

CICLOS HEGEMÔNICOS E PODER NAVAL: UMA ANÁLISE TEÓRICA DAS TRANSIÇÕES HEGEMÔNICAS NO SISTEMA INTERNACIONAL

Giovana Esther Zucatto Correio *

Luís Rodrigo Machado Correio **

Resumo: Este artigo dedica-se a investigar a relação entre a variável “poder naval” e as transições hegemônicas no sistema internacional, relacionando teoricamente os ciclos de acumulação sistêmica e os ciclos de supremacia naval. Nesse sentido, importa ressaltar dois fatores. Primeiro, as fases de expansão material (DM) e de expansão financeira (MD’) têm impactos no poder marítimo das nações e, segundo, os momentos de sucessão entre duas hegemônias são marcados por conflitos interestatais, nos quais as capacidades militares dos países são imprescindíveis nesta transição, e historicamente, as Marinhas têm papel fundamental neste processo. Para tal, foi realizada uma revisão teórica e bibliográfica acerca dos temas das sucessões hegemônicas, mais especificamente da teoria dos ciclos de acumulação sistêmica de Arrighi; do poder naval, desde a obra de Mahan, e dos ciclos de supremacia naval, partindo do trabalho de Rasler e Thompson. Concluindo que o poder naval teve influência nas transições hegemônicas históricas.

Palavras-chave: Poder Naval. Hegemonia. Ciclos de Acumulação Sistêmica.

* Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IESP/UERJ). E-mail: giovanazucatto@gmail.com

** Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGEEI/UFRGS). Instituto Sul-Americano de Política e Estratégia (ISAPE). E-mail: luisrodrigo.machado@gmail.com

HEGEMONIC CYCLES AND SEA POWER: A THEORETICAL ANALYSIS OF HEGEMONIC TRANSITIONS IN THE INTERNATIONAL SYSTEM

Abstract: This paper is dedicated to investigate the relationship between the variable “sea power” and hegemonic transitions in the international system, theoretically relating the cycles of systemic accumulation and cycles of naval supremacy. In this sense, it is important to highlight two factors. First, as the phases of material expansion (MC) and financial expansion (CM’), have an impact on the maritime power of nations and, secondly, the moments of succession between two hegemonies are marked by inter-state conflicts, in which the military capabilities of the countries are essential in this transition, and historically the navies play a fundamental role in this process. For this, a theoretical and bibliographical revision was made on the themes of the hegemonic successions, more specifically on Arrighi’s Systemic Cycles of Accumulation Theory, of the naval power, starting from the work of Mahan, and of the naval supremacy cycles, starting from the work of Rasler and Thompson. Concluding that naval power had influence in historical hegemonic transitions.

Keywords: Sea Power. Hegemony. Systemic Cycles of Accumulation.

Introdução

A transição da Idade Média para a Idade Moderna na Europa assistiu a mudanças que influenciaram a história mundial até os tempos presentes. De forma combinada, nasceram o sistema interestatal e a economia capitalista, ambos amparados no Estado Nacional, através de um processo que envolveu guerras continentais que se arrastaram por décadas. Durante o transcurso que consolidou essa nova realidade, as nações europeias expandiram-se pelo mar. Patrocinados pelos regentes dos novos Estados Nacionais ocuparam-se, década após década e século após século, de expandir este modelo econômico. O capitalismo era, pois, a engrenagem que mantinha os empreendimentos navais em funcionamento; ao mesmo tempo, dependia da proteção, expansão e alcance por eles possibilitado.

Através dos séculos, o sistema interestatal e a economia capitalista – até onde é possível existir algum tipo de distinção entre os dois – evoluíram e adaptaram-se a novas realidades. Essas mudanças deram-se de forma perceptivelmente cíclicas, com países provisoriamente mais poderosos alternando-se em uma virtual liderança desse sistema. O tema dos ciclos hegemônicos é trazido por autores como Giovanni Arrighi (2013) e Paul Kennedy (1989), que atrelam essas sucessões a períodos de inovação e aparecimento de novos paradigmas tecnológicos. Neste trabalho, optou-se por adotar um marco baseado na teoria dos longos ciclos de acumulação sistêmica, de Arrighi. Seguindo a linha proposta por Giovanni Arrighi, foram quatro as hegemônias que conseguiram se estabelecer no moderno sistema mundial: Gênova, Holanda, Grã-Bretanha e Estados Unidos. Diversos paralelos podem ser traçados entre elas, mas é perceptível o fato de que todas se expandiram, em maior ou menor grau, através do mar, seja pelo comércio ou pela dominação direta de territórios ultramarinos.

O poder naval, em sua acepção securitária, é imprescindível para a defesa das riquezas e da soberania de uma nação. Ainda, é determinante para os países que buscam assegurar seus interesses externos através da presença militar em outras regiões do mundo. Em sua concepção industrial, de construção civil e militar, importa não só para a garantia de Marinhas de Guerra e Mercante poderosas, mas pode servir como um forte instrumento de geração de emprego

e renda, sendo instrumento para políticas públicas de inclusão social e capacitação. Por fim, o domínio de tecnologias navais avançadas pode gerar transbordamentos positivos para a sociedade civil, além de ser indicador do nível de desenvolvimento tecnológico do país. Dois autores destacaram a centralidade do poder naval para a segurança e desenvolvimento das nações, Alfred T. Mahan e Julian Corbett, e até são hoje considerados clássicos da geopolítica e da estratégia naval.

Em adição, Rasler e Thompson (2000) utilizam o poder naval relativo como principal variável para identificar a potência hegemônica em cada período, cunhando a ideia de ciclos de supremacia naval. É possível associar os ciclos de supremacia naval com os longos ciclos de acumulação sistêmica vendo-os como partes complementares de um grande processo: as mudanças econômicas e políticas no moderno sistema mundial. Assim, esse trabalho se justifica por agregar à um tema tão caro à área das Relações Internacionais, que é a questão dos ciclos hegemônicos, o estudo do poder naval, importando não só para assuntos securitários, mas para o desenvolvimento socioeconômico de um país.

O objetivo geral deste trabalho é, então, analisar a relação do poder naval sobre a ascensão e queda das potências hegemônicas. Mais especificamente, investigar a relação geral entre a variável "poder naval" e as transições hegemônicas no sistema internacional. O artigo trabalha com a hipótese de que a construção e manutenção da hegemonia no sistema internacional está intimamente ligada ao poder naval. Para alcançar o objetivo e testar a hipótese acima mencionada, esse trabalho está dividido em três sessões. Em primeiro lugar, apresenta-se a base teórica sobre a qual o trabalho repousa: os ciclos de acumulação sistêmica e os longos séculos, originando as sucessões hegemônicas de Giovanni Arrighi. Em seguida, utilizando o clássico estudo geopolítico de Alfred Mahan, debate-se e esclarece-se conceito de poder naval a ser empregado na análise. Por fim, relacionam-se as duas primeiras partes, **primeiro**, os ciclos de acumulação sistêmica e **segundo**, o poder naval, de forma a instrumentalizar a importância do segundo fator dentro dos processos de sucessão hegemônica.

Sucessões Hegemônicas e Ciclos Longos de Acumulação Sistêmica

O moderno sistema interestatal consolidou-se simultaneamente ao capitalismo, em uma relação de crescente interdependência. Não é possível dizer qual parte foi precedente; se por um lado é bastante claro que o Estado Nacional europeu possibilitou a expansão do capitalismo, por outro, ao mesmo tempo, ele foi gestado na necessidade de uma estrutura política que atendesse às mudanças da Europa Moderna, dentre as quais, o florescimento de um novo modelo econômico. Este sistema evoluiu para uma estrutura política composta de unidades independentes, cada uma delas afirmando o exercício de sua “soberania” em uma área geográfica delimitada. Com essa estrutura política garantiu-se a persistência de um mercado parcialmente livre na sua área geográfica de soberania nacional, com o Estado assegurando as condições internas para o fortalecimento da empresa capitalista, a qual tem como elemento-chave um sistema baseado na acumulação incessante de capital (WALLERSTEIN, 2000, p. 1363).

A Paz de Westfália, adotada largamente enquanto marco fundador do sistema interestatal moderno, estabeleceu o direito à autodefesa enquanto fundamento básico de uma nova ordem política internacional baseada na soberania, independência e igualdade entre os Estados que dela fazem parte. A partir daí os teóricos da vertente realista de relações internacionais ressaltam uma tendência ao conflito inerente do sistema interestatal, uma vez que o sistema baseado na autodefesa e igualdade tendia a ser um sistema anárquico. Na ausência de uma autoridade superior reguladora, as Estados buscam sempre garantir sua segurança relativa, o que geraria um espiral de competição entre eles – o clássico “dilema da segurança” (FIORI, 1999).

Este cenário anárquico, no entanto, não exclui a existência de algum tipo de hierarquia entre os atores. As variadas capacidades nacionais criam um desnível de poder entre os Estados, onde aqueles, ou aquele, que se sobressaem são capazes de impor seus interesses sobre os outros não tendo seu status desafiado por isso. Essa capacidade de exercer funções de liderança e governo sobre um sistema de nações soberanas é o que aqui se denomina *hegemonia* (ARRIGHI, 2013, p. 27). Não existe consenso na literatura acerca da

qualidade das capacidades que conferem o patamar de hegemonia a um determinado país. O que é possível perceber, no entanto, é que a história do sistema interestatal moderno é marcada por uma sucessão de hegemonias (lideranças), num movimento de ascensão e queda que acompanha mudanças cíclicas na economia capitalista mundial.

Arrighi (2013) debruçou-se sobre as mudanças cíclicas que permearam a evolução do moderno sistema interestatal. O autor buscou identificar as condições sistêmicas em que ocorrem as reorganizações do capitalismo sobre novas bases, tendo como ponto de partida a afirmação de Fernand Braudel “de que as características essenciais do capitalismo histórico em sua *longue durée* – isto é, durante toda a sua existência – foram a “flexibilidade” e o “ecletismo” do capital, e não as formas concretas assumidas por ele em diferentes lugares e épocas” (ARRIGHI, 2013, p. 4). Ou seja, o ponto definidor das mudanças sistêmicas não foram os diferentes paradigmas de produção e acumulação, mas sim a capacidade do capital se adaptar a novas realidades. Arrighi percebeu aqui uma reafirmação da fórmula geral de Karl Marx para o capital: DMD' ¹, em que o capital tende a retornar a formas mais flexíveis de investimento, ou seja, a preferência pela liquidez. Para Braudel, essa tendência não era exclusividade dos agentes capitalistas: em determinados momentos do desenvolvimento capitalista, houve uma fuga sistêmica das atividades comerciais e produtivas para as atividades financeiras, sendo resultado do capital retornando sistematicamente à sua forma líquida, ou seja, dinheiro.

Portanto, a fórmula geral do capital apresentada por Marx (DMD') pode ser interpretada como retratando não apenas a lógica dos investimentos capitalistas individuais, mas também um padrão reiterado do capitalismo histórico como sistema mundial. O aspecto

¹ “ DMD' . O capital-dinheiro (D) significa liquidez, flexibilidade e liberdade de escolha. O capita-mercadoria (M) é o capital investido numa dada combinação de insumo-produto, visando ao lucro; portanto, significa concretude, rigidez e um estreitamento ou fechamento das opções. D' representa a ampliação da liquidez, da flexibilidade e da liberdade de escolha.” (ARRIGHI, 2013, p. 5).

central desse padrão é a alternância de épocas de expansão material (fases DM de acumulação de capital) com fases de renascimento e expansão financeiros (fases MD'). Nas fases de expansão material, o capital monetário coloca em movimento uma massa crescente de produtos; nas fases de expansão financeira, uma massa crescente de capital monetário "liberta-se" de sua forma mercadoria, e acumulação prossegue através de acordos financeiros (como na fórmula abreviada de Marx, DD'). Juntas, essas duas épocas, ou fases, constituem um completo ciclo sistêmico de acumulação (DMD') (ARRIGHI, 2013, p. 6).

Giovani Arrighi identifica, então, quatro grandes ciclos sistêmicos de acumulação capitalista ao longo da história do capitalismo sendo cada um deles caracterizado por uma unidade fundamental – uma potência hegemônica – e uma estrutura dos processos de acumulação de capital em escala mundial – paradigma ou forma de produção. Esses ciclos possuem duração temporal de mais de 100 anos, razão pela qual o autor denomina esses períodos de "séculos longos", sendo as hegemonias de cada período, em ordem temporal: Gênova, Holanda, Reino Unido e Estados Unidos². É importante notar que esses ciclos se sobrepõem, porque, em geral, "o agente e as estruturas de acumulação típicos de cada estágio ascenderam à proeminência na economia mundial capitalista durante a fase (MD') de expansão financeira do estágio precedente." (ARRIGHI, 2013, p. 219).

² Durante os séculos longos genovês e holandês, Portugal e Espanha era duas das principais potências do mundo. Ambos os países possuíam vastos impérios ultramarinos e grandes capacidades militares, baseado em boa parte, em uma poderosa esquadra. No entanto, esses impérios não foram capazes de converter seu poder em um sistema de governo moderno e falharam na busca pela hegemonia mundial – no caso da Espanha, essa luta por subjugar as outras unidades do sistema traduziu-se na Guerra dos Trinta Anos e na ascensão da hegemonia holandesa (ARRIGHI, 2013).

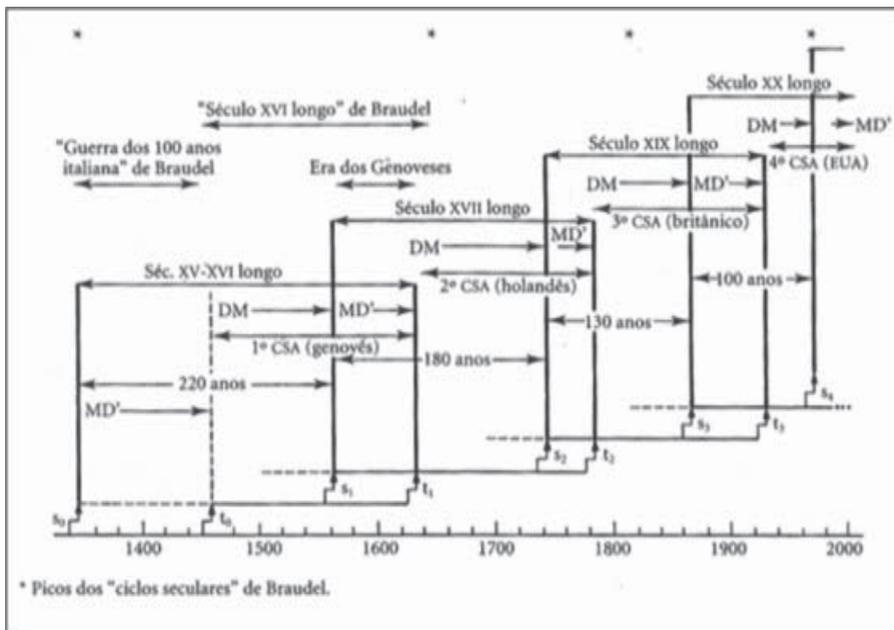


Figura 1: Séculos Longos e Ciclos de Acumulação Sistêmica
 Fonte: ARRIGHI (2013, p. 219)

Os séculos longos têm início com a fase de expansão material do país que está ascendendo à posição de potência hegemônica. Esses momentos de expansão material superpõem-se com períodos de expansão financeira da hegemonia decadente, isso porque “em geral, o agente e as estruturas de acumulação típicos de cada estágio ascenderam à proeminência na economia mundial capitalista durante a fase (MD’) de expansão financeira do estágio precedente” (ARRIGHI, 2013, p. 219). Cada fase de expansão financeira, que corresponde à fase final de cada século longo, tem início com uma crise “sinalizadora”, onde o agente hegemônico – que corresponde ao principal agente dos processos sistêmicos de acumulação capitalista – percebe a impossibilidade de continuar lucrando com o reinvestimento do capital excedente em processos produtivos. Ao mesmo tempo,

[revela] uma avaliação positiva da possibilidade de prolongar sua liderança/dominação, no tempo e no espaço, através de uma especialização maior nas altas finanças. Essa crise é o “sinal” de uma crise sistêmica subjacente mais profunda, que, no entanto, a passagem para as altas finanças previne temporariamente. Chamamos ao evento ou série de eventos que levam a essa superação [do regime de acumulação dominante por um novo regime] final de ‘crise *terminal*’ do regime de acumulação dominante e consideramos que ela assinala o fim do século longo que abrangeu a ascensão, plena expansão e queda desse regime. (ARRIGHI, 2013, p. 220)

Um ponto crucial a ser observado é a recorrência de longos períodos de luta interestatal em todos esses momentos em que um determinado paradigma de produção chegava a seu limite. O processo análogo de formação do sistema interestatal e do capitalismo acima mencionado fez com que a competição intercapitalista se transformasse também em uma competição política entre Estados. Como consequência, alarga-se o conceito de soberania, incluindo também o direito de autodefesa dos seus novos territórios econômicos (FIORI, 1999). Se a competição é condição “natural” do sistema interestatal capitalista, em períodos de crise, de esgotamento de paradigmas, essa competição é acirrada ao máximo, levando muitos de seus principais núcleos a entrarem em confrontação direta. Nesse momento fica evidente a luta entre o Estado hegemônico decadente e aqueles que buscam assumir o seu lugar. Wallerstein (2000) ressalta que a fase da disputa pela hegemonia sempre envolveu um grande conflito militar, o qual ele denominou genericamente de “guerra dos trinta anos”. Essa “guerra dos trinta anos” abarcou através do tempo, nem sempre de forma simultânea, todas as principais forças militares, com destruição física massiva e, conseqüentemente, destruição de instalações produtivas.

Como mencionando anteriormente, não existe um consenso acerca da qualidade das capacidades que elevam um estado ao patamar de hegemonia de um novo ciclo de acumulação. Para se fazer assunções acerca disso, é preciso ter em mente, em primeiro lugar, o contexto de crise sistêmica e luta interestatal. Para Arrighi, durante esses períodos, o Estado que “controlava ou passou a controlar as fontes mais abundantes de excedentes de capital tendeu também a adquirir a capacidade organizacional necessária para promover, organizar e regular uma nova fase de expansão capitalista, de escala e alcance maiores do que a anterior” (ARRIGHI, 2013, p. 14). Em adição, Wallerstein afirma que “a conquista mais significativa para cada país buscando a hegemonia foi a primazia em eficiência produtiva na economia mundial” (WALLERSTEIN, 2000, p. 1371).

Segundo Wallerstein, uma das razões pelas quais as novas hegemonias foram capazes de atingir essa primazia foi o fato de que eles não investiram pesadamente durante esse período na criação de grandes exércitos. Por outro lado, desenvolveram uma marinha mercante poderosa, a qual, além de suas funções econômicas óbvias, auxiliou na capacidade de sustentar uma grande força naval. É provavelmente o caso de que um fator chave na habilidade do estado que venceu a luta pela hegemonia foi o fato de que ele *não* investiu em um grande exército. Em cada uma das “guerras dos trinta anos”, a potência naval (e, na última sucessão, também aérea) derrotou a potência “terrestre” (WALLERSTEIN, 2000). Mas Wallerstein não aprofunda a questão em termos da definição precisa do poder naval, de sua natureza e de seu impacto na transição hegemônica.

É justamente essa questão em aberto que o presente trabalho investiga: a importância do poder naval nos processos de transição hegemônica. Em última instância, as capacidades navais de um país estão diretamente relacionadas às suas capacidades produtivas (construção naval), comerciais (transporte de longa distância) e militares (Marinha de Guerra). Levando em consideração que se trata da análise de um processo multifacetado – ciclos de mudança sistêmica na economia capitalista alternados por fases de grande conflito militar interestatal – parece razoável escolher uma variável que possa ser relacionada a mais de um momento. Mas importa ressaltar que não é a intenção do trabalho colocar o poder naval como principal elemento, e sim tão somente como uma das várias óticas a ser adotada para analisar tal processo, com o objetivo de aprofundamento do entendimento da transição.

Poder Naval

Nos estudos teóricos acerca da importância do poder naval para o desenvolvimento de uma nação, dois teóricos figuram como os grandes clássicos adotados há mais de um século: Alfred Mahan e Sir Julian Corbett. Ambos viveram em um contexto de grandes mudanças no sistema internacional e no perfil das forças navais das principais potências do mundo à época. Corbett ateu-se mais a aspectos operacionais da guerra do mar, evitando entrar em maiores considerações acerca das dinâmicas da economia mundial e sua relação com o poder naval. Mahan, por seu turno, além do debate operacional sobre a guerra no mar, logrou situar o poder naval dentro do contexto da economia global mundial (LAMBERT, 2014). Como não é objetivo deste trabalho discutir a fundo questões operacionais e táticas da guerra no mar, mas sim questionar a importância do poder naval – em suas diferentes facetas – para a ascensão e queda das hegemonias no sistema internacional, debruçar-nos-emos aqui exclusivamente sobre o trabalho de Mahan.

Mahan, em sua obra "*The Influence of Sea Power Upon History*"³, "construiu uma filosofia do poder naval, formulou uma nova teoria da estratégia naval e estudou criticamente as táticas navais. No primeiro aspecto, lançou a poderosa ideia da suprema importância do poder marítimo na construção do destino das nações" (MARTINS FILHO, 2010, p. 20) – para o autor, o comércio por via marítima é a principal fonte de riqueza de uma nação, e o controle do mesmo, assegurando a sua liberdade de navegação, é a função primordial das marinhas. No segundo aspecto, buscou calçar a estratégia nos fenômenos geopolíticos ao apresentar seis condições que ele julga afetarem diretamente o poder marítimo de uma nação:

³A obra foi publicada pela primeira vez em 1890, tornando-se rapidamente um *best-seller* internacional influente nas altas cúpulas militares em diversos países. No presente trabalho, utiliza-se a versão publicada em 2008 pela Dodo Press.

- “i) posição geográfica;
- ii) conformação física [...];
- iii) extensão do território;
- iv) tamanho da população;
- v) caráter da nação;
- vi) caráter do governo” (MAHAN, 2008, p. 4, tradução nossa⁴).

A posição geográfica **(i)** de um país em relação ao mar, é determinante para o autor, no sentido de que se um país apresenta uma posição insular, ele apresenta uma vantagem em comparação com um país para o qual uma das fronteiras é continental. Mahan reforçou que esta foi uma grande vantagem para a Inglaterra sobre a França e a Holanda enquanto potência marítima (MAHAN, 2008). Isso porque potências continentais precisam alternar seus esforços entre manter um grande exército para preservar sua soberania e investir em uma marinha que assegure seu comércio exterior. Ao mesmo tempo, a posição insular de um país fornece proteção “extra” a seu território, tornando muito difícil a sustentação de invasões – o chamado “poder parador da água” (MEARSHEIMER, 2001).

A conformação física **(ii)** de um país é complementar à sua posição geográfica. Ela diz respeito às condições físicas de um território– mais precisamente, de sua costa. A costa de um país é uma de suas fronteiras; e o quão mais fácil o acesso para as regiões além-fronteiras for oferecido, nesse caso, pelo mar, maior será a tendência deste povo em se relacionar com o resto do mundo através dele. Nesse caso, essa “vocação para o mar” pode se traduzir em uma extensa infraestrutura portuária para atender uma grande marinha mercante e mesmo de guerra. No entanto, Mahan ressalta, “se imaginarmos um país com uma longa costa, mas sem nenhum porto, tal país pode não ter comércio marítimo próprio, nem navios mercantes, nem marinha” (MAHAN, 2008, p. 9. Tradução nossa⁵). Nessa perspectiva, a extensão do território nacional **(iii)** não é diretamente influente no poder naval de um país. Para Mahan, no que diz respeito ao desenvolvimento do poder marítimo, não é o número total milhas de quadradas que cont m um país, mas a extensão do seu litoral e o caráter dos seus portos que devem ser considerados.

⁴ No original: “I. Geographical Position. II. Physical Conformation [...]. III. Extent of Territory. IV. Number of Population. V. Character of the People. VI. Character of the Government.” (MAHAN, 2008, p. 4)

⁵ No original: “If a country be imagined having a long seaboard, but entirely without a harbor, such a country can have no sea trade of its own, no shipping, no navy.”

Tendo em mente a extensão do litoral e o caráter dos portos, é preciso considerar que, em as condições geográficas e físicas sendo as mesmas, a extensão da costa é uma fonte de força ou fraqueza – de acordo com a população ser grande ou pequena. Um país é como uma fortaleza; a guarnição deve ser proporcional ao *enceinte*⁶ (MAHAN, 2008). O tamanho da população **(iv)** está diretamente relacionado, como visto, à extensão do território. Nesse sentido, “não é apenas o total [da população], mas o seu contingente próximo ao mar, ou pelo menos prontamente disponíveis para o emprego a bordo de navios e para a construção de material naval, que deve ser contado” (MAHAN, 2008, p. 17. Tradução nossa⁷).

Para Mahan, um dos fatores decisivos para as aspirações de um país enquanto potência marítima é o caráter da nação **(v)**. “Se o poder marítimo é realmente baseado num comércio pacífico e extensivo, aptidão para atividades comerciais deve ser uma característica distintiva das nações que em uma época ou outra foram potências marítimas” (MAHAN, 2008, p. 21. Tradução nossa⁸). Segundo o autor, a tendência a comerciar, envolvendo a necessidade de produção de *algo* a se comerciar, é a característica nacional mais importante no desenvolvimento do poder marítimo. Mahan defendia que, com caráter de uma nação voltado ao comércio e uma boa costa litorânea, “é improvável que os perigos do mar, ou qualquer aversão a eles, vão deter uma nação de buscar riquezas pelos caminhos do comércio oceânico” (MAHAN, 2008, p. 24, tradução nossa⁹).

O último fator analisado por Mahan é o caráter do governo (vi) e suas instituições. Para ele, deve-se evitar uma tendência de “filosofar em excesso” e se ater para os desdobramentos mais óbvios e diretas das ações das instituições governamentais. “[...] Deve-se

⁶ *Enceite* é um termo francês que serve para designar o principal cerco defensivo de uma fortificação.

⁷ No original: “it is not only the grand total, but the number following the sea, or at least readily available for employment on ship-board and for the creation of naval material, that must be counted.”

⁸ No original: “If sea power be really based upon a peaceful and extensive commerce, aptitude for commercial pursuits must be a distinguishing feature of the nations that have at one time or another been great upon the sea.”

⁹ No original: “it is not likely that the dangers of the sea, or any aversion to it, will deter a people from seeking wealth by the paths of ocean commerce.”

notar que formas particulares de governo e suas instituições e o caráter de seus governantes, por vez ou outra exerceram uma influência muito marcante sobre o desenvolvimento do poder marítimo” (MAHAN, 2008, p. 28. Tradução nossa¹⁰). Mahan acreditava que as ações de um governo, nesse sentido, são reflexo do caráter da nação: “em matéria de poder marítimo, os sucessos mais brilhantes têm acontecido onde houve direção inteligente por um governo plenamente imbuído do espírito do povo e consciente da sua verdadeira inclinação geral [o comércio]” (MAHAN, 2008, p. 28. Tradução nossa¹¹).

Haveria duas maneiras em que o governo influenciaria no poder marítimo. Primeiro, em tempos de paz, o governo, através de suas políticas, pode favorecer o crescimento natural das indústrias de uma nação e suas tendências de se aventurar e obter ganhos por meio do mar; ou pode tentar desenvolver tais indústrias e essa inclinação marítima, quando elas não existem naturalmente. Por outro lado, para a guerra, a influência de um governo pode ser percebida mais diretamente através da manutenção de uma esquadra, “de tamanho adequado com crescimento de seu comércio marítimo e a importância dos interesses a ele conectados. Ainda mais importante que o tamanho de uma marinha, é a questão das instituições [...], provendo um rápido emprego em tempos de guerra” (MAHAN, 2008, p. 48. Tradução nossa¹²). As instituições são importantes, nesse sentido, para que providenciem uma reserva adequada de homens e navios, e medidas para mobilizar as reservas gerais.

Mahan objetivou analisar a estratégia naval de um país – por ele definida: “a estratégia naval tem como finalidade encontrar, apoiar e crescer, tanto em tempos de paz quando na guerra, o poder marítimo de um país” (MAHAN, 2008, p. 48. Tradução nossa¹³).

¹⁰ No original: “it must be noted that particular forms of government with their accompanying institutions, and the character of rulers at one time or another, have exercised a very marked influence upon the development of sea power.”

¹¹ No original: “in the matter of sea power, the most brilliant successes have followed where there has been intelligent direction by a government fully imbued with the spirit of the people and conscious of its true general bent”

¹² No original: “More important even than the size of the navy is the question of its institutions [...], and providing for rapid development in time of war by an adequate reserve of men and of ships”

¹³ No original: “Naval strategy has for its end to found, support, and increase, as well in peace as in war, the sea power of a country.”

Os indicadores acima apresentados, são os que Mahan aponta pertencerem à “ordem natural das coisas”, ou seja, permanecem imutáveis com as mesmas relações de causa e efeito durante o passar dos anos. O mesmo Mahan pensa das operações navais, sobre a forma mais adequada como deve-se utilizar uma marinha para adquirir o comando do mar¹⁴.

Uma questão que foi um tanto tangenciada por Mahan, possivelmente pela época em que seus trabalhos foram escritos, mas que tem importância central para este trabalho, são as capacidades industriais dos países. A possibilidade de possuir uma marinha poderosa, mercante ou de guerra, depende, desde a expansão da industrialização em meados do século XIX, mas principalmente a partir da primeira década do século XX, em grande parte da disponibilidade de uma base industrial capaz de construir esses navios – além dos armamentos e outros complementos. Engels, por exemplo, já defendia que a “a capacidade de fabricar armas é apenas a expressão da capacidade industrial mais ampla dos países capitalistas avançados” (MARTINS FILHO, 2010, p. 31). Mackinder, escrevendo em 1904, ia mais além, advogando que:

O poder marítimo sozinho, se não for baseado em uma grande indústria, e não tiver uma grande população por trás, é muito fraco para realmente manter-se na ofensiva em um conflito mundial [...], tanto o mar como as ferrovias serão suplementados pelo ar como meio de locomoção, e quando isso acontecer, a potência triunfante será aquela que tiver a maior base industrial [...]; o povo que tiver poder industrial e poder de ciência e inovação será capaz de vencer todos os outros. (MACKINDER¹⁵, 1904 apud KENNEDY, 1983, p. 217, tradução nossa¹⁶).

¹⁴ Para maior aprofundamento nesse sentido, recomenda-se, a leitura de (VEGO, 2009) e (MARTINS FILHO, 2010).

¹⁵ MACKINDER, H.J. (1904). The Geographical pivot of history. *The Geographical Journal*. v , 23, n 4, p. 421-437.

¹⁶ No original: “Sea Power alone, if it is not based on a great industry, and has not a great population behind it, is too weak for offence to really maintain itself in the world struggle [...] both the sea and the railway are going in the future

Percebe-se que a formulação de Mahan acerca do poder marítimo não é completa. Fatores como as condições sociais e culturais na ascensão de uma potência marítima; a ascensão da classe média inglesa; o descontentamento das classes agrárias americanas, e a ascensão da Rússia foram ignoradas por Mahan (VEGO, 2009). Ainda, Mahan não dá grande atenção à evolução tecnológica e a forma como ela afeta o poder marítimo de um país – e seus desdobramentos em um cenário de guerra naval: para ele, o papel da tecnologia é apenas contingente em uma ordem imutável da importância do poder e da guerra naval através dos séculos (MARTINS FILHO, 2010). É claro que essas questões não afetam a posição de Alfred Mahan, mas é um bom exercício perceber como não existe nenhum tipo de formulação pronta e fechada acerca do conceito de poder naval. Nesse trabalho, adotamos uma conceitualização bastante ampla partindo do trabalho de Mahan. O conceito de poder naval é, então, entendido como englobando as capacidades navais produtivas-industriais, mercantes, militares e tecnológicas.

Poder Marítimo e Hegemonia

Karen Rasler e William Thompson (2000), tratam das guerras globais enquanto instrumentos de determinação de como o mundo é estruturado. Por essa razão, os autores optam por analisar as guerras globais enquanto elementos constituintes dos processos econômicos e políticos. As guerras globais seriam, para ambos, função dos processos de crescimento econômico de longo prazo; ao mesmo tempo, esses processos seriam função da Guerra Global – uma relação fundamentalmente recíproca. A autora e o autor adotam uma visão parecida com a de Arrighi, onde as mudanças econômicas e políticas de longo prazo se dariam através de processos cíclicos – movidos especialmente por mudanças nos grandes paradigmas tecnológicos – liderados por pelo menos um país, que, em seus momentos de distensão, culminariam em grandes confrontos militares. Nesse contexto, guerras globais são disputas intensas entre as grandes potências e potências menores que são travadas para determinar

[...] to be supplemented by the air as a means of locomotion, and when we come to that [...] the successful power will be those who have the greatest industrial base. those people who have the industrial power and the power of invention and of science will be able to defeat all others"

cujas preferências políticas são mais suscetíveis de influenciar a maneira, e em benefício de quem, a economia política global opera. Esses eventos não acontecem com frequência, mas também não explodem de forma aleatória. Eles são orientados para a ascensão e queda de estruturas de liderança e são mais prováveis depois de um longo período de declínio liderança na economia política global (RASLER; THOMPSON, 2000).

Essas guerras se diferenciariam dos outros conflitos, entre outros fatores, por reunirem as principais potências do sistema internacional. Seguindo esse raciocínio, as potências globais são aqueles poucos estados que procuram – e conseguem – interferir nos rumos da economia e da política globais. Para Rasler e Thompson, uma maneira objetiva de identificar quem é um ator global é requerer que eles invistam recursos para desenvolver capacidades militares para participar e proteger as transações inter-regionais de longa distância e uma produção industrial líder do setor (RASLER; THOMPSON, 2000). Mas, para poderem garantir tal capacidade, é preciso também que tenham *alcance* global, “durante os últimos 500 anos (e antes), esse tipo de capacidade de alcance global se traduzia mais prontamente em poder naval e, mais recentemente, poder aeroespacial” (RASLER; THOMPSON, 2000, p. 313. Tradução nossa¹⁷). Antes de prosseguir, é preciso deixar claro que para os autores assume-se que a liderança em termos de capacidades navais é baseada em uma liderança econômica.

Historicamente, “o poder naval foi necessário para tomar as rotas marítimas ocidente-oriental e para manter a elas e às bases – inicialmente precárias – que alguns europeus conseguiram conquistar no entorno marítimo afro-euroasiático” (RASLER; THOMPSON, 2000, p. 313, tradução nossa¹⁸). Capacidades militares navais também foram necessárias para competir com potências mundiais rivais e as derrotar em grandes conflitos. O controle do mar defendido por Mahan, especialmente proteger as linhas marítimas de comunicação e comércio, tornou-se um dos principais objetivos da guerra no mar.

¹⁷ No original: “Over the past 500 years (and before) this type of global reach capability has translated most readily into naval and, more recently, aerospace power.”

¹⁸ No original: “Naval power was necessary to first hijack the east-west maritime routes and then to hold on to them and the initially precarious footholds some Europeans were able to acquire around the maritime rimland of Afro Eurasia.”

O mesmo aconteceu com as capacidades de neutralizar o alcance global dos concorrentes. Assim, não só foi necessário desenvolver marinhas poderosas para proteger as rotas comerciais e para atacar os rivais, elas também eram necessárias para defender o país de origem de ataques. Algum grau de insularidade pode ter sido um dos pré-requisitos mais fortes para a ascensão à liderança econômica e político-militar no sistema global, mas as fronteiras e defesas naturais nunca foram suficientes. Eles tinham de ser assistidas por uma força naval (RASLER; THOMPSON, 2000).

Ainda, a autora e o autor apresentam alguns indicadores mais específicos sobre a classificação de grandes potências no que diz respeito ao poderio naval: "requer-se que potências demonstrem uma capacidade naval mínima (dez por cento do total das capacidades mundiais somadas) em recursos específicos que evoluam juntamente com as mudanças tecnológicas em sistemas de armas navais" (RASLER; THOMPSON, 2000, p. 313, tradução nossa¹⁹). Aqui eles salientam a importância de que as capacidades não se sobreponham apenas em quantidade, mas que o país tenha domínio de tecnologias de ponta condizentes com cada período. Por exemplo, dentro do recorte temporal que é abrangido neste trabalho, os autores destacam três indicadores: entre 1816 e 1945, o nível de gastos navais dos governos, como um "suavizador" das mudanças tecnológicas abruptas; entre 1861 e 1945, o número de couraçados de primeira classe, e após 1910, o número de couraçados *dreadnoughts*; e, a parte de 1946, o número de porta-aviões de ataque pesados.

Em sequência, complementam que para ser uma potência de alcance mundial, "nós também requeremos que as potências globais indiquem algum interesse em empregarem seu poder marítimo em áreas além de sua vizinhança imediata" (RASLER; THOMPSON, 2000, p. 314, tradução nossa²⁰). Para ambos, o interesse em ser um ator de relevância regional não indica necessariamente participação em operações transoceânicas, e, conseqüentemente, a possibilidade de ser uma potência de alcance global. Por fim, para fazer parte do seletivo grupo de países que alcançaram um status de "potência mundial"

¹⁹ No original: "we require that global powers demonstrate a minimal naval capability (10 percent of the global capability pool) in specific naval resources that evolve along with technological change in naval weapons systems."

²⁰ No original: "We also require that global powers indicate some interest in employing their sea power in more than their immediate neighborhood".

líder do sistema, esse país teria que estar próximo do monopólio virtual das capacidades navais mundiais, respondendo por 50% ou mais delas (RASLER; THOMPSON, 2000).

Dessa análise, os autores derivam países que já foram potências nos sistema internacional: Portugal (1494-1850), Espanha (1494-1808), Inglaterra/Grã-Bretanha (1494H"1945), França (1494H"1945), Holanda (1579-1810), Rússia/União Soviética (1714 até o presente), Estados Unidos (1816 até o presente), Alemanha (1871-1945), e Japão (1875-1945). Dentre esses, apenas quatro se configuraram como potências mundiais: Portugal (1494-1580), Holanda (1579-1810), Inglaterra (1494-1945) e Estados Unidos (1816-presente) (RASLER; THOMPSON, 2000).

É perceptível a semelhança com as hegemonias dos longos ciclos de acumulação sistêmica, periodização supramencionada proposta por Arrighi (2013), como mostra a Figura 1. O ponto de divergência entre os dois é o primeiro ciclo. Na teoria dos ciclos de acumulação sistêmica, o primeiro longo século foi o genovês; para Arrighi, Portugal era uma potência importante, mas não foi capaz de estabelecer uma hegemonia mundial, especialmente no que concerne à dominação das altas finanças (fase MD' dos ciclos de acumulação). Já para Rasler e Thompson, no período entre 1494 e 1580, Portugal deteve o monopólio virtual das capacidades navais mundiais, além de um vasto império ultramarino, configurando-se como hegemonia²¹.

²¹ A posição de Rasler e Thompson pode ser apoiada no quadro apresentado por Abu-Lughod, ressaltando a importância da supremacia naval na construção do Império Português e na expansão do Sistema Internacional europeu: "No final do século XV, os portugueses tinham "descoberto" a rota marítima para a Índia, navegando pela costa atlântica da África e então subindo pela costa oriental para adentrar a portão do importante Oceano Índico, ainda sob controle (mas não por muito tempo) das frotas árabes e indianas. No entanto, os navios árabes e indianos não eram páreo para os "homens de guerra" portugueses que apareceram em suas águas no começo dos anos 1500. No final da primeira década do século XVI, Portugal controlava importantes porto na África, havia vencido a frota egípcio guardando as entradas do Mar Vermelho e do Golfo Pérsico, tinha estabelecido cabeças de praia na costa ocidental da Índia, e dominara o ponto-chave de Malaca, que guardava o estreito através do qual, como um buraco de agulha, todos os navios da China tinham que passar. (ABU-LUGHOD, 1989, p. 19-20. Tradução nossa*). *No original: "By the end of the fifteenth century the Portuguese [...] had "discovered" the sea route to India, sailing down the Atlantic coast of African and then up the eastern coast to enter the gateway to the all important Indian Ocean, still under control (but not for long) of Arab and Indian fleets. [...]Nevertheless, Arab and Indian vessels provided no

Ao buscar operacionalizar os ciclos de acumulação sistêmica descritos por Arrighi em relação com os ciclos de supremacia naval de Rasler e Thompson, Oliveira (2012) chama a atenção para o fato de que os três autores reconhecem a centralidade da inovação tecnológica como impulsionadora “de ciclos de crescimento econômico, que por sua vez permitem que a região/país onde ocorrem as principais inovações e o subsequente crescimento econômico, utilize esses recursos para acumular mais poder” (OLIVEIRA, 2012, p. 89). Ainda, nos moldes do modelo da dupla, “através do estabelecimento de uma força naval de vanguarda tecnológica, o país poderia operacionalizar sua hegemonia tanto de forma mais “dura” (através do controle militar dos mares [...]) quanto de forma mais “branda” (ao permitir um crescimento mais acelerado e sustentável” (OLIVEIRA, 2012, p. 89).

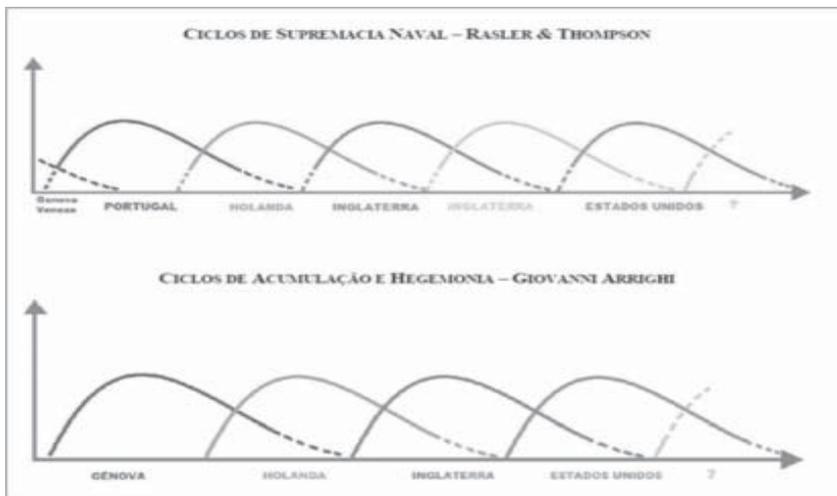


Figura 2: Os Ciclos de Supremacia Naval e os Ciclos de Acumulação Sistêmica²²

Fonte: (OLIVEIRA, 2012)

match for the Portuguese “men-of-war” that appeared in their waters in the early 1500s. By the end of the opening decade of the sixteenth century, Portugal held important African ports of call, had defeated the Egyptian fleet guarding the entrances of the Red Sea and the Persian Gulf, had moved on to stablish beachheads on the west coast of India, and had taken over the key point of Malacca that guarded the crucial strait through which, like an eye of a needle, all ships bound for China had to pass.”

²² A Inglaterra aparece duas vezes nos ciclos de supremacia naval por dominar tanto as tecnologias navais da primeira metade do século XVII, baseadas nos grandes navios de linha – ainda de madeira e movidos a vela, e também o ciclo dos couraçados.

Ainda que possuam divergências, os modelos de Arrighi e de Rasler e Thompson podem ser interpretados como ferramentas complementares. Enquanto Arrighi parte de uma análise sistêmica de como o uso politicamente orientado dos meios de pagamento – especialmente através da indústria, no período de expansão matéria – é chave para a ascensão das hegemonias, Rasler e Thompson focam-se em um indicativo mais específico. Assim, para eles, o poder naval é representativo das aspirações de uma nação, e pode ser utilizado para mensurar suas capacidades e presença comerciais e militares no mundo. Esta variável, como proposto por Rasler e Thompson, é dos movimentos que ocorrem no capitalismo dentro dos longos ciclos de acumulação.

Esta relação de poder marítimo e hegemonia pode se exemplificada com o caso da consolidação da hegemonia mundial britânica e a relação com seus meios navais. A hegemonia mundial britânica consolidou-se com o fim das Guerras Napoleônicas, em 1815, sob o comando da Rainha Vitória. Findados os conflitos, a Inglaterra herdou uma estrutura manufatureira dos tempos de guerra que foi o suporte da sua indústria no século que se iniciava. As demandas do exército e da marinha imperiais impulsionaram a indústria siderúrgica e de bens de capital, levando ao “aperfeiçoamento das máquinas a vapor [...] e [a] inovações cruciais, tais como a ferrovia e os navios de aço, numa época e em condições que simplesmente não teriam existido se o impulso dado pela guerra [...]” (MCNEILL, 1982, p. 212. Tradução livre). Nesse cenário, a Inglaterra passou a depender cada vez mais da importação de bens primários e, ao mesmo tempo, da garantia de mercados como destino de suas exportações (ARRIGHI, 2013).

Com o fim das guerras napoleônicas, a Inglaterra conseguia manter sua supremacia nos mares sem altos custos. A Marinha Alemã praticamente não existia, assim como a Frota Russa; a Marinha Francesa, abalada pelo resultado dos conflitos, entrou em um processo de decadência muito parecido com o de outras no continente, onde os governantes davam prioridade para as forças terrestres. Os Estados Unidos envolveram-se em uma guerra civil por quatro anos, e depois dela precisavam manter sua atenção na reconstrução nacional (KENNEDY, 1983). As principais preocupações da Marinha Real eram manter a estabilidade nas colônias e fazer a segurança de sua marinha mercante. Os navios ingleses estavam presentes em todo o mundo, e não encontravam desafiantes a altura em nenhuma região.

Nesse contexto, a resposta encontrada pelas autoridades britânicas para garantir a continuidade de sua expansão industrial foi a liberalização do seu comércio internacional, especialmente com suas colônias. A coroa expandiu esse controle para outros espaços, tornando seus amplos domínios coloniais “a principal fonte de economias externas para os negócios britânicos” (ARRIGHI, 2013, p. 270). Nesse contexto, consolidou-se o império de livre comércio “onde o sol nunca se punha”. Foi a primeira vez na história em que de fato o mundo inteiro foi geograficamente alcançado pelo sistema interestatal capitalista originado na Europa. Essa expansão geográfica foi, em grande medida, possibilitada pelas novas tecnologias, especialmente a estrada de ferro, os navios a vapor e o telégrafo, que adequaram os meios de comunicação e transporte à velocidade dos meios de produção. “O espaço geográfico da economia capitalista poderia multiplicar-se repentinamente na medida em que a intensidade das transações comerciais aumentasse. O mundo inteiro tornou-se parte dessa economia” (HOBSBAWN, 2009, p. 59). Na década de 1860, o Império Britânico atingira seu zênite.

A Grã-Bretanha, motivada pela necessidade de garantir a sua presença militar em todo o mundo, como forma de assegurar seus domínios, estava na vanguarda dos aumentos em investimentos em defesa. A partir da década de 1870, começaram a surgir os couraçados modernos, navios com o casco inteiramente fabricado em metal, sendo movidos totalmente pelas turbinas a vapor, além de possuírem uma capacidade de fogo muito superior aos navios de guerra mais antigos. Os couraçados modernos de “primeira-classe” chegavam a deslocar 15 mil toneladas, enquanto que os de “segunda-classe” deslocavam cerca de 8 mil toneladas. Esses novos navios, feitos de ferro e movidos a vapor, eram resultado da Revolução Industrial; cada vez mais os países eram dependentes de uma base industrial que desse suporte para a construção militar (MARTINS FILHO, 2010).

Essas grandes armas tornavam-se cada vez mais caras, consumindo cada vez mais maiores parcelas do orçamento estatal para o setor militar. O Almirantado debatia sobre quais seriam os efeitos desses navios que, “sem perda da qualidade básica de navegar com mais velocidade que os navios capitais, apresentavam-se como capazes de participar da linha de batalha” (MARTINS FILHO, 2010). Tradicionalmente, as funções de controlar as colônias e proteger o

comércio marítimo eram atribuídas principalmente a navios menores, como corvetas, canhoneiras e cruzadores, os quais também eram necessários para fazer a escolta dos grandes navios de batalha. Assim, a Inglaterra produzia navios menores em grandes quantidades, para atender a todas as suas demandas, ao passo que também precisava construir grandes navios de batalha, que garantissem a supremacia de sua esquadra em um possível conflito com outras potências. Em 1883 o número de grandes couraçados existentes na marinha britânica era quase igual ao número de todas as outras potências somadas, trinta e oito contra quarenta (KENNEDY, 1983).

Considerações finais

Ao relacionar os ciclos de acumulação sistêmica e os ciclos de supremacia naval, verificamos que poder naval precisa ser apoiado por uma base industrial crível. Importa notar como os momentos de expansão material (DM) de uma determinada potência são responsáveis também pela expansão nas capacidades navais da mesma, como visto anteriormente. Ao mesmo tempo, essas capacidades navais dão suporte e possibilitam a expansão comercial do país em questão. Do mesmo modo, essas capacidades não estão alheias às fugas do capital para a sua forma financeira, processo que se intensifica nas fases de expansão financeira (MD'). Nesses períodos, as hegemonias costumam assistir a um desmonte relativo de suas capacidades produtivas de suas capacidades industriais, como observados nos ciclos inglês e britânico, o que tem implicação direta na sua posição dentro do sistema internacional, enquanto hegemonia, e na capacidade militar enquanto hegemonia naval mundial. Esta dinâmica explica o fato de que as hegemonias navais acompanhem quase perfeitamente as hegemonias dos ciclos de acumulação sistêmica.

Neste trabalho foram dadas as ferramentas para relacionar teoricamente os ciclos de acumulação sistêmica e os ciclos de supremacia naval. Nesse sentido, importa ressaltar dois fatores: **Primeiro**, as fases de expansão material (DM) e de expansão financeira (MD') têm impactos no poder marítimo das nações. Isso porque o aquecimento da força produtiva na primeira pode ser convertido em um aumento na construção naval – ligação que se

tornou ainda mais forte com a revolução industrial; ao mesmo tempo, durante os períodos (MD') o capital retorna para sua fase financeira, retraindo a força produtiva. **Segundo**, os momentos de sucessão entre duas hegemônias são marcados por prolongados conflitos interestatais. Nesse interim, as capacidades militares dos países terão peso determinante na definição da nova hegemonia; historicamente, as Marinhas têm desempenhado papel fundamental nessas lutas.

Pode-se afirmar, assim, que a pergunta do trabalho foi respondida: o poder naval tem influência nas transições hegemônicas que ocorreram na história, ao mesmo tempo em que as variações nas capacidades navais dos países decorreram grandemente das fases em que se encontravam os ciclos de acumulação sistêmica. Ao mesmo tempo, o objetivo do trabalho, investigar a relação geral entre a variável "poder naval" e as transições hegemônicas no sistema internacional, foi atingido.

Esse esforço deu-se tendo como norte a teoria dos ciclos de acumulação sistêmica, de Giovanni Arrighi, buscando, ao mesmo tempo, buscando encaixar um enfoque no poder marítimo desses países que se relacionasse com as mudanças econômicas e sistêmicas, ou seja, de que forma a Marinha – militar e mercante – de uma nação é reflexo da sua situação econômica, e como ela influencia nas relações de poder internacionais. Aqui reside a principal contribuição deste artigo: análises que incluem a abordagem das capacidades navais dentro do estudo das sucessões hegemônicas de Arrighi ainda são pouco comuns dentro do campo das Relações Internacionais.

Por fim, este artigo consiste em apenas um esforço inicial para tratar da intersecção entre poder naval e hegemonia no sistema internacional. Entre as possibilidades de pesquisa nessa área estão um estudo mais aprofundado com estudos de caso das marinhas nas transições hegemônicas da história, Gênova e Holanda, um estudo que compare as capacidades econômicas e militares de Portugal e Gênova, por ser o ponto de discordância entre a teoria dos ciclos de acumulação sistêmica e os ciclos de supremacia naval, estudos detalhados sobre a ascensão da hegemonia britânica, seu declínio e transição para o ciclo estadunidense também serão importantes.

Referências

ABU-LUGHOD, J. (1989). **Before European Hegemony: The World Systems A.D. 1250-1350**. Nova York: Oxford University Press.

ARRIGHI, G. (2013). **O longo século XX: fetalL85dinheiro poder e as origens de nosso tempo**. 9ª, ed. Rio de Janeiro: Contraponto.

FIORI, J. L. (2013). Estados, Moedas e Desenvolvimento. In: FIORI, J. L. **Estados e Moedas no Desenvolvimento das Nações**. Petrópolis: Vozes. p. 49-85.

HOBSBAWN, E. J. (2009). **A Era do Capital - 1848 - 1875**. São Paulo: Paz e Terra.

KENNEDY, P. (1983). **The Rise and Fall of British Naval Maestry**. Glasgow: Fontana Press.

KENNEDY, P. (1989). **Ascensão e Queda das Grandes Potências: Transformação Econômica e Conflito Militar de 1500 a 2000**. Rio de Janeiro: Campus.

LAMBERT, N. A. (2014). **Classical Theories of Sea Power and World Economic Systems**. U.S. Naval War College. Newport.

MAHAN, A. (2008). **The Influence of Sea Power Upon History, 1660 - 1783**. Gloucester: Dodo Press.

MCNEILL, W. H. (1984). **The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000**. Chicago: University Of Chicago Press.

MARTINS FILHO, J. R. (2010). **A Marinha Brasileira na Era dos Encouraçados, 1895-1910**. Rio de Janeiro: Editora FGV.

MEARSHEIMER, J. (2001). **The Tragedy of Great Power Politics**. Nova York: Norton.

OLIVEIRA, L. K. D. (2012). **Energia como Recurso de Poder na Política Internacional: Geopolítica, Estratégia e o Papel do Centro de Decisão Energética**. 2012. Tese (Doutorado em Estudos Estratégicos Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/76222>>. Acesso em: 19 jul. 2014.

RASLER, K.; THOMPSON, W. T. (2000). Global War and Political Economy of Structural Change. In: MIDLARSKY, M. I. **Handbook of War Studies II**. Ann Arbor: University of Michigan.

VEGO, M. (2009). **Naval Classical Thinkers and Operational Art**. Newport: Naval War College.

WALLERSTEIN, I. (2000). The Inter-State Structure of the Modern World-System. In: LINKLATER, A. **International Relations: Critical Concepts in Political Science**. Londres: Routledge, v. IV, 2000. p. 1361-1378.