

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

GIOVANA ESTHER ZUCATTO

**TRANSIÇÃO HEGEMÔNICA E PODER NAVAL:
O DECLÍNIO INGLÊS E A ASCENSÃO DOS ESTADOS UNIDOS NA PRIMEIRA
METADE DO SÉCULO XX**

Porto Alegre

2015

GIOVANA ESTHER ZUCATTO

**TRANSIÇÃO HEGEMÔNICA E PODER NAVAL:
O DECLÍNIO INGLÊS E A ASCENSÃO DOS ESTADOS UNIDOS NA PRIMEIRA
METADE DO SÉCULO XX**

Trabalho de conclusão submetido ao Curso de Graduação em Relações Internacionais da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título Bacharel em Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Milan.

Porto Alegre

2015

CIP - Catalogação na Publicação

Zucatto, Giovana Esther
Transição hegemônica e poder naval: o declínio
inglês e a ascensão dos Estados Unidos na primeira
metade do século XX / Giovana Esther Zucatto. --
2015.
81 f.

Orientador: Marcelo Milan.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de
Ciências Econômicas, Curso de Relações Internacionais, Porto
Alegre, BR-RS, 2015.

1. Poder naval. 2. Hegemonia. 3. Grã-Bretanha. 4. Estados
Unidos. I. Milan, Marcelo , orient. II. Título.

GIOVANA ESTHER ZUCATTO

**TRANSIÇÃO HEGEMÔNICA E PODER NAVAL:
O DECLÍNIO INGLÊS E A ASCENSÃO DOS ESTADOS UNIDOS NA PRIMEIRA
METADE DO SÉCULO XX**

Trabalho de conclusão submetido ao Curso de Graduação em Relações Internacionais da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título Bacharel em Relações Internacionais.

Aprovada em: Porto Alegre, 02 de dezembro de 2015.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Marcelo Milan - Orientador
UFRGS

Prof. Dr. Andres Ernesto Ferrari Haines
UFRGS

Prof. Dr. José Miguel Quedi Martins
UFRGS

Para Giovani, Luís, Laís e Lucas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à República Federativa do Brasil, através da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que me possibilitou uma formação universitária gratuita e de excelência.

Acima de tudo, preciso agradecer à minha família. Tenho total segurança em afirmar que sem eles nada disso teria sido possível. Agradeço ao constante incentivo, por sempre acreditarem em mim, por todos os sacrifícios feitos nesses anos e, principalmente, por todo o amor. Pai, agradeço por ser meu grande exemplo pessoal e acadêmico, pelas palavras duras, quando necessário, e pelas palavras de carinho quando eu precisava ainda mais. Mãe, agradeço por ser a pessoa mais forte que eu conheço, por demonstrar que é possível sempre recomeçar e por todos os potes de feijão congelado. Mana, agradeço por ser minha companheira e minha melhor amiga nesses 22 anos. Zuki, agradeço por ser o melhor irmão mais novo que eu poderia desejar e por sempre colocar um sorriso no meu rosto.

Agradeço ao Prof. Dr. Marcelo Milan, por ter me orientado na elaboração deste trabalho, pela paciência durante todo o ano e pelas palavras de apoio nos momentos de dificuldade. Agradeço também ao Prof. Dr. José Miguel Quedi Martins, por todo o conhecimento e entusiasmo pelas Relações Internacionais passados nos últimos anos. Igualmente, agradeço a ele e ao Prof. Dr. Andres Ferrari pela participação na banca de avaliação deste trabalho, pelos comentários, críticas e sugestões; os erros remanescentes são de minha inteira responsabilidade. Agradeço a Raul Cavedon Nunes e Luis Rodrigo Machado pela parceria na pesquisa envolvendo os temas navais.

Agradeço a todas amigas e amigos que fiz durante esses anos de graduação. À minha segunda família, a “diretoria” - Marília, Bruna, Renata, Júlia, Ana, Willian, Henrique, João Gabriel, João Arthur, Simionato, Mirko e Giordano – obrigada por estarem sempre lá, literalmente. Agradeço também a Jéssica, Laís, Leonardo e Helena, e em nome de vocês, a toda a Turma 8 do curso de Relações Internacionais. Além, disso, obrigada Pedro, Bruno Gomes e Athos, por serem exemplos dentro do curso, e também grandes amigos. Agradeço ao Fabrício, e através dele, a todas as pessoas que me fizeram sorrir durante a minha graduação. Agradeço a Ana Carolina, Natália, Henrique e Thaís que participaram comigo do Secretariado do IV UFRGSMUNDI durante esse ano. Em nome deles, agradeço a todas e todos que acreditam na importância da Extensão dentro da Universidade e que levam adiante tantos projetos maravilhosos. Por fim, agradeço a todas as mulheres do curso de Relações Internacionais, pela força, pela amizade e pelo companheirismo. E por serem a minha inspiração para a vida.

As raças nascidas à beira-mar não têm licença de ser míopes; e enxergar, no espaço, corresponde a antever no tempo. A retina exercida nas distâncias marinhas habitua-se a sondar o infinito, como a do marinheiro e a do albatroz. Não se admitem surpresas para o nauta: há de adivinhar a atmosfera como o barômetro, e pressentir a tormenta, quando ela pinta apenas como uma mosca pequeninha e longínqua na transparência da imensidade. O mar é um curso de força e uma escola de providência. Todos os seus espetáculos são lições: não os contemplemos frivolamente. (Ruy Barbosa)

RESUMO

Este trabalho dedica-se a investigar a relação entre a variável “poder naval” e as transições hegemônicas no sistema internacional, mais especificamente, no processo de decadência da hegemonia da Inglaterra e de ascensão dos Estados Unidos na primeira metade do século XX. Para tal, em primeiro lugar é realizada uma revisão teórica e bibliográfica acerca dos temas das sucessões hegemônicas – mais especificamente, da teoria dos ciclos de acumulação sistêmica, de Giovanni Arrighi –, do poder naval – partindo da obra de Alfred Mahan –, e dos ciclos de supremacia naval – com o trabalho de Karen Rasler e William Thompson. Em seguida, analisa-se o declínio da indústria naval inglesa e de seu respectivo poderio militar dentro do processo de perda de hegemonia do Império Inglês, no capítulo 2, e apura-se a contribuição do setor naval na construção da hegemonia norte-americana, no capítulo 3. Por fim, retoma-se os dois processos narrados nos capítulos 2 e 3 à luz da delimitação teórica apresentada no primeiro capítulo.

Palavras-chave: Poder Naval. Hegemonia. Grã-Bretanha. Estados Unidos da América.

ABSTRACT

This work is dedicated to investigate the relationship between the variable "sea power" and hegemonic transitions in the international system, more specifically, in the process of decay of the hegemony of England and the rise of the United States in the first half of the twentieth century. To do this, firstly, it is carried out a theoretical and literature review on the topics of hegemonic successions - more specifically, the theory of systemic cycles of accumulation, written by Giovanni Arrighi -, the naval power - from Alfred Mahan's work - and naval supremacy cycles - from Karen Rasler and William Thompson's work. Then, it analyzes the decline of the British shipping industry and its respective military power within the English Empire's hegemony decay process, in Chapter 2; and it clears up the contribution of the maritime sector in the construction of US hegemony, in Chapter 3. Finally, both processes narrated in Chapters 2 and 3 are resumed in the light of the theoretical delineation presented in the first chapter.

Keywords: Sea Power. Hegemony. Great Britain. United States of America.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Séculos Longos e Ciclos de Acumulação Sistêmica	17
Figura 2 – Os Ciclos de Supremacia Naval e os Ciclos de Acumulação Sistêmica	27
Figura 3 – Principais possessões, bases navais e cabos submarinos do Império Britânico em 1900	36

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Parcelas relativas de produção manufatureira mundial 1860-1900	32
Quadro 2 – Poder naval: comparação (1883-1897)	37
Quadro 3 – Produção de ferro e aço, 1890-1913.....	38
Quadro 4 – Potencial industrial total em perspectiva relativa, 1900-1913.....	39
Quadro 5 - Parcelas Relativas da Produção Manufatureira mundial, 1900-1913	39
Quadro 6 - Redistribuição dos couraçados das frotas britânicas, 1904-1905	41
Quadro 7 - Custo por unidade de couraçado, 1904-1913	43
Quadro 8 - Orçamento da Marinha Real, 1899-1914	43
Quadro 9 - Limites estabelecidos pelo Tratado Naval de Washington (1922)	47
Quadro 10 - Consumo de energia das potências, 1890-1913	53
Quadro 11 - Parcelas Relativas da Produção Manufatureira mundial, 1929-1938	63

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 HEGEMONIA E PODER NAVAL	15
2.1 Sucessões Hegemônicas e Ciclos Longos de Acumulação Sistêmica	15
2.2 Poder Naval	19
2.3 Poder Marítimo e Hegemonia.....	24
2.4 Conclusões Parciais	28
3 O DECLÍNIO DA HEGEMONIA BRITÂNICA	29
3.1 A Inglaterra na segunda metade do século XIX: Auge e declínio do poder naval.....	29
2.1.1 A Marinha Real na segunda metade do século XIX.....	33
3.2 A Inglaterra antes da Primeira Guerra Mundial.....	37
3.2.1 A Marinha Real no início do século XX	40
3.2.2 A Marinha Real na Primeira Guerra Mundial (1914-1918)	44
3.2.3 O Tratado Naval de Washington (1922)	47
3.3 A Inglaterra na década de 1920: Churchill e a derrocada final da hegemonia naval britânica	49
3.4 Conclusões parciais	51
4 A ASCENSÃO DA HEGEMONIA NORTE-AMERICANA	53
4.1 Os Estados Unidos entre 1865 e 1918.....	53
4.1.2 A Marinha dos Estados Unidos entre 1865 e 1918.....	56
4.2 Os Estados Unidos no período entre guerras.....	59
4.2.1 A Marinha dos Estados Unidos no período entre guerras	64
4.2.2 A Marinha dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial	69
4.3 Conclusões Parciais	72
5 CONCLUSÃO.....	74

REFERÊNCIAS.....	77
-------------------------	-----------

1 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, 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 Arrighi (2013) e 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 – mais ou menos – 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 – além de ser indicador do nível de desenvolvimento tecnológico do país – pode gerar transbordamentos positivos para a sociedade civil. Dois autores a destacarem a

centralidade do poder naval para a segurança e desenvolvimento das nações foram Alfred T. Mahan e Julian Corbett, até hoje considerados clássicos da geopolítica.

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 a um tema tão caro à área das Relações Internacionais – que é a questão dos ciclos hegemônicos – o estudo do poder naval, que importa não só para assuntos securitários, mas para o desenvolvimento socioeconômico de um país.

Assim, a presente pesquisa parte da seguinte pergunta: o poder naval teve influência na transição hegemônica que ocorreu na primeira metade do século XX, com o declínio do Império Britânico e a concomitante ascensão dos Estados Unidos? Para facilitar o entendimento da pergunta e a delimitação das variáveis a serem escolhidas, considera-se o poder naval enquanto conceito abarcando as esferas securitária (Marinha de Guerra), industrial (indústria de construção naval civil e militar) e tecnológica (disponibilidade e domínio de tecnologias navais de ponta). O recorte temporal específico deve-se ao fato de o Império Britânico e os Estados Unidos terem sido as únicas hegemônias globais em um sistema interestatal que de fato cobriu geograficamente todo globo. Além disso, a disponibilidade de dados – muito superior em relação aos períodos anteriores – foi de grande importância na delimitação do período a ser analisado.

Trabalha-se com a hipótese de que o fator “poder naval” foi importante tanto na decadência do Império Britânico, quanto na ascensão dos Estados Unidos ao status de potência hegemônica no pós-2ª Guerra Mundial. Essa hipótese parte do pressuposto de que a variável “poder naval” está, de alguma maneira, relacionada com a ascensão e a queda das hegemônias mundiais desde o surgimento do sistema interestatal moderno, dentro dos longos ciclos sistêmicos de acumulação da economia capitalista.

O objetivo geral deste trabalho é, então, analisar a importância do poder naval sobre a ascensão e queda das potências hegemônicas (Inglaterra e Estados Unidos, respectivamente) na primeira metade do século XX. Para alcançar tal objetivo, foram elaborados alguns objetivos específicos, quais sejam: 1) investigar a relação geral entre a variável “poder naval” e as transições hegemônicas no sistema internacional; 2) analisar as condições para a transição hegemônica da

Inglaterra para os Estados Unidos na primeira metade do século XX; 3) examinar o declínio da indústria naval inglesa e de seu respectivo poderio militar dentro do processo de perda de hegemonia do Império Inglês; e 4) apurar a contribuição do setor naval na construção da hegemonia norte-americana.

A pesquisa parte, assim, de um método de abordagem histórica, ao examinar os períodos selecionados – declínio da hegemonia britânica e ascensão da hegemonia norte-americana – e realizar o teste da hipótese – a importância do poder naval no mesmo processo – à luz de uma teoria selecionada. A seleção das variáveis, por seu turno, é deliberada e se dará através de uma abordagem qualitativa. Para tal, a metodologia do trabalho consiste no uso das seguintes técnicas de pesquisa: a) revisão de bibliografia selecionada; e b) análise de dados secundários. Estes últimos serão coletados de obras, documentos e séries históricas.

Para alcançar os objetivos e testar a hipótese acima mencionada, esse trabalho está dividido em três capítulos. O primeiro se destina a uma revisão bibliográfica voltada mais para os aspectos teóricos que dão suporte à pesquisa aqui realizada. Nele são apresentados e discutidos a teoria dos ciclos longos de acumulação, o conceito de poder naval e uma proposta de operacionalização dos dois em conjunto. O segundo capítulo é destinado ao estudo do declínio da hegemonia britânica, com ênfase nos processos que levaram ao desmonte de sua Armada que, por mais de um século, foi a sustentação do Império Britânico. Já o terceiro capítulo aborda a construção da hegemonia norte-americana, igualmente sob o prisma do poder naval. Por fim, uma rápida conclusão retoma as hipóteses à luz da pesquisa decorrida nos três capítulos.

2 CICLOS HEGEMÔNICOS E PODER NAVAL

Este capítulo efetua uma revisão bibliográfica e teórica que serve de suporte para o estudo desenvolvido nos capítulos seguintes. 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 – 1) ciclos de acumulação sistêmica e 2) poder naval – de forma a instrumentalizar a importância do segundo fator dentro dos processos de sucessão hegemônica – ponto de partida para a realização desta pesquisa.

2.1 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; é bastante claro que o Estado Nacional europeu possibilitou a expansão do capitalismo, mas, ao mesmo tempo, foi gestado na necessidade de uma estrutura política que atendesse às mudanças da Europa Moderna – dentre elas, o florescimento de um novo modelo econômico. Este sistema evoluiu para uma estrutura política composta de unidades, 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, já que o Estado assegurou as condições internas – à sua área geográfica de soberania nacional – para o fortalecimento da empresa capitalista, a qual tem como elemento-chave um sistema baseado na acumulação incessante de capital (WALLERSTEIN, 2000).

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 unidades buscam sempre garantir sua segurança relativa, o que geraria uma espiral de competição entre elas – 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 e não terem 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.

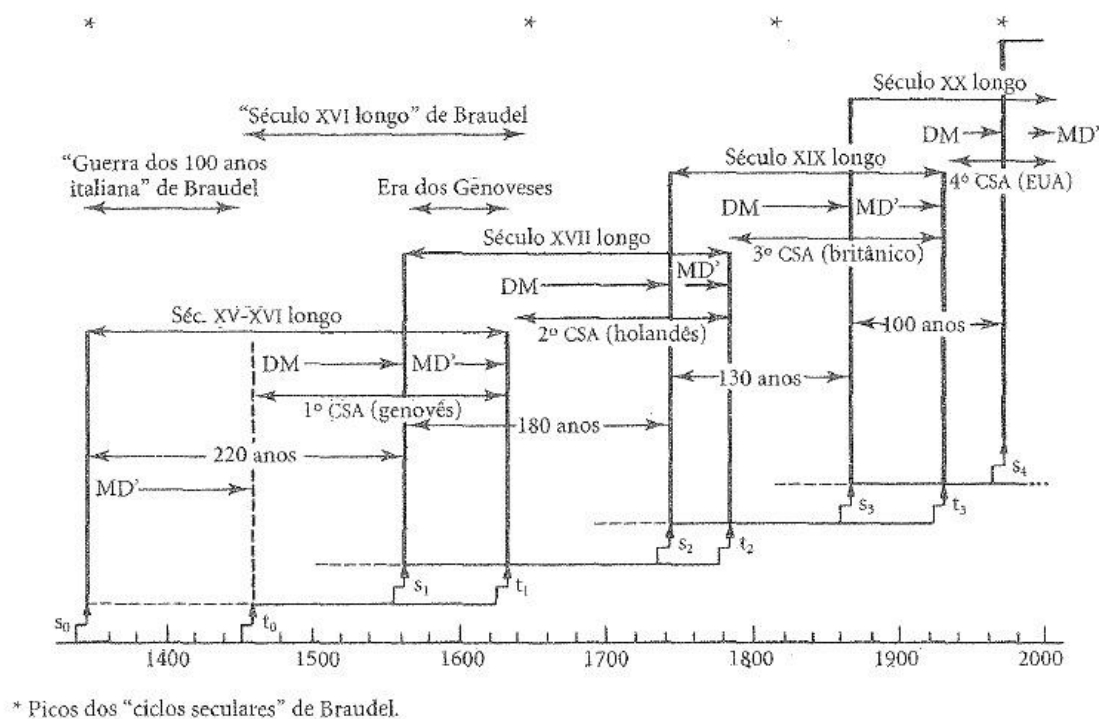
Arrighi (2013) debruçou-se sobre as mudanças cíclicas que permearam a evolução do moderno sistema interestatal. O autor buscou identificar as condições sistêmicas em que ocorrem as reorganizações do capitalismo sobre novas bases, tendo como ponto de partida a afirmação de Fernand Braudel “de que as características 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: D-M-D’, 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 – o capital retornando sistematicamente à sua forma líquida ou 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 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).

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 Unidos¹. 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).

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

¹ Durante os séculos longos genovês e holandês, Portugal e Espanha eram 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).

estruturas de acumulação típicas 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.

2.2 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 hegemônias no sistema internacional, debruçar-nos-emos aqui exclusivamente sobre o trabalho de Mahan.

Mahan, em sua obra “*The Influence of Sea Power Upon History*”², “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: “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 nossa)³.

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-fronteira for oferecido, nesse caso, pelo mar, maior será a tendência deste povo em se relacionar com o resto do mundo

² A 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.

³ Do 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.”

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 nossa)⁴. 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.

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 forçá ou fraqueza – de acordo com a população ser grande ou pequena. Um país é como uma fortaleza; a guarnição deve ser proporcional ao *enceinte*⁵ (MAHAN, 2008). O tamanho da população (iv) está relacionado, como visto,   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 nossa)⁶.

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 nossa)⁷. 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, “  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 nossa)⁸.

⁴ Do 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.”

⁵ *Enceinte*   um termo franc s que serve para designar o principal cerco defensivo de uma fortificaç o.

⁶ Do 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.”

⁷ Do 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.”

⁸ Do 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.”

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 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 nossa)⁹. 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 nossa)¹⁰.

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 nossa)¹¹. 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 quanto na guerra, o poder marítimo de um país” (MAHAN, 2008, p. 48. Tradução nossa)¹². 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

⁹ Do 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.”

¹⁰ Do 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”

¹¹ Do 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”

¹² Do 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.”

mesmo Mahan pensa das operações navais, sobre a forma mais adequada como deve-se utilizar uma marinha para adquirir o comando do mar¹³.

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. (MACKINDER, 1904 apud KENNEDY, 1983, p. 217)¹⁴¹⁵

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 consensual acerca do conceito de poder naval. Nesse trabalho, adotamos uma conceitualização bastante ampla partindo do trabalho de Mahan. O

¹³ Para maior aprofundamento nesse sentido, recomenda-se, a leitura de (VEGO, 2009) e (MARTINS FILHO, 2010).

¹⁴ Mackinder. *The Geographical pivot of history*

¹⁵ Do 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 [...] 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”

conceito de poder naval é, então, entendido como englobando as capacidades navais produtivas-industriais, mercantes, militares e tecnológicas.

2.3 Poder Naval 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 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 e 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 e 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 e THOMPSON, 2000, p. 313. Tradução nossa)¹⁶. 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 e THOMPSON, 2000, p. 313)¹⁷. 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. 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. Elas tinham de ser assistidas por uma força naval (RASLER e 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 (10 por cento do total das capacidades mundiais somadas) em recursos específicos que evoluam juntamente com as mudanças tecnológicas em sistemas de armas navais” (RASLER e THOMPSON, 2000, p. 313-314)¹⁸. 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

¹⁶ Do 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.”

¹⁷ Do 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 AfroEurasia.”

¹⁸ Do 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.”

abruptas; entre 1861 e 1945, o número de couraçados de primeira classe, e após 1910, o número de couraçados *dreadnoughts*; e, a partir 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 empregar seu poder marítimo em áreas além de sua vizinhança imediata” (RASLER e THOMPSON, 2000, p. 314. Tradução nossa)¹⁹. 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 seleto grupo de países que alcançaram um status de “potência mundial” líder do sistema, esse país teria que estar próximo do monopólio virtual das capacidades navais mundiais, respondendo por 50% ou mais delas (RASLER e THOMPSON, 2000).

Dessa análise, os autores derivam países que já foram potências nos sistema internacional: Portugal (1494-1850), Espanha (1494-1808), Inglaterra/Grã-Bretanha (1494~1945), França (1494~1945), 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 e THOMPSON, 2000).

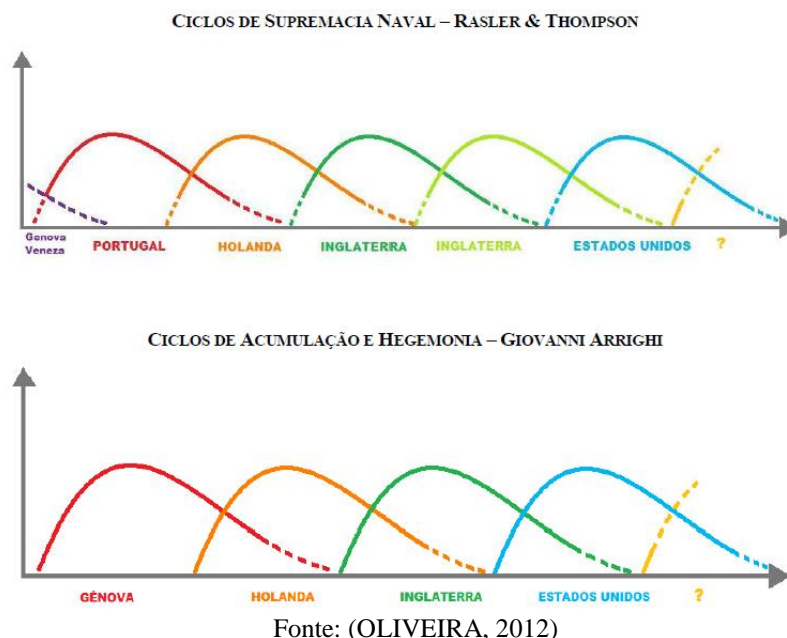
É perceptível a semelhança com as hegemonias dos longos ciclos de acumulação sistêmica, periodização supramencionada proposta por Arrighi (2013), como mostra a Figura 2. O ponto de divergência entre os dois é o primeiro ciclo. Na teoria dos ciclos de acumulação sistêmica, o primeiro longo século foi 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 hegemonia.²⁰

¹⁹ Do original: We also require that global powers indicate some interest in employing their sea power in more than their immediate neighborhood.

²⁰ 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 portos na África, havia vencido a frota egípcia guardando as entradas do Mar Vermelho e do Golfo Pérsico, tinha estabelecido cabeças de praia na costa ocidental da Índia, e

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 Sistêmica²¹



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)

Do 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 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.”

²¹ 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 os ciclo dos couraçados (ver capítulo 2).

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 material – é chave para a ascensão das hegemonias, Rasler e Thompson focam-se em um indicativo mais específico. O poder naval, para eles, é representativo das aspirações de uma nação, e pode ser utilizado para mensurar suas capacidades e presença comerciais e militares no mundo. Importa perceber aqui que a variável de Rasler e Thompson é reflexo dos movimentos que ocorrem no capitalismo dentro dos longos ciclos de acumulação.

2.4 Conclusões Parciais

Ao relacionar os ciclos de acumulação sistêmica e os ciclos de supremacia naval, 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, o poder naval precisa ser apoiado por uma base industrial crível. Ao mesmo tempo, essas capacidades navais dão suporte e possibilitam a expansão comercial do país em questão. Do mesmo modo, essas capacidades não são alheias às fugas do capital para a sua forma financeira, processo que se intensifica nas fases de expansão financeira (MD²). Nesses períodos, as hegemonias costumam assistir a um desmonte relativo de suas capacidades produtivas – nos ciclos inglês e britânico, de suas capacidades industriais –, o que tem implicação direta para sua posição dentro do quadro naval mundial. Daí que não é estranho o fato de que as hegemonias navais acompanhem quase perfeitamente as hegemonias dos ciclos de acumulação sistêmica.

Assim, nos próximos dois capítulos analisamos as capacidades navais da Grã-Bretanha (capítulo 2) e dos Estados Unidos (capítulo 3), no período que abrange o declínio relativo da hegemonia da primeira, e a construção da hegemonia do segundo, processo que se inicia no final do século XIX e perpassa toda a primeira metade do século XX. Sempre que possível, o trabalho contextualiza essas capacidades dentro do quadro político-econômico nacional, levando em conta as condições citadas por Mahan apresentadas no ponto 2 deste capítulo, assim como indicativos industriais e tecnológicos. Não se estipularam indicadores específicos, dadas não só as diferenças de conjunturas históricas, mas a própria disponibilidade de dados.

3 O DECLÍNIO DA HEGEMONIA BRITÂNICA

Este capítulo destina-se a analisar os fatores que levaram ao declínio da hegemonia política e econômica britânica, aqui refletidos na decadência da hegemonia naval do Império, nas décadas finais do século XIX e na primeira metade do século XX. Num primeiro momento, apresenta-se a conjuntura de expansão da industrialização a partir de 1860, quando outras potências – especialmente Estados Unidos e Alemanha – passam a ameaçar a primazia econômica da Grã-Bretanha, sendo discutidos os desdobramentos desse cenário para as capacidades navais. Em segundo lugar, é abordada a revolução naval levada a cabo pelo Almirante John Fisher nos primeiros anos do século XX e seus desdobramentos para o Império Britânico, com a concomitante participação inglesa na Primeira Guerra Mundial e na Conferência Naval de Washington (1922). Por fim, debate-se as consequências das políticas empreendidas por Churchill à frente da pasta das finanças, nos anos 1920, para o declínio da hegemonia inglesa, seguidas de rápidas conclusões parciais.

3.1 A Inglaterra na segunda metade do século XIX: Auge e declínio do poder naval

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 sem o impulso dado pela guerra (MCNEILL, 1982). 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. Contudo, a guerra com os Estados Unidos em 1812 atingira sua principal fonte de importação de algodão, ao passo que os decretos de Milão e de Berlim, em 1806 e 1807, haviam fechado boa parte da Europa continental para as exportações britânicas (ARRIGHI, 2013).

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. Em primeiro lugar, efetuou-se a “abolição do monopólio indiano

da Companhia das Índias Orientais, bem como a completa separação entre as contabilidades territorial e comercial da companhia” (ARRIGHI, 2013, p. 269). Ou seja, a metrópole britânica passou a ter o controle político sobre o subcontinente indiano, reforçando esses laços com a criação do exército de sipaios, que passou a operar no mundo inteiro, abrindo novas fronteiras para os produtos ingleses. A coroa expandiu esse controle político-militar 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” (HOBBSBAWN, 2009, p. 59). Na década de 1860, o Império Britânico atingira seu zênite.

Por volta deste mesmo período, passaram a se desenvolver dois processos cruciais para a hegemonia britânica. Primeiro, a absorção de domínios imperiais garantiu à Inglaterra uma fonte de tributos – mão de obra, produtos primários e meios de pagamento – sem precedentes históricos. Esses ganhos advindos da exploração das colônias eram reaplicados na forma de investimentos de capital em todo o mundo, fazendo com que o fluxo financeiro que passava pelas ilhas britânicas fosse muito superior a outros centros tradicionais, como Amsterdã ou Paris. Londres tornou-se, na segunda metade do século XX, o mais importante centro financeiro do mundo, tornando-se a sede natural das altas finanças, “um corpo estreitamente unido de financistas cosmopolitas, cujas redes globais transformaram-se em mais um instrumento da gestão britânica do sistema interestatal” (ARRIGHI, 2013, p. 54).

Paralelamente, a adoção em larga escala do padrão ouro – vigente na Inglaterra desde 1774 – foi também instigada pela expansão industrial e pelo vapor. Primeiro, porque prensas a vapor melhoraram substancialmente a qualidade da produção de moedas, que puderam ser produzidas em maior quantidade e com maior precisão, desestimulando o uso de moedas representativas que podiam ser facilmente falsificadas. Estava superado, assim, o obstáculo técnico. Por outro lado, a

industrialização elevou enormemente o montante de dinheiro em circulação, dando mais sentido à adoção de um padrão lastreado no ouro. Mas, além disso, “a industrialização transformou a Grã-Bretanha, [...] na mais importante potência econômica do mundo e na principal fonte de financiamentos externos. [...] As externalidades em rede, que antes haviam sustentado o bimetalismo, empurraram os países para o ouro” (EICHENGREEN, 2012, p. 42).

A posição singular da Grã-Bretanha na economia mundial protegeu seu balanço de pagamentos contra choques e proporcionou as condições para que a libra esterlina ancorasse o sistema internacional. Os vínculos entre, de um lado, as concessões de empréstimos pelos britânicos e, de outro, as exportações de bens de capital estabilizaram as contas externas do país e aliviaram as pressões sobre o Banco da Inglaterra. [...]. O fato de os mercados externos para as exportações britânicas de bens de capital estarem desobstruídos permitiu aos exportadores de mercadorias britânicas avançarem na esteira dos exportadores de capital britânicos, estabilizando o balanço de pagamentos do país que estavam na base do sistema. [...] O funcionamento do sistema do padrão ouro tanto dependia desse sistema de comércio quanto lhe dava sustentação. (EICHENGREEN, 2012, p. 72)

Na década de 1870, diversas nações europeias adotaram o padrão ouro, ao passo que a libra se tornara a moeda base das transações internacionais. Somando-se – e ao mesmo tempo, sendo explicados por – aos investimentos de capital feitos pelo Império nas diferentes partes do globo, estes mecanismos garantiram a primazia britânica enquanto centro das finanças mundiais. A *Pax Britannica* ancorou-se principalmente, a partir de então, no controle da rede monetária internacional (POLANY, 1957 apud ARRIGHI, 2013)²².

Por outro lado, a partir de 1860, a Inglaterra viu a sua supremacia industrial ser ameaçada – e em seguida, superada – por outras potências. De início, a Inglaterra financiou – não só monetariamente, mas também em termos de tecnologia e inovação – uma parte considerável da indústria de outros países. Reflexo disso foi o aumento nas exportações inglesas de ferro e bens de capital – especialmente maquinaria. Contudo, a modernização da indústria inglesa andava a passos lentos; muito pouco capital britânico estava sendo investido na indústria doméstica em comparação com os milhões de libras que deixavam o país para beneficiar governos, ferrovias, minas e indústrias estrangeiras (KENNEDY, 1983). Além disso, as novas nações industriais, especialmente Estados Unidos e Alemanha, possuíam maior população e recursos domésticos mais vastos, o que facilitou e impulsionou a rápida expansão industrial desses países.

²² POLANYI, K. **The Great Transformation**: The Political and Economic Origins of Our Time. Boston: Beacon Press, 1957.

Assim, a despeito de haver um crescimento na indústria inglesa na segunda metade do século XIX, esse se deu a taxas muito menores que nos Estados Unidos e na Alemanha. “Indústrias britânicas tradicionais, como o carvão, têxtil e produtos siderúrgicos, aumentaram de produção em termos absolutos, nessas décadas, mas sua parcela relativa da produção mundial diminuiu constantemente” (KENNEDY, 1989, p. 224). Essa comparação é apresentada no Quadro 1, abaixo.

Quadro 1: Parcelas relativas de produção manufatureira mundial 1860-1900

	1860	1880	1900
Reino Unido	19,9	22,9	18,5
Estados Alemães / Alemanha	4,9	8,5	13,2
Estados Unidos	7,2	14,7	23,6
Rússia	7,0	7,6	8,8
França	7,9	7,8	6,8
Estados Italianos / Itália	2,5	2,5	2,5
Japão	2,6	2,4	2,4

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1989, p. 148)

Percebe-se que a predominância no setor financeiro não era mais acompanhada de uma supremacia no setor produtivo, uma vez que “sua posição como uma potência industrial de primeira ordem [...] encolheu rapidamente nas três décadas finais do século XIX, enquanto outras nações a ultrapassaram em vários setores básicos da indústria e tecnologia” (KENNEDY, 1983, p.219. Tradução nossa)²³. Enquanto deixava de aproveitar as oportunidades de desenvolver novos ramos industriais, ao mesmo tempo em que também não investia pesadamente em sua indústria tradicional, a Grã-Bretanha apostava no aumento de suas exportações habituais para mercados não competitivos (têxteis, carvão e ferro) – muitas vezes sobre seu domínio político –, além do aumento em seus ganhos invisíveis²⁴. Assim, o Império escapou da depressão iniciada em 1870 não pela modernização de sua economia, mas pela exploração das possibilidades restantes de sua posição tradicional (KENNEDY, 1983).

²³ Do original: “her position as an industrial power of the first order [...] shrank rapidly in the final three decades of the nineteenth century as other nations overtook her in many basic fields of industry and technology”

²⁴ Ganhos invisíveis são rendimentos que contribuem para o balanço de pagamentos provenientes de transações externas envolvendo serviços, como bancos e transportes, e não da exportação e importação de produtos.

Ao mesmo tempo, a mudança no equilíbrio industrial se refletiu também na distribuição de capacidades militares e navais entre as potências. Isso porque, em primeiro lugar, o modo de fazer guerra vinha se alterando, influenciado pelos avanços tecnológicos e pela expansão industrial²⁵. Mas, mais importante para a balança de poder militar, agora não só outros países eram capazes de financiar e construir domesticamente suas capacidades militares, como tinham bases industriais para tal comparáveis ou mesmo superiores às da Grã-Bretanha.

3.1.1 A Marinha Real na segunda metade do século XIX

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 à altura em nenhuma região.

Por volta da década de 1880, a Marinha Francesa, que já vinha há alguns anos empreendendo um extenso programa de construção naval, aproximou-se da Marinha Real em termos de quantidade de grandes navios, e a Rússia, que havia mantido uma força naval restrita, mas ainda assim, relevante, repentinamente, começou a deslocar forças navais consideráveis tanto para o Báltico, como para o Mar Negro (GLOBAL SECURITY, 2011a.). Ao mesmo tempo, França e Rússia começavam a moldar uma aliança naval, que, se levada a cabo, ameaçaria diretamente os interesses e a presença britânica no Mediterrâneo. Em 1892, os dois países firmaram uma aliança política e militar que se estendeu até 1917, com a revolução bolchevique.

²⁵ Giddens define o processo de “industrialização da guerra” através de uma série de transformações inter-relacionadas e que culminam no perfil de guerra observado na Primeira Guerra Mundial. Essas transformações estão relacionadas, principalmente, à aplicação de técnicas industriais de produção em massa de armamentos e à utilização de novos meios de comunicação e transporte. Além disso, o autor destaca um processo de profissionalização das Forças Armadas, com o abandono de alguns aspectos ritualísticos, e a expansão do planejamento estratégico das batalhas e campanhas (GIDDENS, 2001).

Nesse contexto, o Parlamento inglês aprovou, em 1889, a Lei de Defesa Naval (*Naval Defence Act*), que, dentre outras medidas, instituiu o “*Two Power Standard*” (padrão das duas potências). Em linhas gerais, essa diretiva ditava que a Marinha Real deveria, pelo menos, se igualar às duas próximas maiores potências navais combinadas – à época, França e Rússia – em quantidade de navios. O *Naval Defence Act* previa, como forma de alcançar essa paridade, 21,5 milhões de libras para construção de novos meios, incluindo dez couraçados (KENNEDY, 1983); a partir desse momento, tornou-se parte da política britânica manter a supremacia naval a qualquer custo. Além disso, o *Naval Defence Act* incentivou a concorrência entre os estaleiros nacionais como forma de fortalecer a indústria naval privada britânica.

Na Grã-Bretanha, a evolução da indústria bélica pode ser dividida em duas fases. A primeira vai de meados dos anos 1860 a meados da década de 1880. A segunda abrange os anos subsequentes, culminando com o lançamento do *Dreadnought* (como será visto adiante) em 1906. Até 1870, a competição internacional das indústrias militares focava-se em prover material para os exércitos – os estaleiros ingleses encarregavam-se de atender as demandas da Marinha Real, tão somente. A partir da década de 1870, os mercados estrangeiros abriram-se para a marinha, fomentando a competição internacional entre os grandes estaleiros particulares. Teve início, então, um processo de concentração oligopolista dessas firmas, que se voltavam não só para a demanda doméstica, mas para vendas no exterior (MARTINS FILHO, 2010).

Paralelamente, estava acontecendo um processo de ampla mudança tecnológica e construção de novos tipos de navios. Em primeiro lugar, a introdução do vapor como meio de propulsão; primeiro de maneira auxiliar às velas – tendência que se manteve por quase todo o século XIX, e depois com a difusão do uso de turbinas a vapor, que além de acabarem com a dependência sobre os ventos, possibilitavam mover navios cada vez maiores e mais pesados – com maior tonelagem. Em segundo lugar, o desenvolvimento da couraça, forma de blindar os navios e torna-los mais resistentes. No início, os navios de madeira eram revestidos com placas de ferro – em inglês, são denominados *ironclads*, revestidos de ferro, em tradução livre. Essa blindagem fez com que os navios de guerra precisassem de peças de artilharia cada vez mais potentes, já que seus antigos canhões não eram capazes de perfurar os novos couraçados. Os navios se tornavam mais pesados, ao mesmo tempo que se buscava mais velocidade, o que acabavam por impulsionar o uso das turbinas a vapor.

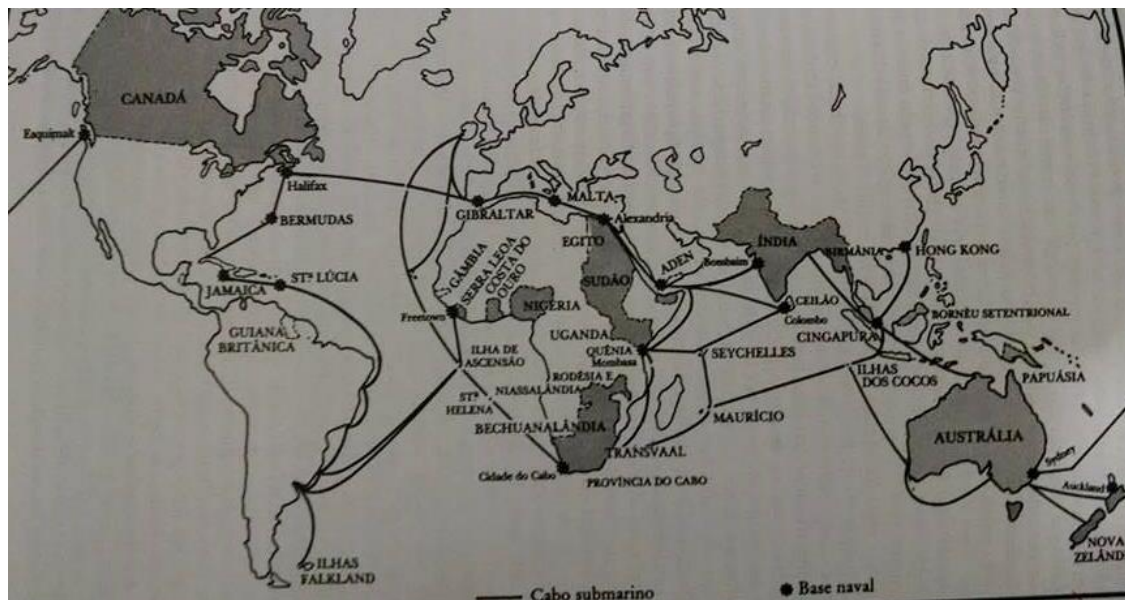
A partir da década de 1870, começaram a surgir os couraçados modernos – hoje conhecidos como *pré-dreadnoughts* –, navios com o casco inteiramente fabricado em metal e abandonando o uso das velas, sendo movidos totalmente pelas turbinas a vapor, além de possuírem uma capacidade de fogo muito superior 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, enquanto os estaleiros iam, aos poucos, abandonando o caráter artesanal de suas construções. Essas grandes armas tornavam-se cada vez mais caras, com os países tendo que realocar, cada vez mais, maiores parcelas de seu orçamento para o setor militar.

A Grã-Bretanha, motivada pelo *Naval Defence Act* de 1889, e 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. 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 outra potência – ou outras potências.

A indústria naval inglesa – tanto militar, quanto civil – ainda era a maior do mundo, sendo responsável pelo lançamento de mais de 60% da tonelagem mercante do mundo e 33% dos navios de guerra nas últimas décadas do século XIX (KENNEDY, 1989). Ademais, como pode ser verificado na Figura 3,

A insularidade das ilhas britânicas continuava oferecendo a grande vantagem de sempre – libertando sua população do medo de uma súbita invasão por exércitos vizinhos, permitindo a ênfase no poder marítimo em lugar do poder terrestre, e dando aos seus estadistas uma liberdade de ação muito maior em questões de guerra e paz do que a desfrutada pelos Estados continentais. Além disso, embora a posse de um extenso império colonial, de difícil de defesa, encerrasse imensos problemas estratégicos, também oferecia consideráveis vantagens nesse campo. O grande número de guarnições imperiais, de postos para abastecimento de carvão para seus navios, e bases da esquadra, facilmente reforçáveis por mar, colocavam-na em posição extremamente forte contra as potências europeias em qualquer conflito fora do continente (KENNEDY, 1989, p. 225)

Figura 3: Principais possessões, bases navais e cabos submarinos do Império Britânico em 1900



Fonte: (KENNEDY, 1989, p. 221)

No entanto, outras potências – que não precisavam se preocupar com um império mundial, mas na maior parte das vezes somente com seu entorno regional – estavam entrando nessa corrida armamentista com a Inglaterra. Esses países possuíam amplas bases industriais e recursos muitas vezes muito mais abundantes que os ingleses. “[...]A industrialização possibilitou às outras potências modernas contruir sua própria marinha, não somente a França, mas também, a Rússia, Austro-Hungria, e, mais importante, Estados Unidos, Alemanha e Japão agora tinham essa capacidade” (KENNEDY, 1983, p. 227. Tradução nossa)²⁶. Esses países, especialmente os Estados Unidos, abraçaram essa possibilidade e passaram a investir na construção de suas capacidades navais. A Inglaterra, que até a década de 1880 encontrara poucos obstáculos a sua primazia naval, agora via suas capacidades em declínio relativo, como exposto no Quadro 2.

²⁶ Do original: “the spread of industrialization, besides hitting Britain’s supremacy in that field, had enabled all other modern powers to build a navy of their own; not merely France, also Russia, Austria-Hungary, and more importantly, the United States, Germany and Japan, now had this capacity”.

Quadro 2: Poder naval: comparação (1883-1897) (número de couraçados)

	1883	1897 (Inclusos aqueles em construção)
Reino Unido	38	62
França	19	36
Alemanha	11	12
Rússia	3	18
Itália	7	12
Estados Unidos	0	11
Japão	0	7

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1983, p. 247)

Kennedy (1983, p. 247. Tradução nossa) conclui que: “Em outras palavras, em 1883 o número de grandes couraçados era quase igual ao número de todas as outras potências somadas (trinta e oito contra quarenta); em 1897, essa razão havia definhado (sessenta e dois contra noventa e seis)”²⁷. Trata-se, novamente, de um declínio relativo das capacidades inglesas. O Império Britânico ainda não era desafiado, em números, por nenhuma potência. Entretanto, a era de hegemonia naval a baixos custos havia chegado ao fim. O que a Inglaterra enfrentava eram ameaças regionais aos seus interesses. Ela não era mais capaz de manter forças em todas as partes do mundo que fossem sempre superiores a seus – possíveis – inimigos locais. “Entre a inspeção da Rainha Vitória a 250 navios no fim da Guerra da Crimeia [1856] e a grande vistoria em Spithead para celebrar seu Jubileu de Diamante em 1897 [...], a predominância da primazia naval britânica estava sendo, vagarosamente, mas com certeza, corroída” (KENNEDY, 1983, p. 208. Tradução nossa)²⁸.

3.2 A Inglaterra antes da Primeira Guerra Mundial

A virada de século assistiu a perda absoluta da hegemonia industrial britânica. Mesmo que em termos absolutos, a produção nas indústrias britânicas tradicionais – carvão, siderurgia e têxteis

²⁷ Do original: “In 1883 the number of British battleships almost equaled the total of all powers combined (thirty eight to forty); by 1897, this comfortable ration had shriveled away (sixty-two to ninety-six).”

²⁸ Do original: “Between Queen Victoria’s inspection of the 250 craft assembled before her at the end of the Crimean War and the great Spithead review to celebrate her Diamond Jubilee in 1897, the effectiveness of sea power itself, and predominance of British naval mastery in particular, was being slowly but surely undermined.”

– tenha aumentado, sua participação relativa na produção mundial diminuiu drasticamente. Esse quadro era ainda mais sensível nas novas indústrias vitais do século XX: aço, químicos, máquinas operatrizes e produtos elétricos. Embora quase todas as inovações mais importantes nesses setores tenham acontecido na Inglaterra, de alguma maneira, seus principais setores capitalistas preferiam continuar apostando nas áreas habituais ao invés de investir em plantas novas.

Na primeira década do século XX, a Inglaterra já estava atrás tanto dos Estados Unidos como da Alemanha Imperial em termos de produção industrial. A antiga “oficina do mundo” estava agora em terceiro lugar, e isso não porque não estivesse crescendo, mas porque os outros cresciam mais rápido. Em 1901, quando Andrew Carnegie vendeu a United States Steel Corporation para J.P. Morgan, ele estava produzindo mais aço que toda a Inglaterra junta (KENNEDY, 1983; 1989). Os quadros 3, 4 e 5 traçam um panorama da posição inglesa dentro do cenário industrial mundial antes da Primeira Guerra Mundial.

Quadro 3: Produção de ferro e aço, 1890-1913 (milhões de toneladas)

	1900	1910	1913
Reino Unido	5	6,6	7,7
Estados Unidos	10,3	26,5	31,8
Alemanha	6,3	13,6	17,6
Rússia	2,2	3,5	4,8
França	1,5	3,4	4,6
Itália	0,11	0,73	0,93
Japão	--	0,16	0,25

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1989, p.197).

Quadro 4: Potencial industrial total em perspectiva relativa, 1900-1913 (Reino Unido em 1900 = 100)

	1900	1913
Reino Unido	[100]	127,2
Estados Unidos	127,8	298,1
Alemanha	71,2	137,7
Rússia	47,5	76,6
França	36,8	57,3
Itália	13,6	22,5
Japão	13	25,1

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1989, p.198).

Quadro 5: Parcelas Relativas da Produção Manufatureira mundial, 1900-1913

	1900	1913
Reino Unido	18,5	13,6
Alemanha	13,2	14,8
Estados Unidos	23,6	32
Rússia	8,8	8,2
França	6,8	6,1
Itália	2,5	2,4

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1989, p.198).

Como observado nos quadros 3,4 e 5, a erosão relativa das capacidades industriais na Inglaterra no período pré-Primeira Guerra Mundial é bastante clara. No entanto, esse quadro pode soar mais catastrófico do que era em realidade. A Inglaterra tinha, de fato, sido ultrapassada pelos Estados Unidos e pela Alemanha na maior parte dos setores industriais, mas com certeza sua indústria não tinha sido eliminada. Se sua hegemonia estava sendo ameaçada em termos produtivos, ela buscava compensar financeiramente. Em 1913, a Inglaterra tinha “a soma fantástica de cerca de 19,5 bilhões de dólares investidos além-mar, [...] o que representava cerca de 43% dos investimentos mundiais no exterior, [o que] constitui uma fonte indubitável de riqueza nacional” (KENNEDY, 1989, p. 225).

Além disso, a adoção em larga escala do padrão-ouro havia reforçado a hegemonia financeira britânica, e Londres se mantinha como o centro mundial das altas finanças. Na Rússia, Japão, Áustria-Hungria, Holanda, Escandinávia e nos domínios britânicos, parte das reservas internacionais eram mantidas na forma de haveres monetários de países cujas moedas eram conversíveis em ouro.

Esses países podiam manter uma parte de suas reservas em títulos do Tesouro Britânico ou depósitos bancários em Londres. Se suas obrigações fossem apresentadas em resgatar em ouro, o banco central ou o governo poderia converter uma quantidade equivalente de libras esterlinas em ouro no Banco da Inglaterra. [...] A libra esterlina era a divisa predominante nas reservas, respondendo por, talvez, 40% de todas as reservas ao final do período [de 1913] (EICHENGREEN, 2012, p. 48).

Paralelamente, a democracia inglesa vinha se alastrando na virada de século. Movimentos sociais, especialmente da classe trabalhadora e de organizações feministas pressionavam para que o voto e a atividade política alcançassem mais setores da população. Aos poucos, foram aumentando as pressões populares para que o governo investisse mais em “programas sociais”, enquanto que outros ministérios reivindicavam uma parcela maior do orçamento para suas pastas. O dilema sobre se uma democracia deveria, em tempos de paz, ter gastos militares altos o suficiente para atender àqueles que demandavam prontidão e supremacia militar, comprometendo uma parte considerável do orçamento do governo nesse processo, começava a ganhar espaço na sociedade e na política britânica.

3.2.1 A Marinha Real no início do século XX

O aumento nas capacidades navais das diversas potências no final do século XIX e no início do século XX não significou o fim da supremacia naval britânica. No entanto, rapidamente o Almirantado percebeu que seria impossível acompanhar os esforços de construção naval do resto do mundo, manter a superioridade naval em todas as regiões e ainda garantir a defesa das ilhas britânicas; a Marinha Real era incapaz de proteger os interesses imperiais no Extremo Oriente e no Pacífico sem perder o controle naval das águas europeias (KENNEDY, 1983; GLOBAL SECURITY, 2012). O reconhecimento dessa situação levou a uma reformulação da estratégia geral da Marinha Real.

Num primeiro momento, o Almirantado iniciou um processo para reformular a distribuição da frota pelo mundo. No hemisfério ocidental, os Estados Unidos já possuíam uma força naval muito superior à da Inglaterra; ao mesmo tempo, o sentimento de anglofobia por parte dos norte-

americanos e as rivalidades que levaram à Guerra Anglo Americana de 1812 já estavam em grande parte superados. Por fim, a Inglaterra era incapaz de defender o Canadá, que ainda era seu protetorado, de uma invasão americana por terra. Em resumo, não havia razões para a Inglaterra comprometer parte de sua frota nessa parte do mundo. No Extremo Oriente, por outro lado, a retirada de boa parte da frota gerou um impasse estratégico para a Grã-Bretanha.

Como apresentado anteriormente, a França e a Rússia assinaram, em 1892, uma aliança político-militar, que, dentre outras coisas, significava uma possível junção de forças entre as duas potências em caso de conflito contra a Inglaterra. No final de 1901, a Grã-Bretanha tinha quatro couraçados de primeira-classe e dezesseis cruzadores em águas chinesas, enquanto a Rússia e a França combinadas possuíam sete couraçados de primeira classe, dois de segunda classe e vinte cruzadores na mesma região. Nesse cenário, as consequências para os interesses da Grã-Bretanha no Extremo Oriente – e também para a moral inglesa – em caso de uma guerra com a Aliança Franco-Russa eram óbvias, mesmo para aqueles que preferiam uma concentração de forças nas águas nacionais (KENNEDY, 1983).

Tendo em vista esse cenário, o Almirantado passou a advogar uma aliança naval com o Japão, uma vez que, juntos, a Grã-Bretanha e o Japão poderiam dispor de nove couraçados, contra sete da Aliança Franco-Russa no Extremo Oriente (KENNEDY, 1983). O Acordo foi assinado em 30 de janeiro de 1902, e obrigava cada uma das partes a permanecer neutra caso a outra entrasse em guerra – no entanto, se uma das partes entrasse em guerra com duas ou mais potências ao mesmo tempo, a outra parte deveria obrigatoriamente prover assistência militar (FIRST WORLD WAR, 2009). Quando Japão e Rússia entraram em guerra, em 1904, a Inglaterra foi leal ao acordo com os japoneses. Durante o conflito, ela manteve sua posição de neutralidade, provendo ajuda financeira ao Japão e evitando ao máximo que a Rússia adquirisse novos navios de guerra (STEEDS, 2002).

As reformas mais significativas, entretanto, aconteceram sob o comando do Almirante John Fisher, entre 1904 e 1907. Consciente das demandas por maior economia nos gastos militares, e de que o padrão imposto pela doutrina das duas potências havia se tornado impraticável, ele levou adiante a redistribuição das forças pelas diferentes frotas britânicas espalhadas pelo mundo, tendo como objetivo principal reforçar a presença em águas domésticas e se preparar para uma grande batalha decisiva contra a Alemanha no Mar do Norte. Isso significou que as bases da Austrália, das Índias Orientais e da China foram condensadas na Frota Oriental, baseada em Cingapura; as bases

do Atlântico Sul, América do Norte e da África Ocidental foram aglomeradas em uma base no Cabo; e a base do Pacífico foi simplesmente abandonada. Além disso, Fisher diminuiu consideravelmente as capacidades nessas regiões, trazendo a maior parte dos couraçados para águas domésticas, como é possível averiguar no Quadro 6.

Quadro 6: Redistribuição dos couraçados das frotas britânicas, 1904-1905

1904	Ilhas Britânicas	Canal da Mancha	Mediterrâneo	China
	8	8	12	5
1905	Canal da Mancha	Atlântico	Mediterrâneo	China
	17	8	8	--

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1983, p.258)

Para o almirante Fisher, “eficiência, poder de fogo, velocidade, economia e concentração de força eram as características chaves com as quais se media as capacidades de combate de uma Marinha” (KENNEDY, 1983, p. 257. Tradução nossa)²⁹. Durante seus anos no Almirantado, ele buscou reunir todas essas características no projeto de um novo e grandioso navio, o *Dreadnought*. Com um sistema de armas embarcado muito superior a seus antecedentes – de maior calibre e melhor organizado a bordo – e uma couraça muito mais resistente, movido totalmente a turbinas de vapor e capaz de deslocar mais de 18 mil toneladas, o *Dreadnought* ainda se tornara o navio mais rápido do mundo à época. Tamanha foi a mudança no cenário da construção naval com seu lançamento em 1906, que todos os grandes couraçados lançados a partir de então, passaram a ser chamados genericamente de *dreadnoughts*.

A revolução causada pelo *Dreadnought* fez com que fosse necessário que as marinhas rivais – a alemã acima de todas – suspendessem seus programas de construção naval, a menos que navios comparáveis a ele pudessem ser projetados. Políticos liberais acreditavam que isso iria permitir ao governo diminuir o ritmo da construção naval e garantir cortes no orçamento da marinha. Contudo, a Alemanha anunciou um novo programa de construção naval em 1908, com estimativas grandiosas, o que levou o governo britânico a autorizar a construção de oito novos *dreadnoughts*. Teve início então uma corrida armamentista para a construção de novos e cada vez mais poderosos navios, gerando um ciclo de programas de construção naval cada vez mais caros, os quais geravam inovações tecnológicas que tornavam os navios antigos obsoletos e demandavam cada vez mais

²⁹²⁹ Do original: “efficiency, fire power, speed, economy and a concentration of force were the key yardsticks with which to measure the fighting capabilities of a navy.”

investimento (MCNEILL, 1984). Os navios se tornavam mais caros, e ao mesmo tempo o orçamento da Marinha inchava, como demonstrado nos quadros 7 e 8.

Quadro 7: Custo por unidade de couraçado, 1904-1913

Classe de couraçado	Ano de comissionamento	Custo por unidade
Lord Nelson	1904-5	£1,5 milhão
Dreadnought	1905-1906	£1,79 milhão
King George	1910-1911	£1,95 milhão
Queen Elizabeth	1912-13	£2,5 milhões

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1983, p.228)

Quadro 8: Orçamento da Marinha Real, 1899-1914

Ano	Gastos Autorizados (£ milhões)
1899	24,1
1903	34,5
1904	35,5
1909	32,3
1910	40,4
1914	48,8

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1983, p.228) e McNeill (1984, p.287)

O acirramento da corrida armamentista foi contemporâneo de uma mudança nas alianças político-militares da Inglaterra. Nos anos que se seguiram à Primeira Crise do Marrocos, a rivalidade entre a Inglaterra e a Alemanha se acirrava, ao passo que os ingleses começaram a se aproximar da França. Cada vez mais ficava claro que eles eram aliados necessários para combater a ameaça alemã em caso de um conflito de grandes proporções. Para a Grã-Bretanha, um acordo com a França significaria poder mover parte de sua frota do Mediterrâneo para os portos nas Ilhas Britânicas, mantendo a liderança britânica no Mar do Norte e garantindo seus interesses comerciais e imperiais no Mediterrâneo e Oriente Próximo (KENNEDY, 1983). Nesse contexto, a *Entente Cordiale* (que existia desde 1904) ganhou força, e a França passou a reforçar os interesses britânicos nas regiões supracitadas. Por mais positivo que isso fosse para o Almirantado, para as classes políticas significava um declínio ainda maior da posição da Inglaterra no mundo.

No outono (no hemisfério norte) de 1914, a Marinha Real possuía trinta e um couraçados *dreadnoughts*, mais dezesseis deles em construção, e trinta e nove couraçados *pré-dreadnoughts*. Era uma força de tamanho incomparável, embora todos esses navios estivessem sendo preparados – pelo menos virtualmente – para uma grande batalha *mahaniana* no Mar do Norte, enquanto o resto do mundo era deixado de lado pelo Almirantado inglês. Ao mesmo tempo, o governo inglês firmava compromissos cada vez maiores com seus aliados continentais para se envolver em campanhas terrestres na Europa (KENNEDY, 1983).

Entre a revista de Spithead de 1897 e a declaração de guerra à Alemanha em 1914, as políticas externa, naval e militar da Grã-Bretanha tinha sofrido enormes mudanças, as quais faziam parte de um processo ainda maior: o declínio constante da sua predominância mundial e a derrocada da Pax Britannica, consequência da perda de sua liderança econômica e industrial para outras potências (KENNEDY, 1983, p. 280. Tradução livre).

3.2.2 A Marinha Real na Primeira Guerra Mundial (1914-1918)

A Grã-Bretanha declarou guerra à Alemanha em 04 de agosto de 1914. Não cabe neste trabalho debater longamente os jogos políticos que levaram à eclosão da guerra ou os desdobramentos do conflito no continente. Também não cabe debater pormenores táticos e operacionais de batalhas marítimas específicas. A análise está focada nos aspectos da guerra no mar que foram cruciais para os desdobramentos e mudanças de equilíbrio a médio prazo e que influenciaram mais diretamente no objeto do trabalho: a transição hegemônica da Inglaterra para os Estados Unidos sob a ótica do poder naval.

O Almirantado, como praticamente todo o resto do corpo político inglês de tomadores de decisão, estava consciente de que a principal frente de combate à Alemanha seria por terra. No entanto, a Marinha estava confiante de que contribuiria de forma decisiva para a derrota da Alemanha. Era esperado encontrar e superar a Frota de Alto Mar (principal frota da Marinha Imperial Alemã na Primeira Guerra Mundial) em uma nova e ainda maior *Trafalgar*³⁰ – o *Armagedon* no Mar do Norte para qual Fisher e seus sucessores vinham se preparando há quase uma década (KENNEDY, 1983). Essa grande batalha decisiva – possivelmente não só resultado da herança histórica deixada por Nelson, mas também influência dos escritos de Mahan – nunca chegou a acontecer, uma vez que os almirantes alemães, dada a superioridade numérica da Marinha

³⁰ A Batalha de Trafalgar aconteceu em 1805, quando a Marinha Real, sob o comando do Almirante Nelson, enfrentou as marinhas francesa e espanhola, dentro do contexto das Guerras Napoleônicas. Com uma estratégia quase perfeitamente executada, que garantiu a Nelson a vitória, mesmo em desvantagem numérica, foi possível à Inglaterra retomar o controle do Atlântico e dar um duro golpe nas capacidades de Napoleão.

Real, tinham consciência dos resultados desastrosos para a Alemanha de um engajamento direto deste tipo.

A principal estratégia marítima da Inglaterra nos primeiros anos de guerra foi a do bloqueio naval.³¹ Aproveitando-se da vantagem oferecida por sua posição geográfica, o Almirantado ordenou estacionar vinte e dois *dreadnoughts*, e mais doze couraçados em *Scapa Flow*, no norte das ilhas britânicas. Ao mesmo tempo, foram deslocados dezenove couraçados para Portland, a fim de fechar o canal da Mancha (KENNEDY, 1983). Seriam bloqueadas, assim, as saídas alemãs tanto pelo norte, quanto pelo sul. O resultado parcial dessa política de bloqueio foi um impasse estratégico para ambos os lados no Mar do Norte, já que nenhuma das partes partira para a ofensiva no mar: apenas em alguns momentos durante toda a guerra, a insistência sobre a sua própria segurança em primeiro lugar foi abandonada, e na maior parte das vezes pelos alemães, que tinham tudo a perder e nada a ganhar com um impasse marítimo naqueles termos.

Esse cenário, que muito favorecia a Inglaterra, foi abalado pelo advento do submarino. O submarino deixou de ser uma arma para a defesa da costa e dos portos alemães e passou a ser uma das maiores ameaças à supremacia naval britânica – e não só através de ataques aos couraçados, mas mais importante, uma ameaça direta ao comércio ultramarino (KENNEDY, 1983). Desde o início da guerra, a Grã-Bretanha importava cerca de 40 por cento de sua carne e de 70 a 80 por cento de seus cereais. Ao mesmo tempo, das importações da França e da Itália, 45 por cento eram realizadas em navios britânicos, e 50 por cento do carvão era fornecido pela Grã-Bretanha em navios britânicos (GLOBAL SECURITY, 2011c). A questão da escassez de comida se tornara uma grave ameaça à própria sobrevivência inglesa; a interrupção no comércio marítimo poderia significar a queda da Entente. Assim, a maior preocupação na guerra no mar era a ameaça representada pelos ataques alemães à marinha mercante dos aliados. E de todas as formas de se atacar esses navios – através de minas, submarinos (U-Boats) e investidas de superfície –, o submarino era a mais perigosa de todas (GLOBAL SECURITY, 2011b).

No início de 1917, a Alemanha declarou que adotaria uma posição de guerra submarina irrestrita – atacando todo tipo de embarcação, sem aviso prévio. Em seguida, os Estados Unidos entraram na guerra, após o afundamento, por parte de submarinos alemães, de duas de suas embarcações militares. Com a ameaça dos U-Boats alemães, nenhum navio estava seguro a menos

³¹ No início da guerra, havia diversos navios alemães atacando navios mercantes aliados em regiões distantes do mundo, como a Ásia ou a América do Sul. A Marinha Real logrou, não sem perdas próprias, combater boa parte dessa ameaça ainda no primeiro ano do conflito.

que protegido por destroieres (navios de escolta com capacidade de “caçar” submarinos”). No entanto, os estaleiros britânicos não eram capazes de produzir tantos destroieres ou mesmo de substituir todas as perdas materiais em tempo hábil: apenas um país com uma capacidade econômica gigantesca como os Estados Unidos seria capaz de fazer isso (KENNEDY, 1983). Rapidamente, a Grã-Bretanha foi aumentando a sua dependência da sua antiga colônia.

Uma série de estratégias foi tentada para combater os submarinos alemães. O ano de 1917 foi especialmente trágico para a Marinha inglesa; seus navios estavam sendo afundados tão rapidamente que Jellicoe (então comandante da Marinha Real) previa que eles seriam derrotados até o final daquele ano (KENNEDY, 1983). Os aliados começaram a virar o jogo contra os U-Boats quando perceberam que uma das maneiras mais adequadas de proteger sua marinha mercante era através de comboios, fazendo viagens com vários navios escoltados por cruzadores rápidos bem armados e capazes de afundar submarinos. Na primavera (no hemisfério norte) de 1918, os submarinos alemães começaram a ser destruídos a uma velocidade mais alta do que eram produzidos pelos estaleiros germânicos. A última vez em que um navio aliado foi afundado por um submarino, na Primeira Guerra Mundial, foi em 02 de novembro de 1918 (GLOBAL SECURITY, 2011c).

Apesar de teoricamente ter saído vitoriosa da guerra, estava claro que não havia sido uma vitória real para a Inglaterra. Ela havia sofrido graves perdas humanas e também navais (cerca de 40% de sua marinha mercante tinha sido afundada), passou por um forte abalo em sua indústria e sistema fiscal, perdeu parte de sua participação no mercado e nas finanças mundiais. Paralelamente, se tornou uma devedora líquida dos Estados Unidos, dados os empréstimos adquiridos durante a guerra. Como resultado disso tudo, não era mais capaz de manter sua supremacia naval frente à ascensão dos Estados Unidos. Sua participação na construção mundial de novos navios passou de 58,7%, no período de 1909-1914, para 35% em 1920 (KENNEDY, 1983).

Ao mesmo tempo, os Estados Unidos iniciavam um movimento para construir a maior Esquadra do mundo, que fosse capaz de dissuadir a possibilidade de uma guerra que atingisse suas duas costas oceânicas. E dadas as capacidades industriais dos Estados Unidos, essa ambição não estava longe de se tornar realidade: ao final da guerra, a Marinha dos Estados Unidos já possuía dezesseis *dreadnoughts* e uma ampla gama de navios menores, e o Departamento da Marinha já enviara o Congresso a requisição para ampliar suas capacidades para trinta e nove *dreadnoughts* e doze cruzadores (KENNEDY, 1983). Em 1918, os Estados Unidos emergiram como a principal

ameaça à supremacia naval da Inglaterra. No entanto, os ingleses estavam exauridos moral, política e economicamente; suas capacidades industriais há muito tinham sido ultrapassadas; e a pressão para que se cortasse seus enormes gastos em defesa começou a ecoar pelo Parlamento Britânico.

3.2.3 O Tratado Naval de Washington (1922)

O Tratado Naval Anglo-Japonês, assinado em 1902, era uma das bases da presença naval britânica na Ásia-Pacífico e chave para manutenção das colônias inglesas na região. Em 1921, aproximava-se a data em que o Tratado expiraria; e no cenário político inglês o debate sobre a sua renovação era bastante intenso. Somando-se a isso, o presidente norte-americano, Warren Harding, convidou a Inglaterra, o Japão, a França e a Itália para uma conferência em Washington, tratando de desarmamento naval e a situação na Ásia-Pacífico. Durante a Conferência, que se estendeu até 1922, os Estados Unidos demandaram a suspensão do tratado naval entre o Império Britânico e o Japão, acordo esse “que era vital para a segurança do Império, na Ásia e no Pacífico, [...] [uma vez que] a Inglaterra tinha a maior potência naval do Pacífico Oeste como aliada e colaboradora na defesa da Índia, Austrália, Nova Zelândia, Hong Kong e Cingapura” (BUCHANAN, 2009, p. 98). Dada a diminuição substancial da frota inglesa no oriente, era mais do que necessário contar com um aliado na defesa de seus domínios asiáticos.

Winston Churchill, enquanto ministro da Guerra e do Ar, foi uma das principais forças favoráveis à não-renovação do Tratado. Primeiro, porque acreditava que os Estados Unidos seriam o aliado natural da Inglaterra; segundo, porque não via no horizonte temporal próximo a eclosão de um novo conflito mundial. Lord Curzon, Secretário das Relações Exteriores, e Lloyd George, então Primeiro-Ministro, por outro lado, advogavam pela renovação do tratado. Sem o acordo com o Japão, a Inglaterra seria uma potência inferior na Ásia e, caso os japoneses se virassem contra o Império que os rejeitara, os Estados Unidos pouco ou nada fariam para os ajudar, argumentavam eles. O debate acerca da renovação do tratado apresentava apenas um consenso: “todos concordavam que, se os americanos oferecessem uma aliança anglo-americana para substituir o Tratado Anglo-Japonês, ela deveria ser aceita. Mas tal proposta não estava sobre a mesa” (BUCHANAN, 2009, p. 100). O governo inglês, mesmo assim, preferiu não renovar o tratado, apaziguando os Estados Unidos, mas deixando profundos ressentimentos nos japoneses.

No entanto, a assinatura do Tratado Naval de Washington possivelmente pesou ainda mais para o declínio das capacidades navais do Império do que a não-renovação do Tratado Anglo-Japonês. Já no primeiro dia da Conferência de Washington, o Secretário de Estado norte-

americano, Charles Evans Hughes, apresentou um plano para diminuir o tamanho de todas as forças navais existentes. Obviamente, nenhuma nação seria mais afetada que a Inglaterra, já que a sobrevivência do Império dependia do poder marítimo.

“Na Conferência de Washington, as potências [...] concordaram em limitar as proporções de suas marinhas de guerra de acordo com fórmulas relativas” (KENNEDY, 1989, p. 269). O texto final do Tratado estipulou a tonelagem dos couraçados e porta-aviões das potências e o número de navios que elas poderiam manter, conforme é apresentado no quadro 9.

Quadro 9: Limites estabelecidos pelo Tratado Naval de Washington (1922)

País	Couraçados (ton)	Porta-Aviões (ton)	Nº de navios
Estados Unidos	525 000	135 000	22
Reino Unido	525 000	135 000	18
França	175 000	60 000	10
Itália	175 000	60 000	10
Japão	315 000	81 000	10

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados no texto do Tratado Naval de Washington (1922)

Além disso, o Tratado previa que todos os programas de construção naval – salvo algumas exceções – seriam interrompidos por um período de dez anos, e algumas embarcações mais antigas seriam descomissionadas. Também foram instituídas limitações sobre o tamanho, deslocamento (toneladas) e os armamentos embarcados nos navios, tanto couraçados como porta-aviões – no entanto, não foi possível chegar a qualquer tipo de acordo sobre submarinos e navios menores. Essas provisões foram, na sua maioria, sugeridas pelos Estados Unidos, mas aceitas pelo governo inglês – sob forte protesto do Almirantado. Para este, a assinatura do Tratado significou duas coisas: primeiro, pela primeira vez em séculos, a Marinha Real contentou-se com uma mera paridade naval (no caso, com os Estados Unidos) e não com a primazia absoluta; segundo, concordou em ter sua força e suas capacidades ditadas por um tratado internacional e não por considerações acerca de suas próprias necessidades de defesa e presença militar (KENNEDY, 1983).

Importa ressaltar que uma das prováveis razões pelas quais o governo britânico assinou tão prontamente o Tratado foi para evitar uma corrida naval com os Estados Unidos, a qual teria custos incalculáveis para os ingleses. O Império já via a diminuição de sua supremacia marítima desde as

últimas décadas do século XIX. Em 1921 fazia cinco anos que os ingleses não batiam a quilha de um novo couraçado. Os americanos, por outro lado vinham construindo navios desde a declaração de guerra, em 1917, sob o comando do Secretário da Marinha, Franklin Delano Roosevelt (FDR). “Após o dia do Armistício, os Estados Unidos bateram a quilha de 97 contratorpedeiros (destróieres) e 10 cruzadores como parte dos esforços de FDR para transformar a marinha dos Estados Unidos na “maior do mundo” (BUCHANAN, 2009, p. 102). Se os Estados Unidos fossem realmente seguir com os planos de construir a maior marinha do mundo, a Inglaterra não poderia competir com eles. Além de os Estados Unidos configurarem o país com maior riqueza e disponibilidade de recursos, o Reino Unido era um devedor líquido em relação a eles, não podendo arriscar que os empréstimos contraídos durante a guerra fossem cobrados nesse momento. A possibilidade de uma guerra com os Estados Unidos era simplesmente incogitável (KENNEDY, 1983).

Em linhas gerais, o resultado da Conferência Naval de Washington significou a desistência do Império Britânico de sua supremacia marítima, “que havia sido sua prerrogativa inalienável e sua proteção mais segura desde a batalha de *Trafalgar*[...]. Nunca mais um Fisher no Almirantado ficaria livre para determinar os padrões das forças navais mundiais, de acordo com as exigências britânicas” (BUCHANAN, 2009, p. 103). Com a assinatura do Tratado, a Inglaterra não poderia mais expandir suas capacidades navais, especialmente em termos de grandes couraçados. O plano apresentado por Hugher e acatado pelos ingleses, pôs um fim nos supernavios britânicos. “Assim terminou o domínio britânico absoluto nos mares, que havia sido o pilar de sustentação e, de alguma forma, a *raison d’être* de seu Império” (BUCHANAN, 2009, p. 102-103).

3.3 A Inglaterra na década de 1920: Churchill e a derrocada final da hegemonia naval britânica

Churchill saíra satisfeito com o resultado da Conferência Naval de Washington. Ele não via claras ameaças à hegemonia inglesa, e acreditava que os Estados Unidos seriam um aliado natural da Inglaterra. Não havia, portanto, razões para se jogar em uma nova corrida armamentista, que demandasse grandes parcelas do orçamento britânico para a Marinha Real. Durante os anos 1920, Churchill assumiu a pasta das finanças – Chanceler do Exchequer –, e empreendeu sucessivos cortes nos gastos governamentais e uma política de valorização da libra, onde os gastos militares estavam no primeiro lugar na lista das contingências (KENNEDY, 1983).

Durante a Primeira Guerra Mundial, os governos beligerantes abandonaram o compromisso com a conversibilidade das moedas domésticas em quantidades fixas de ouro. Durante a Primeira Guerra Mundial, possuir reservas em ouro era fundamental para importar armas, alimentos e matéria-prima para manter a máquina bélica funcionando. Os governos, então, promulgaram leis e impuseram normas proibindo a exportação do metal (EICHENGREEN, 2012). Foi nesse contexto que a Grã-Bretanha contraiu amplas dívidas com os Estados Unidos para o financiamento de seus esforços de guerra, que se estendiam muito além do que era imaginado antes de 1914. No pós-guerra, a libra já não ocupava a posição privilegiada na economia financeira mundial, uma vez que “o grau de complementariedade entre os investimentos no exterior e as exportações de bens de capital britânico já não era tão grande quanto antes de 1913” (EICHENGREEN, 2012, p. 75).

Em 1925, como parte de seus esforços para manter a hegemonia britânica através das finanças, Churchill toma a decisão de retornar a libra para o Padrão Ouro. De início, optou-se por cotar a libra de acordo com a sua paridade antes da guerra. No entanto, não era possível restaurar a relação entre os preços ingleses e os preços no exterior do mesmo período.

O fato de o câmbio ter mudado de patamar antes do nível de preços significa que os preços britânicos estavam excessivamente elevados, gerando dificuldades competitivas para os exportadores de produtos têxteis de Lancashire e para as companhias do setor químico que competiam com exportadores de outros países. A *supervalorização* da libra fez cair a demanda por produtos britânicos, agravando o desemprego. Isso provocou uma drenagem do Banco da Inglaterra, obrigando-o a elevar as taxas de juro mesmo à custa de provocar uma depressão na economia. O crescimento lento e o desemprego da ordem de dois dígitos que penalizaram a economia britânica no restante da década são comumente atribuídos à decisão de restaurar a paridade do período anterior à guerra (EICHENGREEN, 2012, p. 92. Grifo no original).

Dentro do seu programa de cortes nos gastos governamentais, Churchill conseguiu instituir de maneira permanente a “regra dos dez anos” em 1929, um mecanismo que previa que os gastos e investimentos em defesa deveriam ser feitos tendo em vista um horizonte de dez anos em que a Inglaterra não se envolveria em nenhum conflito. “A “regra dos dez anos” foi um ato político calamitoso. [...] Ele deu ao Tesouro uma arma simples e eficaz para aniquilar qualquer demanda por serviços de pesquisa e desenvolvimento” (BUCHANAN, 2009, p. 108). Esse mecanismo foi uma maneira que Churchill encontrou para colocar a Marinha Real no topo dos cortes orçamentários da Inglaterra. Mas não só ela, pois “Churchill se transformou no principal opositor de uma Marinha Real mais robusta dentro do Gabinete[...]. Quando já contava dois anos no posto, escreveu a Clementine: ‘Nada de dirigíveis, meia cavalaria e só um terço dos cruzadores’” (BUCHANAN, 2009, p. 107). Até 1932, “o orçamento de defesa da Inglaterra foi cortado em mais

de um terço - numa época em que os gastos militares da França e da Itália cresceram, respectivamente, 60% e 55%” (FERGUSON, 2003 apud BUCHANAN, 2009, p. 106)³².

Foi só em 1932 que a Regra dos Dez Anos foi derrubada. Contudo, os efeitos negativos sobre a Marinha Real foram tão profundos que afetaram diretamente a posição do Império Inglês no mundo. Paralelamente, a política de supervalorização da libra desacelerou a indústria inglesa, o que teve efeitos diretos sobre a indústria de construção naval – ou seja, esta foi duplamente prejudicada, tanto pela perda de competitividade do ramo industrial inglês em geral, como pelos cortes governamentais em defesa. Some-se a isso as previsões do Tratado Naval de Washington: em 1930, a Marinha Real estava reduzida a níveis jamais vistos em séculos. “Em 1931, a força naval britânica estava reduzida a 50 cruzadores, 120 contratorpedeiros e somente 3 novos encouraçados - para policiar o império mundial. Seu braço aéreo, que já fora o maior do mundo, estava reduzido a 159 aeronaves” (BUCHANAN, 2009, p. 111).

3.4 Conclusões parciais

Nesse capítulo, foi possível analisar um processo de longo prazo – o declínio da hegemonia mundial britânica – que já mostrava seus primeiros sinais nas últimas décadas do século XIX, quando a Inglaterra começou a ficar para trás no processo de expansão industrial. No entanto, essa tendência só se tornou clara depois da Primeira Guerra Mundial, quando algumas das mais importantes bases do Império – a indústria e a Marinha Real – começaram a entrar em decadência clara. Esse processo foi acompanhado de uma investida britânica sobre as altas finanças, e está diretamente ligado à evolução e declínio do poder naval inglês.

O período de expansão material (DM) da Inglaterra estendeu-se até por volta da década de 1870, com forte impacto sobre o poder naval do Império. É nesse período que acontece a primeira crise sinalizadora do “longo século” britânico. A Inglaterra reage, então, iniciando seu ciclo de expansão financeira (MD’), apoiando sua riqueza em boa parte em rendimentos invisíveis e se tornando o centro financeiro mundial. Nesse momento, a Inglaterra consegue manter sua posição hegemônica graças a esses rendimentos, manejando sustentar, inclusive, a maior indústria de construção naval do mundo por algumas décadas. No entanto, a Primeira Guerra Mundial marca o início da crise terminal do “longo século” de hegemonia britânica. O governo inglês tenta fazer

³² Ferguson, N. **Empire: The Rise and Demise of the British World Power Order and the Lessons for Global Power.** Nova York: Basic, 2003.

uma nova investida sobre as finanças, dessa vez sem tanto sucesso; a decadência da indústria e do poderio naval ingleses foi em grande parte reflexo desse movimento.

4 A ASCENSÃO DA HEGEMONIA NORTE-AMERICANA

Este capítulo é dedicado à análise da ascensão da hegemonia norte-americana, processo que se funde com o declínio da supremacia britânica desde a década de 1870. Primeiramente, apresenta-se um rápido panorama das mudanças econômicas – especialmente industriais – na sociedade estadunidense no período que vai do fim da Guerra Civil (1865) até o término da Primeira Guerra Mundial (1918). Em seguida, expõe-se o quadro das capacidades navais dos Estados Unidos no mesmo período. Em terceiro lugar, analisam-se as variações econômicas que ocorreram nos Estados Unidos no período entre guerras – toma-se como recorte temporal o período que vai de 1918 até a declaração de guerra dos Estados Unidos ao Eixo, em 1941. Em quarto lugar, discute-se a situação da Marinha dos Estados Unidos no período entre guerras. Por fim, examina-se, de forma breve, a participação da mesma na segunda guerra mundial, com vistas a prospectar os impactos para o estabelecimento da hegemonia estadunidense no pós-guerra.

4.1 Os Estados Unidos entre 1865 e 1918

O período que se seguiu ao término da Guerra Civil Americana (1861-1865) foi de crescimento econômico extraordinário nos Estados Unidos. O país reunia uma série de vantagens econômicas que não se repetia em outras partes do mundo. Sua população crescia mais a cada ano, dadas as altas taxas de imigração; seu vasto território estava cada vez mais integrado por uma rede de transportes e comunicação extremamente eficiente – em 1914, por exemplo, os Estados Unidos possuíam 400 mil quilômetros de ferrovias, contra 74 mil quilômetros da Rússia –; as taxas de produtividade, tanto na agricultura, como na indústria, eram altíssimas, e cresciam sistematicamente com a introdução de novas máquinas; suas principais companhias eram tecnologicamente iguais ou melhores que suas concorrentes do mundo, desfrutando de um enorme mercado interno e economia de escala (KENNEDY, 1989).

Ficam claras aqui as vantagens dos Estados Unidos sobre a Grã-Bretanha. Seu território nacional extenso conectado por uma vasta rede de ferrovias e hidrovias permitia que os recursos do Oeste americano, especialmente agrícolas e minerais, fossem transportados para áreas com maiores vantagens comparativas para uma produção mais rentável – a indústria se tornou cada vez mais regionalmente especializada e dominada por empresas que trabalhavam em larga escala (LAMOREAUX, [2007]). Além disso, o mercado interno crescia rapidamente, abrindo novas oportunidades para empresários e empreendedores, funcionando como um incentivo em larga

escala à inovação tecnológica; de fato, as taxas de registros de patentes dispararam, e as tecnologias desenvolvidas contribuíam, num círculo virtuoso, para a expansão da indústria e a melhora na produtividade.

De 1865 até o final do século XIX, a produção norte-americana de trilhos ferroviários aumentou 523% e a quilometragem das ferrovias em funcionamento em 567%. A produção de petróleo bruto foi de 3 milhões de barris por ano para mais de 55 milhões de barris, sendo o maior produtor de petróleo no mundo no início do século XX. A fabricação de lingotes de ferro passou de menos de 20 mil toneladas para mais de 9 milhões de toneladas; em 1913, produziam 31,8 milhões de toneladas de ferro gusa, mais do que a Inglaterra, Alemanha, França e Rússia somadas (ver Quadro 3, capítulo 2). Em 1914, os Estados Unidos produziam anualmente 455 milhões de toneladas de carvão, contra 292 milhões de toneladas produzidas pela Inglaterra (KENNEDY, 1989). Seu consumo de energia, enquanto indicativo tanto do nível de infraestrutura nacional quanto do volume de atividade industrial, era superior ao de qualquer outra potência, como é possível perceber no Quadro 10.

Quadro 10: Consumo de energia das potências, 1890-1913 (em milhões de toneladas métricas de equivalente de carvão)

	1890	1900	1910	1913
Estados Unidos	147	248	483	541
Reino Unido	145	171	185	195
Alemanha	71	112	158	187
Rússia	10,9	30	41	54
França	36	47,9	55	62,5
Itália	4,5	5	9,6	11
Japão	4,5	4,6	15,4	023

Fonte: Elaboração própria com base em dados apresentados por Kennedy (1989, p.198).

Entre 1865 e 1920, o Produto Interno Bruto (PIB) dos Estados Unidos aumentou sete vezes, e a renda per capita mais que dobrou (LAMOREAUX, [2007]). O país transformou-se, nesse intermédio, no maior produtor mundial de manufaturas (ver Quadros 1, 4 e 5, capítulo 2), inundando o mercado internacional com seus produtos de ferro e aço, suas máquinas agrícolas e operatrizes e equipamentos elétricos. Essa expansão na industrialização, somada ao aumento da

produtividade e competitividade da agricultura, mudaram a posição do Estados Unidos no comércio mundial, que tradicionalmente era a de exportador de matéria-prima – especialmente algodão para a Inglaterra – e de importador de produtos manufaturados. O país se tornou um exportador líquido:

Entre 1860 e 1914, os Estados Unidos aumentaram suas exportações em mais de sete vezes (de 334 milhões de dólares para 2,365 bilhões), e como protegiam de maneira tão intensiva seu mercado interno, as importações aumentaram apenas cinco vezes (356 milhões de dólares para 1,896 bilhão) (KENNEDY, 1989, p. 238).

Esse excedente no comércio internacional significava que o outro lado (nesse caso, particularmente a Europa) precisava cobrir grandes déficits com transferência de capital para os Estados Unidos. Esse movimento de capital realizava-se pelos crescentes fluxos de investimentos europeus na economia norte-americana – “entre 1855 e 1865, o investimento estrangeiro líquido nos Estados Unidos tinha dobrado; nos dez anos até 1875, ele triplicou” (MORRIS, 2013), em 1914, ele chegou a 7 bilhões de dólares, com a maior parte desse montante advindo da Inglaterra (KENNEDY, 1989). Apesar de que parte desse fluxo de capitais para os Estados Unidos retornasse na forma de lucros sobre os investimentos europeus e pagamentos americanos por serviços como transporte marítimo e seguro – mais uma vez, a contribuição dos ganhos invisíveis para o balanço de pagamentos inglês –, o peso que isso representava para as finanças europeias era grande, sendo agravado pela política do Tesouro Americano de acumular – e acumular, apenas – cerca de um terço dos estoques mundiais de ouro. Por outro lado, a estrutura financeira dos Estados Unidos ainda era subdesenvolvida e a maior parte de seu comércio era feita em libras esterlinas (KENNEDY, 1989).

Quando a Inglaterra entrou na guerra em agosto de 1914, seus governantes acreditavam que o volume de investimentos no estrangeiro e suas reservas seriam suficientes para manter o país em estado de beligerância, e parecia impensável que eles se tornariam dependentes financeiramente de outro país para vencer o conflito. No entanto, já em 1915, a demanda inglesa por subsídios para sua máquina de guerra ultrapassava as projeções feitas pela Real Comissão de 1915; boa parte dos armamentos, máquinas e matérias-primas requeridas pela Inglaterra só poderia ser fornecida pelos Estados Unidos. As maciças compras da Inglaterra rapidamente erodiram os direitos que essa possuía sobre a renda advinda de seus investimentos em terras norte-americanas, ao passo que os americanos passaram a acumular direitos sobre as receitas e os ativos ingleses. “Nos primeiros anos

da guerra, os ativos britânicos nos Estados Unidos foram liquidados na Bolsa de Nova York com pesados descontos nos preços” (ARRIGHI, 2013, p. 278).

Em abril de 1917, os Estados Unidos declararam guerra à Alemanha e suspenderam as restrições aos empréstimos à Inglaterra. “Entre essa data e o Armistício, [a Grã-Bretanha] tomou emprestado do governo norte-americano, para custear “necessidades absolutas de subsistência e de guerra”, não muito menos de £ 1 bilhão” (MILWARD apud ARRIGHI, 2013, p. 279)³³. Assim, quando os americanos entraram na guerra, sua participação teve um significado muito mais econômico do que militar, transformando totalmente o equilíbrio do conflito e compensando o colapso da Rússia, ocorrido na mesma época (KENNEDY, 1989). Sua base industrial, que em 1913 correspondia ao maior percentual da produção manufatureira do mundo (ver Quadro 5, capítulo 2), e sua produção agrícola, responsável por metade das exportações mundiais de alimentos (KENNEDY, 1989), eram capazes de prover recursos não só para a Inglaterra, mas para todos os Aliados.

Em termos econômicos e tecnológicos, os Estados Unidos, juntamente com algumas nações periféricas, foram os mais favorecidos pela guerra. As demandas dos Aliados aqueceram a indústria norte-americana e fomentaram uma série de inovações tecnológicas. Em 1918, ao fim do conflito, os Estados Unidos não só tinham uma balança comercial superavitária, como também possuíam um grande volume de ativos no exterior – somando-se com a diminuição dos direitos externos sobre as rendas da produção norte-americana, dado que o governo recomprara alguns dos investimentos que tinham construído a infraestrutura americana no século XIX –, resultando em um excedente líquido na sua conta corrente. O dólar norte-americano transformara-se em uma moeda de reserva madura, e a crescente participação dos Estados Unidos nas finanças internacionais levou a um aumento da influência de seus banqueiros (ARRIGHI, 2013). No entanto,

[A] capacidade norte-americana de administrar o sistema monetário mundial continuava nitidamente inferior à capacidade residual da própria Grã-Bretanha. [...] Sem dúvida, o grande aumento da participação norte-americana na liquidez mundial durante a guerra levava a um aumento igualmente significativo do poder e da influência da comunidade financeira nova-iorquina em geral e da Casa Morgan em particular, dentro das redes de altas finanças baseadas em Londres. Mas essa redistribuição do poder e da influência não alterou o modo de funcionamento do sistema monetário mundial. Wall Street e o Federal Reserve de Nova York simplesmente se aliaram à City londrina e ao Banco da Inglaterra [...]. (ARRIGHI, 2013, p. 280-281. Grifo no original)

4.1.2 A Marinha dos Estados Unidos entre 1865 e 1918

³³ MILWARD, A. S. *The Economic Effects of the Two World Wars on Britain*. Londres: Macmillan, 1970.

A Marinha dos Estados Unidos, ao fim da Guerra Civil Americana, era basicamente equipada para navegar nos rios norte-americanos e no seu litoral. Esse panorama se manteve assim até por volta do ano de 1885, quando o governo começou a ordenar a modernização da esquadra americana. Isso aconteceu pela pressão de vários setores políticos por uma diplomacia mais ativa, já que, tradicionalmente, os Estados Unidos se mantinham isolados das questões que não envolvessem seus interesses diretos. Contudo, o aumento vertiginoso no seu poderio industrial e na participação no comércio internacional – ainda que esta não tão acentuada – influenciaram os requerimentos por uma política externa mais participativa e afirmativa.

Na década de 1890, dois litígios marcaram uma virada na diplomacia norte-americana. Primeiro, a disputa em 1895 com a Inglaterra pela demarcação da fronteira venezuelana, que quase levou os navios dos dois países, estacionados nas águas da Venezuela, às vias de fato. Três anos depois, os Estados Unidos entraram em guerra com a Espanha por razão da intervenção norte-americana no processo de independência de Cuba. Esses dois momentos foram justificados pelos termos da Doutrina Monroe – “América para os americanos”, doutrina que advogava pelo fim do intervencionismo europeu nas Américas e que cada vez mais era baseada em uma diplomacia ancorada em meios militares – especialmente navais – poderosos (KENNEDY, 1989). No entanto, a Guerra Hispano-Americana teve desdobramentos que foram além do continente americano.

A guerra entre os dois países foi travada tanto no Caribe, em Cuba e Porto Rico, quanto no Pacífico, onde a Espanha mantinha possessões nas Filipinas e em Guam. Depois de dez semanas de guerra, os Estados Unidos derrotaram a Espanha em todos os teatros, fato que marcou o fim do Império Espanhol. Como resultado, os Estados Unidos anexaram as antigas colônias espanholas nas Filipinas, em Guam e em Porto Rico, tornando o país uma nova potência colonial, ainda que tardia. Com Cuba, os Estados Unidos mantiveram um status especial de relação, assegurando uma base naval permanente em território cubano, a base de Guantánamo, operada pelos norte-americanos até hoje.

A guerra também marcou uma virada definitiva na visão dos políticos americanos sobre a importância da Marinha. A partir de então, teve início um programa de rearmamento que promoveu o fortalecimento da indústria naval dos Estados Unidos, e ao mesmo tempo colocou o país em uma posição ascendente de potência naval. Ainda que na virada de século o país estivesse bastante atrás das potências europeias em termos de grandes navios couraçados, esse quadro se alteraria

rapidamente já nas primeiras décadas do século XX (Quadro 2, capítulo 2). E o país possuía capacidade industrial para dar suporte às crescentes encomendas de navios.

Outro aspecto importante para o crescimento da indústria naval nos Estados Unidos, foi o crescente número de encomendas internacionais. O país carecia de uma política mais decidida de apoio governamental e diplomático às exportações navais – quadro que só se alterou com os presidentes Theodore Roosevelt e em seguida Willian Taft, na primeira década do século XX. Mas por outro lado, desde 1885 o governo encomendava grandes navios para a Marinha. A partir de então, os estaleiros dos Estados Unidos passaram a atentar para os mercados russo e japonês, que estavam em franca expansão. “Em 1896 foi criada a *American Ordnance Co.*, truste que reuniu cinco grandes produtoras de armamentos, com o objetivo de disputar os mercados asiáticos, do sul e centro-americano” (MARTINS FILHO, 2010, p. 117).

“Quando o famoso desenhista de navios de guerra britânico sir Willian White fez uma viagem pelos Estados Unidos em 1904, ficou espantado ao descobrir que 14 encouraçados e 13 cruzadores estavam sendo construídos simultaneamente em estaleiros americanos” (KENNEDY, 1989, p. 237). Por outro lado, a marinha mercante americana permanecia pequena em comparação ao tamanho de sua esquadra. O tamanho reduzido da marinha mercante americana explica-se pela incipiente participação do comércio exterior na economia dos Estados Unidos (representava cerca de 8% do seu PNB em 1913), e pelo fato de que a marinha mercante inglesa realizava uma parte considerável dos fretes internacionais. (KENNEDY, 1989).

A década de 1910 foi marcada pelo governo de Theodore Roosevelt na presidência. Roosevelt fora comandante da Marinha durante a Guerra Hispano-Americana e secretário do Departamento da Marinha nos anos 1890³⁴. Ele foi o responsável por, no seu período à frente do país, transformar a Marinha dos Estados Unidos na terceira maior frota do mundo, ficando atrás apenas da Inglaterra e da Alemanha. Roosevelt acreditava na importância de os Estados Unidos possuírem uma diplomacia assertiva e participativa, à altura de sua grandiosidade econômica e industrial. Além disso, ele advogava que tal diplomacia deveria ser ancorada em uma Marinha poderosa, a única arma capaz de levar o poderio do país a todas as partes do mundo. E Roosevelt concretizou essa visão de política externa de uma forma bastante literal.

³⁴ Um fato curioso é que Theodore Roosevelt possuía entre seus conselheiros mais próximos, Alfred Mahan. De fato, as ideias de Mahan sobre a necessidade de uma marinha grandiosa teve grande influência nas políticas navais de Roosevelt.

Em 1907, a frota dos Estados Unidos, apelidada à época de “Grande Frota Branca”, iniciou uma viagem de circunavegação, com o objetivo de expor ao mundo o poderio naval americano. A frota partiu liderada por dezesseis couraçados, os quais foram escoltados por diversas outras embarcações. Esses navios eram os mais modernos da Marinha dos Estados Unidos: “o casco do USS *Connecticut* estava na água há menos de um ano, enquanto o mais antigo desses navios, o USS *Kearsarge*, ainda não havia alcançado a idade de oito anos. Cada um deles era movido à carvão [...] e deslocava entre 11,5 e 16 mil toneladas” (HENDRIX, 2009, p. xiii)³⁵. A “Grande Frota Branca” retornou aos Estados Unidos em 1909, último ano de Roosevelt enquanto presidente, após ancorar em portos dos cinco continentes.

Em 1914, as despesas navais dos Estados Unidos giravam em torno de 139 milhões de dólares, o que representava 19% dos gastos federais – contra 6,9% em 1890. A Esquadra norte-americana ainda era consideravelmente menor que a marinha inglesa, e possuía menos couraçados do que a Alemanha (KENNEDY, 1989). No entanto, a Marinha dos Estados Unidos era apoiada por uma base industrial sem comparações nos dois países; sua capacidade de expansão era muito maior do que a de qualquer outra marinha no mundo. De fato, durante a Guerra foram os Estados Unidos que conseguiram prover navios, armamentos e provisões para os Aliados (ver ponto 2.2.2, capítulo 2). O país podia “lançar navios mercantes às centenas, uma necessidade vital [...] [quando] os submarinos afundavam mais de 500 mil toneladas mensais de navios britânicos e aliados. Podia construir destroieres num prazo espantoso de três meses” (KENNEDY, 1989, p. 263).

Em agosto de 1916, o Congresso norte-americano aprovou um ambicioso programa de construção naval que requeria a construção de dezesseis couraçados e cruzadores de batalha, o que mais que dobraria a força de combate da Marinha dos Estados Unidos (ROGERS, [1992]). No ano seguinte, o país entrou na Guerra. Sua esquadra, no entanto, foi pouquíssimo afetada, em comparação com as marinhas dos países que estavam no conflito desde 1914. Ao final da guerra, não só os Estados Unidos tinham se transformado num credor mundial, como sua marinha era comparável à da Inglaterra – porém com navios mais modernos – e bastante superior às das outras potências.

4.2 Os Estados Unidos no período entre guerras

³⁵ Do original: “The hull of the USS *Connecticut* had been in the water less than a year, while the oldest of the ships, the USS *Kearsarge*, had not yet reached the age of eight. Each burned coal for fuel [...] and displaced between 11,500 and 16,000 tons.”

Como visto anteriormente, ao final da Primeira Guerra Mundial, os Estados Unidos haviam se tornado credores internacionais, além de já serem os maiores produtores em termos de indústria e agricultura. Possuíam um mercado interno capaz de sustentar economias de escala extensivas, nas quais se apoiavam firmas e distribuidoras gigantescas, permitindo o florescimento do modo de produção fordista³⁶. Na década de 1920, a produtividade aumentava num ritmo muito mais rápido nos Estados Unidos do que no resto do mundo, o que, além de acentuar as vantagens competitivas dos norte-americanos, agravava as dificuldades dos países devedores de amortizar suas dívidas (ARRIGHI, 2013). Assim, os países aumentavam sua dependência em relação ao dólar, ao passo que os Estados Unidos se voltavam cada vez mais para seu mercado interno.

Em 1925, a Inglaterra retomou o padrão ouro, sendo seguida por quase todos os países europeus nesse processo. “No intuito de estabilizar suas moedas, os governos recorreram a quotas de importação, moratórias e acordos de suspensão, [...] embargos sobre as exportações de capital, controle do comércio exterior e fundos de equalização de trocas” (ARRIGHI, 2013, p. 281-282). Essas medidas, que visavam fortalecer as moedas e o comércio internacional, acabaram resultando em uma estagnação produtiva e comercial na Europa. Rapidamente, foi se criando um crescente desequilíbrio estrutural nos pagamentos mundiais,

Os investimentos de capital que cruzavam as fronteiras estatais assumiram um caráter cada vez mais especulativo e de curto prazo [...]. Nessa situação, uma alta ou uma baixa especulativas repentinas nos Estados Unidos resultariam numa suspensão dos empréstimos externos e desmoronamento de toda a complexa estrutura em que se baseava o restabelecimento do comércio mundial. E foi justamente isso que acabou acontecendo. Perto do fim de 1928, a alta de Wall Street começou a desviar os recursos dos empréstimos externos para a especulação interna. À medida que os bancos norte-americanos foram cancelando seus empréstimos europeus, a exportação líquida de capitais dos Estados Unidos – que subira de menos de US\$ 200 milhões em 1926 para mais de US\$ 1 bilhão em 1928 – voltou a despencar para US\$ 20 milhões em 1929. (ARRIGHI, 2013, p. 282)

Os efeitos que seguiram à quebra da Bolsa de Nova York em 1929 são bastante conhecidos. A depressão foi atingindo uma economia após a outra, levando à interrupção dos empréstimos e investimentos dos Estados Unidos no exterior, e à ascensão de governos com medidas protecionistas exacerbadas, democráticos ou não. Em 1931, o governo britânico acabou com a conversibilidade libra-ouro, o golpe final na dominação financeira de Londres. A partir daí, a crise se intensificou e os países se fecharam, buscando respostas dentro de suas economias nacionais e

³⁶ Em linhas gerais, o fordismo foi um modo de organização e produção em massa idealizado por Henry Ford na primeira metade do século XX. Baseou-se na racionalização da produção a partir de inovações tecnológicas e organizacionais para possibilitar a produção em massa, de um lado, e o consumo em massa, de outro.

atrofiando ainda mais o comércio internacional – o que devastou as empresas que dependiam das exportações, especialmente nos Estados Unidos.

A crise afetou todos os setores da economia norte-americana. As exportações de trigo passaram de 200 milhões de dólares em 1922, para 5 milhões em 1932; as exportações de automóveis caíram de 541 milhões de dólares em 1929, quando os Estados Unidos produziam mais de 4,5 milhões de veículos por ano, para 76 milhões de dólares em 1932 (KENNEDY, 1989). As plantas de aço operavam em cerca de 12% de suas capacidades em 1932, e a construção industrial havia baixado de 949 milhões de dólares, em 1929, para 74 milhões de dólares. Desde a Guerra Civil a quilometragem de novos trilhos de ferrovias não era tão pequena. A produção industrial caíra pela metade. Em 1932, havia cerca de 30 milhões de pessoas desempregadas nos Estados Unidos (LEUCHTENBURG, 2009).

Em 1932, Franklin D. Roosevelt foi eleito presidente dos Estados Unidos com uma margem histórica de votos. Quando assumiu o governo, ele não tinha um programa claro sobre como combateria a crise que arrasara a economia do país nos últimos três anos; com essa finalidade, cercou-se dos mais diferentes conselheiros, trabalhando com representantes dos diferentes setores da economia e com as casas legislativas federais. Num primeiro momento, Roosevelt tratou de “libertar a política norte-americana, voltada para a recuperação econômica nacional, da subordinação aos princípios da moeda forte defendidos por Londres e [pelos banqueiros de] Nova York” (ARRIGHI, 2013, p. 288). Para isso, o presidente ordenou a suspensão da conversibilidade do dólar em ouro – o que representou a derrocada do que restava do padrão-ouro internacional –, separou as atividades bancárias comerciais e as de investimento (ARRIGHI, 2013), e, pela primeira vez na história, estabeleceu uma regulamentação federal sobre Wall Street (LEUCHTENBURG, 2009).

Nos cem primeiros dias de seu governo, Roosevelt assumiu uma série de compromissos: prometeu distribuir grandes somas para recuperar a agricultura; tomou a responsabilidade pelo bem-estar de milhões de desempregados, concordou em empreender novos experimentos de planejamento regional, prometeu bilhões de dólares para evitar que casas e fazendas fossem desapropriadas, investiu enormemente em obras públicas; e comprometeu o país com um programa sem precedentes de cooperação do governo com as indústrias (LEUCHTENBURG, 2009). Em relação a este último ponto, Roosevelt aprovou, em junho de 1933, o *National Industrial Recovery Act* (NIRA – lei nacional de recuperação industrial, em tradução livre), com a finalidade de instigar

a produção industrial através de uma série de códigos de competição nos diferentes setores industriais, os quais seriam fiscalizados pelo Estado. “A ideia fundamental do NIRA era [...] estabilizar cada setor industrial em um nível lucrativo para os trabalhadores. Os códigos de competição, válidos por um período de dois anos, seriam elaborados pelas próprias corporações em cada ramo industrial” (LIMONCIC, 2009, p. 138).

Em 1935, a economia dos Estados Unidos mostrava sinais de melhora, ao passo que a população ganhava confiança no governo. No entanto, uma parcela substancial da população ainda estava desempregada, o que levou a leis emergenciais para a criação de grandes montantes de vagas de emprego em serviços públicos. Mais importante, o NIRA estava dando sinais de que não funcionava como fora idealizado. Isso porque muitos empresários não respeitavam a sua diretiva de que os trabalhadores tinham o direito de se organizar e negociar enquanto sindicatos. Essas empresas aderiram à prática de formar *company unions* (sindicatos empresariais, em tradução livre), através dos quais ofereciam “tratamento médico e dentário, férias remuneradas e seguro contra acidentes, cobrando uma taxa de apenas 1 dólar ao ano em troca do posicionamento contra a prática de greves pelos seus membros” (LIMONCIC, 2009, p. 143). Quando os trabalhadores se recusavam a participar desses *company unions* e formavam seus próprios sindicatos, as empresas, em retaliação, não aceitavam negociar com eles. Ao mesmo tempo, os críticos do NIRA acusavam o dispositivo de facilitar a formação de monopólios empresariais. No mesmo ano, quando deveria ser renovado por um novo período de dois anos, a Suprema Corte dos Estados Unidos derrubou o NIRA, alegando sua inconstitucionalidade.

Em resposta, o congresso aprovou a criação do *National Labor Relations Board* (NLRB – Conselho nacional das relações trabalhistas, em tradução livre), uma agência independente com poderes não só para conduzir eleições para determinar as unidades de barganha mais apropriadas, mas também para coibir as empresas de cometerem práticas trabalhistas injustas, como demitir trabalhadores por participarem de sindicatos ou criar *company unions* dominadas pelos trabalhadores (LEUCHTENBURG, 2009). A criação do NLRB deu início a uma nova fase do New Deal, baseada na imposição da negociação coletiva dos direitos trabalhistas, em que as “unidades de negociação, formas de voto, procedimentos eleitorais e certificação eram de total responsabilidade e jurisdição da agência [NLRB]” (LIMONCIC, 2009, p. 202).

Em 1937, a produção manufatureira mundial estava voltando aos níveis anteriores à crise de 1929; nos Estados Unidos, a participação na produção mundial estava quase chegando ao seu

patamar de nove anos atrás, como ilustrado no Quadro 11. No entanto, uma desaceleração no ritmo econômico do país no biênio de 1937-1938 fez com que o país perdesse parte de sua parcela na produção manufatureira mundial. Somando-se a isso, o presidente viu-se obrigado a abandonar, ainda que paulatinamente, sua política externa tradicionalmente isolada das questões europeias, face à ascensão dos regimes fascistas, na Europa, e o prolongamento das agressões japonesas na China. Roosevelt, então, adotou uma nova posição: ele passou a pressionar o Congresso por aumentos em grande escala nos gastos com defesa. Os Estados Unidos ainda gastavam nesse setor menos que a Grã-Bretanha ou o Japão, e em termos de Produto Nacional Bruto, investia menos que 2% desse total em defesa, uma porcentagem bastante inferior à de qualquer outra potência no período (KENNEDY, 1989). Assim, teve início uma série de aprovação de leis que permitiram uma expansão maciça na máquina de guerra americana, que combinou a constante necessidade de gerar novos empregos com a preparação para um conflito iminente de grandes proporções.

Quadro 11: Parcelas Relativas da Produção Manufatureira mundial, 1929-1938

	(porcentagem)			
	1929	1932	1937	1938
Estados Unidos	43,3	31,8	35,1	28,7
Reino Unido	9,4	10,9	9,4	9,2
Alemanha	11,1	10,6	11,4	13,2
União Soviética	5	11,5	14,1	17,6
França	6,6	6,9	4,5	4,5
Itália	3,3	3,1	2,7	2,9
Japão	2,5	3,5	3,5	3,8

Fonte: Elaborado com base em dados apresentados por Kennedy (1989, p.318).

Importa ressaltar aqui que a economia norte-americana, no final da década de 1930, encontrava-se em grande parte subutilizada. Em 1938, por exemplo, os Estados Unidos produziam 26,4 milhões de toneladas de aço, contra os 20,7 milhões da Alemanha ou os 16,5 milhões da União Soviética. Mesmo assim, as indústrias desses países operavam a plena capacidade, enquanto dois terços das usinas siderúrgicas dos Estados Unidos estavam ociosos (KENNEDY, 1989). As taxas de produtividade apresentavam grandes melhorias, devido a uma série de inovações tecnológicas

e administrativas, mas ainda havia cerca de 10 milhões de americanos desempregados. Desta maneira, existindo vontade política, os Estados Unidos poderiam mobilizar recursos incomparáveis para seus programas de rearmamento, assim como para sustentar não só a sua, mas a participação de vários aliados em um conflito prolongado.

Com a eclosão da guerra na Europa, houve uma guinada nos gastos com defesa por parte do governo estadunidense. Em maio de 1940, o presidente Roosevelt requisitou com urgência uma apropriação especial de quase 1 bilhão de dólares, elevando o orçamento anual para um valor de mais de 3 bilhões de dólares, montante sem precedentes na história americana. O objetivo era expandir o Exército, a Marinha, o Corpo de Fuzileiros Navais e construir uma Força Aérea com cinquenta mil aeronaves. Ao mesmo tempo, foi levada a cabo uma série de mudanças para incentivar a indústria bélica. Decidiu-se que os motores das aeronaves seriam padronizados; as leis antitruste foram suspensas para o setor de produção de armas; afrouxou-se a regulamentação sobre os contratos de compras de armamentos (KATZNELSON, 2013).

“Enquanto o dinheiro fluía [...], as fábricas americanas expandiam-se, e a produção de armas começou a prover um antídoto poderoso para a depressão econômica recorrente” (KATZNELSON, 2013, p. 307. Tradução nossa)³⁷. Estava se formando uma espécie de pacto nacional em torno da construção das Forças Armadas norte-americanas. Esse pacto era endossado pela população e pelas classes políticas; o Congresso passou a aprovar os novos requerimentos num regime de quase unanimidade. Esse quadro se expandiu com a aprovação do Lend-Lease³⁸ em 1941. Durante a Segunda Guerra Mundial, a produção de insumos para sustentar os Estados Unidos e seus aliados levou a economia norte-americana a operar a plena capacidade novamente, significando não só a total recuperação da crise de 1929, como também a consagração da supremacia econômica dos Estados Unidos no mundo.

4.2.1 A Marinha dos Estados Unidos no período entre guerras

Os Estados Unidos emergiram da Primeira Guerra Mundial como uma das maiores potências navais do mundo. Em números de grandes navios, seu arsenal já era comparável ao da Inglaterra, e se levados a cabo os programas de construção aprovados pelo Congresso, muito em

³⁷ Do original: “As Money flowed [...], American factories were booming, and weapons production began to provide a powerful antidote to a recurring economic depression.”

³⁸ Acordo em que os Estados Unidos se comprometiam em prover petróleo, alimentos e armamentos para Inglaterra, França, República da China e União Soviética, em troca de poder utilizar bases em seus territórios durante a guerra.

breve seria a maior marinha do mundo. Em 1919, o Congresso norte-americano aprovou uma lei (*Naval Act of 1919* – lei naval de 1919, em tradução livre) que basicamente daria continuidade ao fluxo de recursos para completar os planos de construção aprovados durante a Primeira Guerra Mundial (ver sessão 3.1.1). Se levada a cabo a intenção do presidente Wilson, de construir uma Marinha que não ficasse em segundo lugar para nenhuma outra, em poucos anos os Estados Unidos teriam uma capacidade de deslocamento total – isto é, a tonelagem de seus navios somada – de mais de um milhão de toneladas (1.118.650 toneladas, num cálculo mais exato), contra cerca de 800 mil toneladas da Inglaterra (KENNEDY, 1983).

A motivação do Congresso em aprovar a continuação dos programas de construção naval foi, em grande parte, política. No pós-Primeira Guerra, a indústria de construção naval nos Estados Unidos estava tecnologicamente a frente da inglesa, uma vez que já havia absorvido boa parte das inovações e mudanças tecnológicas desenvolvidas no período – armas de maior calibre, novas formas de propulsão, couraças mais resistentes, novos tipos de armamentos e bombas, o advento dos porta-aviões, entre outras –, enquanto os últimos navios ingleses tinha sido construídos durante a guerra e, em geral, não haviam absorvido as novas técnicas. Assim, a ideia era, através do seu poderio militar, influenciar a Inglaterra a entrar na recém-formada Liga das Nações, que à época era defendida pelo presidente norte-americano, Woodrow Wilson (ROGERS, [1992]). Esse posicionamento, no entanto, foi revertido com a eleição de Warren Harding à presidência em 1921.

Harding retomou a política externa isolacionista tradicional dos Estados Unidos e declinou a participação do país na Liga das Nações. Ao mesmo tempo, consciente da corrida armamentista que se instalaria entre as potências navais e dos aumentos dos gastos com defesa que daí adviriam, convocou a Conferência Naval de Washington, como maneira de conter a expansão desenfreada do poderio naval mundial. Enquanto os resultados da Conferência foram mais benéficos para os Estados Unidos do que para a Inglaterra em termos de primazia naval (ponto 2.2.3, capítulo 2), já que garantiu paridade entre os dois, a política de restringir as capacidades navais do país e cancelar os programas de construção naval enfrentaram críticas dentro dos setores favoráveis à ampliação da Marinha dos Estados Unidos. De fato, os anos que se seguiram à assinatura do Tratado Naval de Washington assistiram a uma estagnação – e relativa decadência – do poderio naval norte-americano.

Após a assinatura do tratado, a construção de novos couraçados foi suspensa. Para adequar-se às provisões do acordo, os Estados Unidos, assim como o Japão, optaram por transformar muitos

dos seus maiores couraçados em porta-aviões (ROGERS, [1992]). O país estagnou-se em termos navais por uma década, construindo apenas algumas canhoneiras para operar em seus rios; com a crise de 1929, esse quadro apenas se agravou. Somando-se a isso, em 1930, ano em que expiraria o Tratado Naval de Washington, as potências assinaram um novo acordo para coibir a expansão das marinhas. O Tratado Naval de Londres de 1930 manteve as diretivas do Tratado de 1922, e foi renovado em 1936. No entanto, desta vez o Japão e a Itália recusaram-se a assinar um novo tratado limitando suas capacidades navais, levantando as suspeitas de que estariam empreendendo amplos programas de rearmamento – o que rapidamente se mostrou realidade.

Durante os anos 1930, diversos dos navios da Marinha dos Estados Unidos que haviam sido construídos durante a Primeira Guerra Mundial estavam se tornando obsoletos. “Todos os destróieres que a Marinha possuía, com a exceção de 16, e todos os submarinos, com a exceção de 17, se tornariam ultrapassados antes do final do período de 6 anos de vigência do Tratado Naval de Londres [de 1930]” (WALSH, 1944. Tradução nossa)³⁹. Somando-se a isso, mesmo dentro das limitações do Tratado Naval de Washington, as outras potências tinham construído uma série de novos navios durante a década de 1920. No entanto, com o advento do New Deal, a partir de 1933, esse quadro começou a dar sinais positivos para os partidários da reconstrução da Marinha dos Estados Unidos.

Ainda em 1933, o presidente Roosevelt aprovou o repasse de parte dos fundos do PWA (*Public Works Administration*) para a construção naval. Pela Ordem Executiva 6174, ele autorizou que 238 milhões de dólares fossem alocados para o Departamento da Marinha para a construção de navios – desde que em conformidade com os limites previstos pelo Tratado Naval de Londres (ROOSEVELT, 1933). Este montante resultou na construção de 32 novos navios para Marinha dos Estados Unidos, incluindo o porta-aviões USS CV-6 Enterprise e o cruzador pesado USS CA-44 Vincennes, além de diversos outros cruzadores leves, destróieres, submarinos e lanchas torpedeiras; o Corpo Aéreo da Marinha recebeu a garantia de mais de 100 aviões e 50 aeroportos militares (LEUCHTENBURG, 2009). Em 1934, o Congresso aprovou a Lei Vinson-Trammell (*Naval Act of 1934*), que autorizou novas encomendas navais, sempre dentro dos limites impostos pelos tratados internacionais com os quais os Estados Unidos se comprometera. A lei também avançou ao instituir a possibilidade de manutenção permanente da Marinha, ao estabelecer que os

³⁹ Do original: “all the destroyers the Navy possessed, except 16, and all the submarines, except 17, would be overage before the end of the 6year period of the London Treaty.”

navios deveriam ser substituídos por novos sempre que se aproximassem de ficar obsoletos (WALSH, 1944).

Em 1936, como exposto acima, as potências assinaram um novo Tratado Naval, do qual Japão e Itália se recusaram a participar. Esse tratado, que frustrou as expectativas dos engenheiros navais norte-americanos de construir “supercouraçados” de 45 mil toneladas (o limite ainda era de 35 mil, seguindo o tratado de 1922), porém, logo caiu em desuso. O Japão, que declinara a assinatura desse novo acordo, vinha aumentando suas capacidades navais rapidamente com um programa secreto de construção – os rumores sobre a nova classe de couraçados que poderia ter um deslocamento de 60 mil toneladas, eram bastante conhecidos em Washington (ROGERS, [1992]). Ao mesmo tempo, acirrava-se a competição interestatal, com as demonstrações de força dos regimes fascistas europeus. Já não fazia mais sentido para as potências democráticas ocidentais se amarrarem a uma posição de inferioridade militar.

O ano de 1938 marcou uma reviravolta no cenário militar norte-americano: o presidente Roosevelt passou a requerer cada vez maiores investimentos em defesa, mobilizando a indústria nacional para atender a essas demandas – que, em breve, seriam somadas às demandas dos países Aliados lutando na Segunda Guerra Mundial. Neste ano foi aprovada a segunda Lei Vinson (*Naval Act of 1938*), ou “Lei da Primeira Marinha”, a primeira diretiva que instituiu uma força naval acima do permitido pelos Tratados de Washington e de Londres. Essa lei previa um aumento de cerca de 20% nas capacidades da Marinha dos Estados Unidos e autorizou a construção de couraçados com 45 mil toneladas (ROGERS, [1992]). Além disso, aumentou o número de aeronaves de 2 mil para 3 mil (ainda não existia uma Força Aérea autônoma, mas configurando Corpos da Marinha e do Exército), autorizou a construção de 26 navios auxiliares, e repassou 15 milhões de dólares para a construção de protótipos de navios leves (WALSH, 1944). No ano seguinte, “em adição aos 65 milhões de dólares autorizados para serem investidos em bases aéreas para a Marinha, o Congresso autorizou uma apropriação de 54 milhões de dólares para construção de projetos de serviço público, incluindo a construção de docas secas em vários lugares dos Estados Unidos e suas possessões” (WALSH, 1944. Tradução nossa)⁴⁰.

Em 1940, em resposta à conflagração da guerra na Europa, diversas novas políticas voltadas para o fortalecimento da Marinha foram responsáveis pela quase duplicação do seu arsenal nesse

⁴⁰ Do original: “In addition to the \$65,000,000 authorized to be expended for Naval air bases, the Congress authorized an appropriation of \$54,674,500 for the construction of publicworks projects, including the building of dry docks at various places in the United States and its possessions.”

mesmo ano (KENNEDY, 1989). Em junho, o Congresso aprovou a construção de mais 21 navios de combate, 22 navios auxiliares, ampliação das aeronaves de 3 mil para 4,5 mil; no plano organizacional, autorizou que pagamentos adiantados fossem realizados em determinados casos, assim como que negociações para construção ou reparo do arsenal da marinha fossem feitos sem a cláusula de competitividade. Além disso, deu ao presidente a autoridade de estabelecer prioridades na entrega das encomendas da Marinha e do Exército sobre encomendas privadas ou para exportação. Também foi autorizada a construção de qualquer tipo de instalação que fosse requerida pelo Departamento da Marinha em terrenos do governo, tanto no país como em seus domínios no exterior (WALSH, 1944).

Em julho de 1940, o Congresso aprovou a Lei Vinson-Walsh, ou *Two-Ocean Navy Act* (Lei da Marinha Bioceânica, em tradução livre). Essa lei autorizou um aumento na força de combate da Marinha em cerca de 70%, além de outorgar a construção de 100 mil toneladas de navios auxiliares. Também instituiu o repasse de 50 milhões de dólares para a construção de navios de patrulha e de escolta; 150 milhões de dólares para máquinas e melhorias em indústrias – públicas ou privadas – de construção naval; 65 milhões de dólares para a fabricação de munições destinadas à Marinha; e 35 milhões de dólares para a expansão de fábricas de produção de armamentos (WALSH, 1944). O governo dos Estados Unidos estava movendo todos os esforços para conceber uma Marinha que fosse capaz de proteger suas duas costas oceânicas, manter o controle do Canal do Panamá e garantir seus interesses no exterior; no processo de construir sua primazia naval, estava contribuindo para a sua primazia econômica.

Outro fator que teve importantes desdobramentos na Segunda Guerra Mundial, foram os requisitos de parte dos planejadores da Marinha para a construção de novos porta-aviões. Primeiro, os porta-aviões surgiram como uma arma de defesa capaz de proteger grandes áreas, dado o alcance de suas aeronaves embarcadas; não foi tão difícil, então, sugerir que os porta-aviões rápidos e independentes da frota de batalha poderiam manter as forças inimigas distantes do território dos Estados Unidos (KENNEDY, 2014). Assim, quando o governo começou a injetar grandes montantes na construção do poderio militar naval-aéreo, isso significou a produção de gigantescos navios somando-se à produção em massa de aviões, o que demandava uma ampla mobilização industrial e tecnológica.

Com todo o dinheiro novo sendo despejado sobre aviões e navios, a capacidade produtiva de um continente inteiro começou a sair da Depressão e assim o fez, com grandes reservas de material bruto e mão de obra qualificada. Dessa forma, uma classe completa de novos e maiores porta aviões seria construída. (KENNEDY, 2014, p. 368).

No ano de 1941, o Congresso dos Estados Unidos autorizou o repasse de 300 milhões de dólares para a modernização da Marinha. Foi concedido um aumento de 150 mil toneladas em capacidades de combate e 550 mil toneladas em capacidades auxiliares, além da construção de 400 navios de defesa costeira. Também foram aprovadas leis para o aumento do efetivo da Marinha e do Corpo de Fuzileiros Navais; um incremento de 75% tanto em termos de soldados como de oficiais. Ainda, foram autorizadas melhorias em arsenais e bases da Marinha nos Estados Unidos, no Canal do Panamá, no Caribe, no Alasca, nas ilhas de Trinidad e Bermuda, no norte do Canadá e em outras localidades em que os Estados Unidos tinham conseguido a permissão para construir bases (WALSH, 1944). Em 7 de dezembro, o Japão atacou a base norte-americana de Pearl Harbor, localizada no Havaí; no dia seguinte, os Estados Unidos entraram na guerra.

4.2.2 A Marinha dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial

Não é intenção deste trabalho fazer uma análise detalhada sobre o envolvimento da Marinha dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, especialmente porque uma abordagem desse tipo demandaria um espaço muito maior do que a simples subseção de um capítulo. Primeiro, importa fazer um recorte espacial: A Marinha norte-americana engajou-se tanto no teatro de guerra do Atlântico, quanto do Pacífico. No entanto, a sua participação no primeiro teve um caráter muito mais auxiliar, tanto no desembarque das forças terrestres no continente, quanto no apoio às marinhas aliadas; já no Pacífico, ela teve um papel central na luta contra o Japão, agindo praticamente sozinha contra a Marinha Imperial. Assim, serão analisados dois aspectos da Guerra no Pacífico: a importância dos porta-aviões e a atuação dos Batalhões de Construção, responsáveis por boa parte das operações logísticas de apoio à Marinha.

Quando o Japão atacou a base norte-americana de Pearl Harbor, ele o fez porque seis meses antes, Roosevelt ordenou que todos os ativos comerciais japoneses fossem congelados, e que o abastecimento de petróleo fosse cortado – o Japão importava 88% de seu petróleo. Os japoneses viram a possibilidade de sua economia ficar estacionada, o que paralisaria sua máquina de guerra – era preciso conquistar novas fontes de energia e outras matérias-primas, o que deu início ao expansionismo rumo ao sul da Ásia. O plano dos japoneses era, então, desferir um golpe fatal na Esquadra dos Estados Unidos, para que essa não pudesse intervir nas suas conquistas no Pacífico. O ataque japonês teve duas decorrências interligadas para a forma como se daria a principal frente

de ação dos Estados Unidos no Pacífico. Primeiro, no dia da ofensiva sobre Pearl Harbor, nenhum dos 5 porta-aviões que operavam no Pacífico⁴¹ estavam na base; assim, os navios que foram afundados eram, em geral, couraçados da Primeira Guerra Mundial. Os outros navios danificados foram levados para a Califórnia; assim, os primeiros confrontos que os Estados Unidos se engajaram na Guerra do Pacífico foram levados a cabo por esses cinco porta-aviões (KENNEDY, 2014).

A incursão japonesa sobre Pearl Harbor chamou a atenção dos estrategistas norte-americanos sobre o poder dos porta-aviões quando utilizados na ofensiva. Essa nova “filosofia” de utilização das embarcações, levou à autorização por parte do Congresso, em julho de 1942, para um aumento de 500 mil toneladas na força de porta-aviões dos Estados Unidos (WALSH, 1944). Essa nova diretiva possibilitou a construção de uma nova classe de porta-aviões pesados, a Essex, e de porta-aviões leves, a Independence.

Os planejadores e construtores [da classe Essex] tinham feito milagre, se considerarmos o fato de que essa era a primeira embarcação de um projeto quase revolucionário (sistemas de controle de artilharia com radar, hangares blindados, turbinas enormes para alimentar uma velocidade de mais de 55 quilômetros por hora, de noventa a cem aviões).[...] Outros 31 dessa categoria, os últimos com instalações aperfeiçoadas, foram encomendados, com 24 estaleiros navais gigantescos mobilizados para produzir a nova Marinha da América. (KENNEDY, 2014, p. 369)

Em janeiro de 1943, a Marinha americana possuía um porta-aviões – o último que restara daqueles 5 – operando no Pacífico; em dezembro do mesmo ano, seis porta-aviões da classe Essex e mais seis da classe Independence tinham sido entregues para operar nesse teatro. Em menos de um ano, os estaleiros americanos haviam entregue uma armada praticamente completa. Essas embarcações foram a base das operações dos Estados Unidos no Pacífico, atuando de forma coordenada com os Corpos de Fuzileiros Navais na retomada das ilhas conquistadas pelos japoneses, lançando ataques aéreos sobre bases inimigas, ou mesmo se engajando em batalhas navais com outros porta-aviões, como em Midway⁴².

Para abastecer e manter operacional essa frota, era necessária uma ampla rede logística. O Reino Unido, quando precisava mover sua frota a grandes distâncias, dispunha de um grande

⁴¹ Em 1941, os Estados Unidos possuíam sete porta-aviões: dois operando no Atlântico, e cinco no Pacífico: USS Lexington, USS Saratoga, USS Yorktown, USS Enterprise e USS Hornet, construídos durante as décadas de 1920 e 1930.

⁴² A batalha de Midway aconteceu em junho de 1942, entre Estados Unidos e Japão. Basicamente, ela marcou o ponto de virada na Guerra no Pacífico, em que o Japão, pela primeira vez, teve que começar a recuar para o norte e interromper a expansão de seus domínios. Nessa batalha, travada em alto mar, o Japão perdeu quatro porta-aviões e um cruzador.

número de bases espalhadas por suas possessões coloniais (Figura 3, capítulo 2), o que influenciava no perfil de sua frota: seus navios não eram projetados para cobrir distâncias tão grandes, e sua força de apoio logístico era muito limitada. Já os Estados Unidos não dispunham de tal facilidade no Pacífico, e precisavam de um comboio bem equipado de navios de suprimento e petroleiros velozes especificamente projetados para abastecer os seus porta-aviões. Esse sistema logístico, muitas vezes ignorado pelos historiadores, possibilitou o emprego dos porta-aviões durante toda a duração do conflito, evitando que a linha de ação da Marinha dos Estados Unidos sucumbisse à “tirania da distância” – isto é, tivesse sua efetividade diminuída pela distensão geográfica.

Outra parte fundamental da rede logística criada pelos Estados Unidos para dar suporte às operações da Marinha foi a criação dos Batalhões de Construção, popularmente conhecidos como *Seabees*. Essa organização “levou o poder militar-industrial americano na forma de cimento, asfalto, vigas de aço, fiação elétrica, borracha, vidro, escavadeiras e equipamento elétrico – por 11 mil quilômetros do Oceano Pacífico até os territórios periféricos do Japão” (KENNEDY, 2014, p. 381). Os trabalhadores que serviam nos *Seabees* – e que tinham status de combatentes dentro da Marinha dos Estados Unidos – foram recrutados, nos primeiros anos de guerra, dentre os homens que tinham sido empregados nas grandes obras da década de 1930. Eles haviam ajudado a construir a represa de Boulder, “rodovias nacionais e arranha-céus em Nova York, [...] trabalhado em minas e pedreiras, e cavado túneis de metrô, [...] tinham trabalhado em estaleiros e construído docas e cais e mesmo transatlânticos e porta-aviões” (KENNEDY, 2014, p. 383). Não foi fácil conseguir trabalhadores qualificados quando todas as unidades militares necessitavam de pessoal, mas os *Seabees* lograram utilizar mão-de-obra que havia se especializado pelos programas do New Deal diretamente no esforço de guerra.

Os *Seabees* atuaram também no teatro do Atlântico; criando a logística que permitiu o desembarque das forças aliadas em diversas localidades – incluindo na Normandia, além de construírem pontões (pontes provisórias) e reconstruir os portos que os nazistas haviam destruído na Europa. Entretanto, a maior parte das obras dos Batalhões de Construção deu-se no teatro do Pacífico. Em números, os *Seabees* construíram no Pacífico, durante toda a Segunda Guerra Mundial, “111 pistas de aviões e 441 cais, tanques para o armazenamento de 100 milhões de galões de gasolina, abrigo para 1,5 milhão de homens e hospitais para 70 mil pacientes, [...] [além de] bases de frotas, bases de submarinos, campos de aviação, instalações de consertos, estradas” (KENNEDY, 2014, p. 384). Além disso, os *Seabees* atuaram diretamente nas frentes de combate,

já que sempre estavam na segunda onda de ataque às praias, onde tinham que descobrir, sob fogo pesado, como possibilitar maciços desembarques anfíbios.

Esses dois exemplos – o emprego dos grandes porta-aviões e dos Batalhões de Construção – demonstram bem a importância dos investimentos e das obras do New Deal sobre a força e as capacidades da máquina militar dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial. O potencial econômico-industrial dos Estados Unidos, ainda que subutilizado no início da guerra, já adiantava, de certa forma, o resultado que o conflito no Pacífico teria. Mesmo se as conflagrações se mantivessem por mais anos e as bombas não tivessem sido lançadas sobre Hiroshima e Nagasaki em 1945, dificilmente os japoneses sairiam vitoriosos. Afinal, o Japão, em 1941, “decidira atacar um país que tinha dez vezes seu poder econômico (em termos de PIB), mas que ainda não havia se mobilizado para a guerra total” (KENNEDY, 2014, p. 405). Quando os Estados Unidos colocaram sua economia a plena capacidade, não só mantiveram a maior Marinha do mundo combatendo no Pacífico e dando suporte no Atlântico, como sustentaram as operações de seus aliados no teatro europeu.

4.3 Conclusões Parciais

Com a análise deste capítulo, foi possível demonstrar que a fase de expansão material (DM) dos Estados Unidos se iniciou no final do século XIX, paralelamente à fase de expansão financeira (MD’) inglesa, e se intensificou com o New Deal – chegando ao auge durante a Segunda Guerra Mundial. Um exemplo bastante ilustrativo é o fato de que a crise de 1929 foi combatida pelo país com medidas voltadas, principalmente, para o setor produtivo, além da retomada do controle do setor financeiro para o governo federal. Com efeito, a crise só foi totalmente superada quando os Estados Unidos conseguiram mobilizar sua indústria a plena capacidade.

Num primeiro momento, o aumento na industrialização não se convertia em grandiosidade militar – especialmente naval – por conta de uma inclinação política a uma posição internacional mais isolada. Esse panorama começou a se alterar na última década do século XIX, tendo um forte impulso durante a Primeira Guerra Mundial. No entanto, foi só na década de 1940, com o New Deal e os grandes investimentos do governo, que a Marinha dos Estados Unidos superou todas as outras. Importa ressaltar que a expansão da esquadra americana durante a Segunda Guerra Mundial se deu baseada nos grandes porta-aviões – ao fim da guerra, de acordo com o modelo de Rasler e Thompson (2000), seria o número de porta-aviões o indicativo de supremacia naval, e os Estados

Unidos estavam à frente de todas as outras potências nesse quesito em 1946, assim como em termos econômicos e industriais.

5 CONCLUSÃO

O trabalho percorreu o século compreendido entre 1850 e o final da Segunda Guerra Mundial. Analisou-se as mudanças ocorridas nas economias, especialmente no setor industrial, da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos, assim como a evolução de suas capacidades navais. Esse esforço deu-se tendo como norte a teoria dos ciclos de acumulação sistêmica, de Giovanni Arrighi, buscando, ao mesmo tempo, 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 desta monografia: 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.

No capítulo 1, 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, a capacidades militares dos países terão peso determinante na definição da nova hegemonia; historicamente, as Marinhas têm desempenhado papel fundamental nessas lutas.

No capítulo 2, averiguou-se que a fase de expansão material do longo século inglês terminou por volta de 1870. O “Pânico de 1873”, depressão econômica que se seguiu até 1879, foi a crise sinalizadora deste ciclo de acumulação sistêmica. A partir daí, foi possível perceber que a Inglaterra se voltou para as altas finanças como maneira de manter sua posição hegemônica. Num primeiro momento, apesar da retração industrial relativa, a Inglaterra conseguiu conservar sua primazia naval – a qual estava na base do Império Inglês: sua marinha mercante conduzia boa parte dos fluxos de comércio internacional, e sua marinha de guerra policiava suas colônias. No entanto, em meio a sua crise final, o processo de expansão financeira da Grã-Bretanha significou uma mudança na política de gastos em defesa: cortes orçamentários foram inclusos no pacote de ações para manter a libra como uma moeda forte. A Marinha Real, ainda que bastante poderosa em

relação ao resto do mundo, não foi capaz de manter sua supremacia nesse cenário e, mesmo que a Inglaterra esteja entre os vencedores, teve atuação secundária na Segunda Guerra Mundial.

No capítulo 3, relatou-se brevemente o início e o ápice da fase de expansão material do longo século americano. Esse processo teve início com o término da Guerra Civil Americana, as condições do país para promover a expansão de sua economia e de sua força produtiva eram ímpares. Assim, enquanto a Inglaterra voltava-se para as altas finanças, os Estados Unidos empreendiam um processo de crescimento econômico liderado pelas indústrias. Sua capacidade produtiva transformou-se em poderio naval quando a classe política começou a advogar por uma política externa mais assertiva e por uma Marinha que fosse capaz de dar suporte a essa diplomacia – reforçando a importância dada por Mahan ao caráter do governo enquanto variável interveniente do poder marítimo. Enquanto na Primeira Guerra, esse poder foi decisivo muito mais por meio da indústria de construção naval dos Estados Unidos, na Segunda Guerra Mundial, a Marinha dos Estados Unidos foi responsável pela vitória dos Aliados no Pacífico, além de prover importante apoio no *front* Ocidental. Foram as capacidades militares – e nesse teatro, mas especificamente navais – construídas com os esforços no New Deal que, em última instância, deram a vitória aos aliados e pavimentaram o caminho para a consolidação da hegemonia norte-americana no pós-guerra.

Pode-se afirmar, assim, que a pergunta do trabalho foi respondida: o poder naval teve influência na transição hegemônica que ocorreu na primeira metade do século XX, ao mesmo tempo em que as variações nas capacidades navais dos dois países analisados decorreram grandemente das fases em que se encontravam os ciclos de acumulação sistêmica de ambos. Assim, a hipótese do trabalho – de o fator “poder naval” foi importante tanto na decadência do Império Britânico, quanto na ascensão dos Estados Unidos ao status de potência hegemônica no pós-2ª Guerra Mundial – foi testada e provada. Ao mesmo tempo, os objetivos do trabalho – 1) investigar a relação geral entre a variável “poder naval” e as transições hegemônicas no sistema internacional; 2) analisar as condições para a transição hegemônica da Inglaterra para os Estados Unidos na primeira metade do século XX; 3) examinar o declínio da indústria naval inglesa e de seu respectivo poderio militar dentro do processo de perda de hegemonia do Império Inglês; e 4) apurar a contribuição do setor naval na construção da hegemonia norte-americana – foram cumpridos.

Por fim, este trabalho 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 das marinhas das hegemonias anteriores – Gênova e Holanda – e, nesse viés, um estudo que compare as capacidades econômicas e militares de Portugal e Gênova, por serem o ponto de discordância entre a teoria dos ciclos de acumulação sistêmica e os ciclos de supremacia naval. Além disso, caberiam estudos mais detalhados tanto do ciclo inglês quanto do ciclo americano. Outra possibilidade é analisar a marinha norte-americana no pós-Segunda Guerra e os desdobramentos do fim da fase de expansão material do ciclo americano, na década de 1970. Ainda, seria interessante fazer um estudo das capacidades navais das principais potências atuais e prospectar de que maneira isso pode sinalizar o futuro do longo século americano.

REFERÊNCIAS

- ABU-LUGHOD, J. **Before European Hegemony: The World Systems A.D. 1250-1350**. Nova York: Oxford University Press, 1989.
- ARRIGHI, G. **O longo século XX: dinheiro poder e as origens de nosso tempo**. 9ª. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2013.
- BUCHANAN, P. J. **Churchill, Hitler e a “Guerra Desnecessária”**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2009.
- EICHENGREEN, B. **A Globalização do Capital: Uma História do Sistema Monetário Internacional**. 2ª. ed. São Paulo: Editora 34, 2012.
- FIORI, J. L. Estados, Moedas e Desenvolvimento. In: FIORI, J. L. **Estados e Moedas no Desenvolvimento das Nações**. Petrópolis : Vozes, 1999. p. 49-85.
- FIRST WORLD WAR. Anglo-Japanese Alliance, 30 January 1902. **First World War**, 2009. Disponível em: <<http://www.firstworldwar.com/source/anglojapanesealliance1902.htm>>. Acesso em: 15 Outubro 2015.
- GLOBAL SECURITY. British Naval Policy - 1860 - 1890. **Global Security**, 2011a. Disponível em: <<http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/uk-rn-policy1.htm>>. Acesso em: 20 Outubro 2015.
- GLOBAL SECURITY. The Royal Navy in the Great War. **Global Security**, 07 Novembro 2011b. Disponível em: <<http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/uk-rn-policy3.htm>>. Acesso em: 20 Outubro 2015.
- GLOBAL SECURITY. The Royal Navy in the Great War - Submarines. **Global Security**, 2011c. Disponível em: <<http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/uk-rn-policy3-2.htm>>. Acesso em: 20 Outubro 2015.
- HENDRIX, H. **Theodore Roosevelt's naval diplomacy: the US Navy and the birth of the American century**. Annapolis: Naval Institute Press, 2009.
- HOBSBAWN, E. J. **A Era do Capital - 1848 - 1875**. São Paulo: Paz e Terra, 2009.
- KATZNELSON, I. **Fear Itself: The New Deal and the Origins of Our Time**. Nova York: Liveright Publishing Corporation, 2013.
- KENNEDY, P. **The Rise and Fall of British Naval Mastery**. Glasgow: Fontana Press, 1983.
- KENNEDY, P. **Ascensão e Queda das Grandes Potências: Transformação Econômica e Conflito Militar de 1500 a 2000**. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

- KENNEDY, P. **Engenheiros da Vitória: Os responsáveis pela reviravolta na Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- LAMBERT, N. A. **Classical Theories of Sea Power and World Economic Systems**. U.S. Naval War College. Newport. 2014.
- LAMOREAUX, N. R. **Entrepreneurship in the United States, 1865-1920**. University of California. Los Angeles, p. 59. [2007].
- LEUCHTENBURG, W. **Franklin D. Roosevelt and the New Deal, 1932-1940**. Nova York: Harper Perennial, 2009.
- LIMONCIC, F. **Os inventores do New Deal: Estado e sindicatos no combate à Grande Depressão**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- MAHAN, A. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660 - 1783**. Gloucester: Dodo Press, 2008.
- MARTINS FILHO, J. R. **A Marinha Brasileira na Era dos Encouraçados, 1895-1910**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.
- MCNEILL, W. H. **The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000**. Chicago: University Of Chicago Press, 1984.
- MEARSHEIMER, J. **The Tragedy of Great Power Politics**. Nova York: Norton, 2001.
- MORRIS, C. R. **Os Magnatas: Como Andrew Carnegie, John D. Rockefeller, Jay Gould e J. P. Morgan inventaram a supereconomia americana**. Porto Alegre: L&PM, 2013.
- OLIVEIRA, L. K. D. **Energia como Recurso de Poder na Política Internacional: Geopolítica, Estratégia e o Papel do Centro de Decisão Energética**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2012.
- RASLER, K.; THOMPSON, W. T. Global War and Political Economy of Structural Change. In: MIDLARSKY, M. I. **Handbook of War Studies II**. Ann Arbor: University of Michigan, 2000.
- ROGERS, J. D. **Development of the World's Fastest Battleships**. Naval Postgraduate School. Monterey, p. 17. [1992].
- ROOSEVELT, F. D. Executive Order 6174 on Public Works Administration. **The American Presidency Project**, 16 Junho 1933. Disponível em: <<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=14671>>. Acesso em: 05 Novembro 2015.
- STEEDS, D. **The Second Anglo-Japanese Alliance and the Russo-Japanese War**. London School of Economics and Political Science. Londres. 2002.
- TRATADO NAVAL DE WASHINGTON. Washington, 1922. Disponível em: <http://www.ibiblio.org/pha/pre-war/1922/nav_lim.html>. Acesso em: 19 Outubro 2015.

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

WALLERSTEIN, I. 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.

WALSH, D. **The Decline and the Renaissance of the Navy, 1922-1944**. United States Government Printing Office. Washington. 1944.