis impactos gerados pelo cenário tecnológico atual*. Dissertação de Mestrado, PPGEM/EGN, Rio de Janeiro, 2017.
- SPROUT, Margaret T. Mahan: Evangelist of Sea Power. In: EARLE, Edward M. *Makers of Modern Strategy (Org.)*. Princeton: Princeton University Press, p. 415-445, 1973.
- STAVRIDIS, James. *Sea Power: The History and Geopolitics of the World’s Oceans*. New York: Penguin Press. 2017.
- TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and Nuclear Age*. New York: St Martins Press, 1982.
- _____. *Seapower: A guide for the 21st century*. 2ed. London: Routledge, 2009.
- VIOLANTE, Alexandre R. A Teoria do Poder Marítimo de Mahan: Uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. *Revista da Escola de Guerra Naval*, v. 21, n. 1, p. 223-260, jan./jun. 2015.

ANEXO A – O longo ciclo, 1494-1993



Fonte: Moldeski e Thompson (1988). “[The figure] portrays a process characterised by an intriguing mixture of regularities and irregularities. For instance, each of the post-global war peaks has a different shape and height (...). Yet none of these irregularities should detract from the patterned repetition or cyclicity of post-global war concentration peaks and pre-global war deconcentration troughs. The recurrence of these phenomena are all that is required to earn the label of ‘cycle’” (Ibid., p. 109, 112).