

OS CICLOS LONGOS DE MODELSKI/THOMPSON E O PODER MARÍTIMO BRITÂNICO

Francisco Eduardo Alves de Almeida^{1 2}

RESUMO

O propósito deste artigo é discutir a teoria dos ciclos longos de política internacional envolvendo os poderes marítimos ocidentais formulada por George Modelski e William Thompson. Discute-se um dos cinco ciclos analisados por esses pesquisadores, que representa o predomínio do poder marítimo britânico do século XIX ao XX. São discutidas as formulações teóricas e o embasamento histórico dos ciclos conforme imaginado pelos dois autores e procura-se apontar as fragilidades e qualidades dessa concepção.

Palavras-chave: Modelski e Thompson; ciclos longos de poder; poder marítimo; poder marítimo britânico, marinha britânica.

1 Vice-Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro, RJ. E-mail: mh.almeida@uol.com.br

2 Doutor em História Comparada pela UFRJ, Capitão-de-Mar-e-Guerra, Professor da Escola de Guerra Naval de Estratégia e História Naval.

MODELSKI/THOMPSON LONG CYCLES AND BRITISH SEA POWER

ABSTRACT

The aim of this paper is to discuss the long cycles of international politics concerning western sea powers formulated by George Modelski and William Thompson. There is a discussion about one of the five cycles analysed by these researchers which represents the British sea power dominance from the XIV to the XX century. It is also analysed the theory and historical aspects of these cycles and are indicated some qualities and fragilities of this conception.

Keywords: Modelski and Thompson; long cycles of power; sea power, British sea power.

Ao final dos anos 80 do século passado, dois professores, George Modelski e William Thompson³ apresentaram um modelo de análise, baseado em história serial e quantitativa, que tinha o propósito de discutir a importância do poder marítimo nas relações internacionais nos últimos 500 anos. A essa discussão chamaram de **teoria de ciclos longos de política internacional**. Foram quatro os postulados dessa teoria destacados pelos autores. O primeiro de que o conhecimento das capacidades de um Estado para o seu alcance naval mundial era necessário para se apontar uma classificação com os outros Estados; o segundo de que a concentração das capacidades de alcance mundial flutuava no tempo não aleatoriamente; o terceiro de que a capacidade de concentração estava intimamente ligada a períodos de guerras mundiais e lutas pela liderança sistêmica; e por fim de que o processo de concentração e desconcentração de poder era crítico e fundamental para se compreender a estrutura da política global e as suas mudanças estruturais nos campos político, militar, econômico e mesmo cultural⁴.

3 George Modelski foi professor de Ciência Política na Universidade de Washington e William Thompson professor de Relações Internacionais na Escola de Graduação Claremont na Califórnia e da Universidade do Estado da Flórida.

4 MODELSKI, George; THOMPSON, William. *Seapower in global politics*. Seattle: University of Washington Press, 1988, p.xi.

O que se pretende neste artigo é apresentar uma breve análise deste modelo teórico, descrevendo um ciclo em um período de 100 anos entre os séculos XIX e XX, seus parâmetros e resultados, de modo a se compreender como o poder marítimo britânico dominou os mares a partir do que se convencionou chamar de Pax Britannica até o início da Segunda Guerra Mundial.

APRESENTAÇÃO INICIAL DO MODELO

O objetivo de Modelski e Thompson era desenvolver um conjunto coerente de dados numéricos, abarcando 500 anos, de 1494 a 1993, de modo a analisar como o poder marítimo (com capacidade de alcance mundial) tem sido distribuído, a intensidade dessa concentração de poder em um ou mais Estados e como os graus de concentração têm flutuado nesse período de tempo.

Para eles, as Marinhas de guerra eram e são componentes essenciais no moderno sistema político global. Elas são um fator político-estratégico crucial que, em conjunção com outros fatores, tais como o econômico, social e cultural, ajudam a estabelecer os fundamentos para as operações militares de alcance mundial. Segundo os autores, não pode existir um sistema mundial sem alcance mundial. Somente os Estados que disponham de Marinha de guerra superior têm no mundo moderno capacidade de aspirar e disputar a liderança mundial⁵. O poder marítimo seria, então, a capacidade de usar e controlar os mares e impedir que o inimigo fizesse o mesmo. Para os autores, esse poder é o instrumento cuja utilização deve ter consequências mundiais e uma ativa participação na política global.

As quatro principais funções a serem atendidas pelas Marinhas de guerra são: exercer o controle do mar e neutralizar ou destruir as marinhas adversárias; defender suas bases e portos e atacar as bases e portos do inimigo; proteger as comunicações e comércio e atacar as do adversário; e proteger as ligações marítimas com os aliados de modo a fortalecer coalizões.⁶

Em condições de conflito mundial generalizado, por eles chamado de guerra global, os Estados perdedores na guerra naval não poderiam vencer no nível global, mesmo que obtivessem vitórias regionais ou mesmo continentais. Na ausência de uma guerra global, o poderio naval de um Estado prevalente desempenharia uma função crítica na manutenção do *status quo* estabelecido na guerra global anterior.

5 Ibidem, p.3.

6 Ibidem, p.12.

Assim, passa a ser um postulado fundamental nessa análise que o poder marítimo (com alcance global) seja o instrumento *sine qua non* de ação na política internacional por causa de sua condição necessária (mas não o suficiente) de operações intercontinentais. Os autores mencionaram “não o suficiente” em razão de outras forças militares serem também necessárias, principalmente por que o peso relativo do poder marítimo poderia vir a modificar-se, inclusive com o aumento de importância da componente espacial. No entanto reafirmaram que “na experiência do mundo moderno desde 1500 o poder marítimo tem provado ser decisivo em facilitar a coordenação global e assim permanecerá decisivo enquanto continuar com essa tarefa”.⁷ O poder marítimo deve ser percebido como superior aos outros poderes pelas seguintes razões: por possuir maior mobilidade, permitindo acesso a uma ampla gama de recursos; por empregar tecnologia de ponta, incentivando a inovação; por possuir ampla visibilidade e poder simbólico e por fim por poder operar no meio líquido em qualquer local no globo terrestre.

Ao estudarem a prevalência do poder marítimo nas relações internacionais Modelski e Thompson levantaram questões importantes. Eles verificaram que as condições de liderança mundial e as causas e consequências das grandes guerras mundiais eram submetidos a regularidades que eram repetitivas, cíclicas e evolucionárias. Guerras mundiais, por exemplo, podiam ser recorrentes com regularidades surpreendentes. As potências prevalentes, também, se seguiam uma a outra, com ritmos inesperados, porém contínuos. Isso tudo ocorria enquanto o sistema mundial, também, evoluía em direção a uma maior complexidade em um ritmo “espetacular”, segundo palavras dos autores⁸. A essas regularidades, mudanças e guerras mundiais os autores designaram como **ciclos longos de política internacional**. Inicialmente, torna-se necessário determinar algumas proposições e definir expressões a serem utilizadas na análise.

A principal hipótese desse estudo fundamenta-se que, no moderno sistema mundial, **poderes mundiais** são poderes marítimos que exercem o controle do mar. Essa peculiaridade daria a esses Estados o monopólio sobre a política global. Esse controle do mar havia sido obtido em uma **guerra global** e uma vez obtido provocaria uma nova ordem mundial definida ao final daquela guerra. Essa característica não indicava,

7 Ibidem, p.13.

8 Ibidem, p.15.

necessariamente, domínio do mundo, por que o controle sobre o sistema global não conferiria controle sobre todos os assuntos nacionais e regionais, entretanto conferiria uma grande parcela de influência nos assuntos afetos às políticas internacionais.

Uma segunda proposição determinava que as mudanças na posição de liderança mundial eram associadas com as mudanças de distribuição de poder marítimo. Dessa maneira, haveria uma transição de um poder mundial para outro, associada a mudanças no controle do mar. O propósito dos autores era documentar quantitativamente essas mudanças com uma razoável margem de precisão. Enfatizaram, inclusive, que os papéis exercidos pelo poder marítimo se estendiam além dos poderes mundiais, sendo que todos os **poderes globais**, isto é aqueles Estados com significativos envolvimento e grandes capacidades em agir na política internacional, também eram poderes marítimos.

À frente serão definidos, com precisão, os parâmetros que conformam os poderes mundiais e globais, no entanto pode-se inicialmente apontar o **poder mundial** como o poder marítimo prevalente (e somente um) em determinado ciclo e os **poderes globais**, dentro dos ciclos longos, os Estados que, mesmo possuindo grandes poderes marítimos, não seriam fortes o suficiente para se contrapor ao poder mundial, podendo ser concorrentes ou parceiros desse poder. Cada poder global seria uma ameaça e oponente latente à dominação do poder mundial e potencialmente um futuro desafiante.

Os autores, em seguida, indicaram existir cinco longos ciclos, a partir de 1494 até 1993, discriminados a seguir:

Longos Ciclos e Guerras Globais

Longos Ciclos	Guerras Globais	Poderes Globais Participantes
I	Guerras italianas e do Oceano Índico- 1494 a 1516	Portugal , Espanha, Inglaterra e França.
II	Guerras holandesas e espanholas- 1580 a 1608	Holanda , Inglaterra, França e Espanha.
III	Guerras de Luis XIV- 1688 a 1713	Grã-Bretanha , Holanda, França, Espanha e Rússia.
IV	Guerras Napoleônicas- 1792 a 1815	Grã-Bretanha , França, Holanda e Espanha.
V	Primeira e Segunda Guerras Mundiais- 1914 a 1945	Estados Unidos da América , Reino Unido (UK), França, URSS, Alemanha e Japão.

Esses cinco ciclos incluem os principais poderes marítimos em atuação em cada período. Os poderes mundiais foram apontados em negrito. Esses ciclos longos indicam, também, duas características notáveis, as guerras globais e a questão da inovação preferencialmente tecnológica.

Todas as guerras globais envolveram os principais Estados com papéis preponderantes nas relações internacionais, com alcance global e foram decididamente guerras navais, segundo os autores. As guerras globais tiveram grande interação naval por que o sistema de relações internacionais dependia para a sua organização, de interações intercontinentais.⁹

Segundo Modelski e Thompson, essas guerras foram, essencialmente, navais por que envolviam disputas pela liderança mundial e a liderança mundial era dependente do poder marítimo. Elas foram navais, também, por duas outras razões. A primeira, que as causas de seu deflagrar foram relativas a questões envolvendo o controle do mar e das comunicações marítimas e na segunda que no seu desenrolar, as batalhas navais e o combate diuturno no mar foram decisivos para a obtenção da vitória. Por exemplo, no primeiro ciclo, a Batalha de Diu (1509) apontou a vitória portuguesa sobre a esquadra mameluca no Oceano Índico. No segundo ciclo, três batalhas navais foram indicadas pelos autores, a de Zuider Zee (1574) com o controle do mar para os holandeses, a Terceira (1583), com a vitória espanhola sobre os franceses e a Armada (1588), quando os espanhóis foram derrotados pelos ingleses e holandeses. No terceiro ciclo a Batalha de Hogue (1692), quando os ingleses e holandeses obtiveram o controle do mar sobre os franceses. No quarto ciclo, duas batalhas foram apontadas, a do Nilo e Trafalgar, com vitória britânica sobre os franceses. Por fim, o quinto ciclo com as Batalhas da Jutlândia (1916), Pearl Harbor (1941), Midway (1942), Normandia (1944) e do Golfo de Leyte (1944), sendo somente a primeira na Grande Guerra e das outras quatro, três envolveram a Guerra no Pacífico e uma contra a Alemanha na Segunda Guerra Mundial¹⁰. Para Modelski e Thompson esses grandes encontros navais tiveram papéis fundamentais no desenrolar das grandes guerras mundiais.

O poder marítimo estava, também, definitivamente ligado à questão da inovação, em especial, a tecnológica. Os períodos entre guerras globais foram tempos de recuperação, consolidação e principalmente de

9 Ibidem, p.18.

10 Ibidem, p.21.

exploração e inovação. Quando um poder mundial obtinha a supremacia durante uma guerra global, ele trazia consigo décadas anteriores de pesquisa e desenvolvimento tecnológico que culminaram na obtenção da vitória. Se forem analisados esses ciclos de inovação, pode-se perceber que os poderes mundiais tiveram papel preponderante nas inovações tecnológicas surgidas, principalmente aquelas voltadas para a guerra no mar. Portugal, por exemplo, foi responsável pela criação da caravela em 1430, da nau em 1500, do galeão em 1515 e dos rudimentos da artilharia naval embarcada. A Holanda destacou-se, por exemplo, com a proteção de cobre nos navios e no desenvolvimento do mapa de Mercator em 1554. A Grã-Bretanha (GB) com o navio de linha em 1637, a doutrina das *Fighting Instructions*¹¹ em 1653, os cronômetros em 1765 e o encouraçado “Dreadnought”¹² (1906). Por fim, os Estados Unidos da América (EUA) com a aviação naval (1908), com a criação da Escola de Guerra Naval nos EUA (EGN-EUA) em 1884 e com o conceito de poder marítimo estabelecido por Alfred Thayer Mahan, em 1890. Dessa maneira, a inovação, cuja ponta de lança foi a tecnológica, esteve sempre ligada aos poderes mundiais prevalentes nos ciclos longos de política internacional.

PARÂMETROS ESCOLHIDOS PARA AS SÉRIES DO MODELO MODELSKI/THOMPSON

Uma pergunta foi levantada pelos autores. Qual ou quais parâmetros seriam os mais indicados para se compor séries quantificáveis que retratassem, com a maior exatidão, informações referentes ao poder marítimo dos Estados apontados inicialmente durante o lapso de tempo de 500 anos? Eles tinham consciência de que muitas das informações coletadas

11 As *Fighting Instructions* eram instruções escritas elaboradas pelo Almirantado inglês aos comandantes de forças navais e navios que tinham o propósito de ordenar a manobra tática de navios e disciplinar procedimentos comuns para os combatentes a bordo dos navios, uma vez que as esquadras vinham aumentando em número de navios. Elas foram estabelecidas durante a Primeira Guerra Anglo-holandesa. Daquele momento em diante, os navios não lutariam mais como unidades independentes, mas como unidades táticas ou grupo de navios. Fonte: KEMP, Peter. *History of the Royal Navy*. London: Arthur Barker Limited, 1969, p.29.

12 O encouraçado do tipo “Dreadnought” foi o primeiro navio de seu tipo a utilizar turbinas, possuindo maior capacidade de artilharia com dez canhões de 12 polegadas em cinco torretas duplas, maiores velocidades e grande deslocamento, atingindo até 20.000 toneladas. Foi lançado ao mar e completado em apenas 11 meses, tendo sido uma grande novidade para a época. A partir do “Dreadnought” os encouraçados passaram a ser “Pré-Dreadnought”, “Dreadnought” e “Super-Dreadnought”. Fonte: Ibidem, p.172.

no passado continham discordâncias evidentes, ou por dificuldades de obtê-las ou por diferenças nos métodos de coleta, no período considerado.

Afinal, o que seria mais significativo para a mensuração do poder marítimo, o número de navios de guerra ou o volume de bens transportados pelos navios mercantes? O poder marítimo, por congregar muitos elementos distintos, trazia, por si só, dificuldades de comparação e mensuração. Esses foram problemas percebidos pelos autores que, após análise detalhada, resolveram estudar quatro parâmetros que lhes pareceram de mais fácil controle e representatividade do que fosse um poder marítimo. Com esses quatro parâmetros se poderia obter dados que teriam relevância na percepção relativa dos poderes comparados e nessa análise a comparação entre Estados era o fulcro a ser discutido. Chegou-se, então, aos seguintes parâmetros a serem analisados: gastos em construção naval; gastos estatais nas atividades navais de modo geral; número de marinheiros engajados em atividades de combate e por fim no número de navios de guerra constituintes das esquadras de batalha.

Inicialmente, os autores perceberam que a composição de dois ou mais parâmetros seria desaconselhável pela complexidade de se trabalhar com duas variáveis seriais. Descartou-se, em princípio, gráficos com dois parâmetros e focalizou-se a análise em apenas uma variável.

O primeiro parâmetro, gastos em construção naval, começou a ser pesquisado. Percebeu-se, de início, que as informações disponíveis sobre construção naval eram muitas vezes conflitantes entre si. Em muitos países os dados simplesmente não existiam ou estavam incompletos. Os gastos em construção naval, obtidos dos orçamentos dos diferentes Estados, refletiam esforços em melhorar a capacidade de combate da Marinha, esposando os incrementos de melhoria e não as capacidades fundamentais já estabelecidas.¹³ Assim, comparar dados incompletos e sem um valor básico de referência traria erros não controlados nas séries históricas. Preferiu-se, então, abandonar esse parâmetro por falta de rigor numérico e pela falta de dados confiáveis disponíveis.

O segundo parâmetro eram os gastos estatais em atividades navais. Esses dados estavam disponíveis com certa facilidade, no entanto alguns problemas surgiram durante a pesquisa. O primeiro, que os orçamentos de diferentes países não eram comparáveis, pois os gastos em salários poderiam ser significantes em alguns Estados e em outros não, além disso, as categorias orçamentárias por rubricas podiam não

13 Ibidem, p.29.

significar a mesma coisa em países diferentes, por exemplo em algumas rubricas de um país A) os gastos podiam incluir custos com munição, pensões para veteranos e gastos navais nas colônias, enquanto no país B) tais gastos não eram considerados. O segundo problema era a dificuldade de se estabelecer os gastos totais de certos anos, uma vez que, em alguns anos específicos, os próprios governos dos Estados considerados tiveram dificuldades em determinar, com exatidão, os reais gastos com atividades navais. Em muitos casos, como por exemplo, os gastos navais alemães no período nazista a partir de 1938, foram propositadamente “maquiados”, de modo a ocultar programas que não deveriam ser do conhecimento de outros Estados. O terceiro problema constatado foi a dificuldade de se empregar índices inflacionários nos diferentes Estados desde 1494 até 1993 e a obrigatoriedade de se comparar os câmbios praticados entre países, de modo a se obter informações confiáveis e comparáveis, com pelo menos alguma margem de segurança. Isso se tornou tarefa de difícil contextualização. Todos esses problemas fizeram com que esse parâmetro ficasse comprometido, no entanto, não deveria ser totalmente descartado, pois em certas situações, como por exemplo, entre 1816 e 1938 em alguns Estados, as informações poderiam ser computáveis, logo pertinentes. Quando o analista tivesse pleno controle dos orçamentos navais, como no período de tempo entre 1816 e 1938, certamente esses dados seriam úteis.

O terceiro parâmetro analisado foi a quantidade de marinheiros disponíveis para as ações de combate. O primeiro problema que surgiu foi que, em diversos períodos históricos, os principais Estados analisados apresentaram claros significativos em suas Marinhas de guerra, embora mantivessem o predomínio naval nesses períodos. Assim, não havia correlação direta de poder com o número de combatentes disponíveis. Outro fator negativo é que não se poderia exigir a máxima capacidade de combate de um navio do século XVIII que requeria 400 homens, contando com apenas 200, no entanto dois séculos depois, essa avaliação não poderia seguir a mesma lógica. Um navio que agregasse maior tecnologia contaria com menos homens para o combate, aumentando, muitas vezes, a capacidade de combate, apesar de contar com menos tripulantes. A tecnologia naval mudara a percepção desse parâmetro como indicador do poder marítimo, dessa maneira resolveu-se abandonar essa variável pela dificuldade de se trabalhar com percepções diferentes nos períodos históricos considerados.

Por fim, o último parâmetro analisado foi o número de navios componentes das esquadras de batalha. Nesse parâmetro levou-se em

consideração, inicialmente, o chamado “navio de linha”, isto é o navio componente da linha de batalha a partir do século XVII com maior poder de fogo, representado pelo grande número de canhões a bordo. Para o historiador Geoffrey Symcox os navios menores como fragatas e corvetas, com menos canhões, não compunham a linha de batalha e assim não poderiam contar como ameaças a qualquer contendor, afirmando que “o real poderio de uma força naval do final do século XVII veio do reconhecimento do número de navios de linha que ele congregava; os tipos menores não contavam”.¹⁴ Os rivais não estavam realmente preocupados com quantos navios os competidores possuíam, mas sim com o número de navios de linha que eles poderiam compor a linha de batalha.¹⁵ Deve ser mencionado ainda que, a partir da Primeira Guerra Anglo-holandesa, com o estabelecimento das *Fighting Instructions* pelos ingleses em 1653, os navios de linha passaram a compor a linha de batalha em coluna, com um navio atrás do outro, para melhor coordenação e passaram a ser o centro dos combates navais a partir de então. Essa postura tática permaneceu até a Primeira Guerra Mundial, sendo o navio de linha de madeira substituído pelo encouraçado de ferro no século XIX, passando a ser chamado de ‘navio capital’ a partir do século seguinte.¹⁶

A dificuldade de se conseguir dados quantificáveis, como nos parâmetros anteriores, não existia nos casos de navios de linha. As Marinhas mantinham arquivos relativamente bem conservados. Muitos dos dados disponíveis, no entanto estavam espalhados e muitas vezes as informações, embora existentes, eram dúbias. A questão dos analistas passou a ser a de obter o que era efetivamente o real. O número total de navios de linha disponíveis poderia escamotear o real número de navios aptos para o combate, pois muitos navios de linha poderiam compor os quadros numéricos, no entanto poderiam estar indisponíveis por avarias ou mesmo estar em reserva, por falta de marinheiros para guarnecê-los. Quanto mais se recuava no tempo, mais insidiosas eram as informações disponíveis. Os arquivos estatais deveriam ser complementados por informações derivadas dos historiadores navais que, normalmente,

14 SYMCOX, Geoffrey. *The crisis of French Sea Power, 1688-1697*. Hague: Martinus Nijhoff, 1974, p.36;

15 MODELSKI, THOMPSON, op. cit., p.35.

16 Segundo Bernard Brodie o termo “navio capital” surgiu oficialmente pela primeira vez no Tratado de Washington de 1922, possivelmente derivado do desenvolvimento do cruzador de batalha, distinto do encouraçado, no entanto comparável a ele. Fonte: BRODIE, Bernard. *A guide to the Naval Strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1944,, p.41.

tendiam a analisar as táticas em batalhas e as operações navais, ao invés do número de navios de combate disponíveis nos Estados. Além disso, esses poucos historiadores que mencionavam dados estatísticos de navios demonstraram grande ambivalência com esses dados, ora aumentando ora diminuindo informações anteriormente mencionadas. Alguns historiadores não mencionavam em seus trabalhos que tipos de navios foram empregados em determinadas ações, o que dificultava a correta contagem dos navios de linha por parte dos autores. Outro problema encontrado com os trabalhos de alguns historiadores navais era a falta de interesse em períodos em que reinou a paz no mar e a falta de interesse em atores navais menores, por se concentrarem nas Marinhas com maior destaque, principalmente a Marinha britânica, com maior número de trabalhos acadêmicos.

Apesar dessas dificuldades, Modelski e Thompson acreditaram que esse parâmetro era o mais adequado para a medição do poder marítimo, pois as dificuldades apresentadas poderiam ser suplantadas com a comparação entre os dados arquivísticos e as informações coletadas de historiadores proeminentes, além de boa dose de bom senso.

Como afinal definir o que era um poder mundial e um poder global? Deve ser enfatizado que, para cada período histórico, existia apenas um poder mundial e alguns poderes globais. Por ser um dado arbitrário, os autores resolveram estabelecer para o poder mundial aquele Estado que possuísse pelo menos 50% da capacidade naval total, isto é, do número total de navios de linha, naquele ano, ou 50% dos orçamentos totais navais, quando os dados coletados fossem confiáveis, tendo capacidade de se projetar em todos os mares sob disputa, enquanto um poder global seria aquele Estado que possuísse pelo menos 10% do total de navios de linha naquele ano ou 5% dos orçamentos totais navais, quando os dados fossem confiáveis. Nesse caso o poder global deveria demonstrar uma capacidade de se projetar além de sua região marítima, com interesses oceânicos.¹⁷

Outro critério estabelecido pelos autores enfatizou que os Estados que galgassem o status de poder global, entre os anos de guerras globais, seriam tratados como atingindo esse status na conclusão da guerra global precedente. Sua retirada desse grupo se daria ou por derrota decisiva ou pela exaustão de seus recursos na guerra global. Os autores perceberam que historicamente os poderes globais não desapareceriam da noite para o dia, se não sofressem uma derrota devastadora. Outro critério estabelecido

17 MODELSKI, THOMPSON, op. cit., p.44.

foi que, uma vez obtido o status de poder global, ele permaneceria nessa situação até ser derrotado ou ver-se exaurido na guerra global e não se qualificando como poder global no período pós-guerra global.¹⁸

Por ser uma análise que requer muita intuição e subjetividade dos autores, principalmente na análise arquivística e de dados emanados de historiadores navais de diferentes países, com particularidades linguísticas e documentais diversas, resolveu-se estabelecer oito corolários a serem seguidos na coleta e discussão dos dados quantitativos para o estabelecimento das séries nos longos ciclos.

O primeiro estabeleceu que seria dado preferência às fontes que proovessem dados de anos múltiplos, em oposição às fontes que oferecessem dados por apenas um ou poucos anos. O segundo, seria dado preferência às fontes que fossem corroboradas por outras. O terceiro, que seria dado preferência às fontes que fossem orientadas, explicitamente, para a história da administração naval estatal, em oposição às fontes que tratassem de história geral sobre batalhas navais. O quarto, que seriam tratadas com cautela as fontes que indicassem mudanças abruptas em breves períodos de tempo, sem estar fundamentadas em dados disponíveis em perdas nas batalhas navais, ou prioridades em construção naval emergencial. O quinto, que seriam tratadas com cautela fontes que fossem contraditórias, ou que não discriminassem como os dados foram obtidos. O sexto, seria dado preferência às fontes que discriminassem os navios realmente em atividade de combate, além daquelas que mencionassem explicitamente os tipos de navios, número de canhões a bordo e sua classificação. O sétimo, seria dado preferência às fontes governamentais ou quase-governamentais que discriminassem dados sobre orçamentos navais, com suas rubricas específicas, na moeda original do Estado. Por fim, o oitavo corolário especificava que quando houvesse dúvida em qualquer dado disponível, não se deveria completar as lacunas com qualquer informação disponível. Se houvesse confiança nos dados extremos da interpolação, se poderia presumir o dado a ser obtido, mas somente nesse caso.¹⁹

OS CICLOS LONGOS DE POLÍTICA GLOBAL

Os ciclos longos de política global referem-se a processos de flutuação na concentração de capacidades de alcance global que provê a

18 Ibidem, p.45.

19 Ibidem, p.49.

base para a liderança do mundo, não omitindo que o poder marítimo foi e continua sendo, segundo os autores, a base para se ter alcance global. Com esse fundamento estabelecido, pode-se responder a três questionamentos, de acordo com os autores. O primeiro, quais e quando os Estados se qualificariam como poderes mundial e globais? O segundo, existiria uma flutuação de longo ciclo no qual o poder marítimo de determinado Estado prevalente se consolidaria com uma guerra global? O terceiro, no caso de uma relativa concentração e desconcentração de poderes, o que ocorreria por ocasião de outra guerra global?

Para se responder aos três questionamentos aprazados, há a necessidade de se retornar às fases apontadas de guerras globais (1494-1516; 1580-1608; 1688-1713; 1792-1815 e 1914-1945), uma vez que essa é a hipótese básica do processo analítico dos ciclos longos. Os poderes mundial e globais entrariam no sistema político internacional demarcados por guerras globais sucessivas. Nos períodos de guerra global haveria uma mudança de concentração de poder marítimo e a transformação de um poder global em mundial.²⁰

Como observado, para um Estado se qualificar como poder global necessitaria dispor de determinado número de navios de linha e capitais e ter um alcance naval global. Podem, assim, ser identificados nove Estados se qualificando como poderes globais a partir de 1494 até 1993. São eles, Portugal, Espanha, Inglaterra e França, como iniciantes do concerto mundial; as Províncias Unidas (Holanda) a partir de 1579, por ter se estabelecido nesse ano como unidade política efetiva. A Rússia entraria a partir de 1714 devido ao esforço de Pedro, o Grande, em estender o poder russo além fronteiras. O próximo entrante seria os EUA, a partir de 1816, o que pareceria prematuro à primeira vista, segundo os autores, no entanto, pelos critérios estabelecidos, a entrada de novo poder global se daria ao final de um ciclo de guerra global, no caso específico terminando em 1815, não importando o ano preciso em que os EUA atenderiam aos dois requisitos apontados. A Alemanha entraria a partir de sua unificação em 1871 e o Japão, que só iniciou sua abertura para o resto do mundo a partir de 1850, daí essa data especificada pelos autores, ter sido a escolhida.²¹

Como anteriormente discutido, o atributo fundamental de um poder mundial era controlar 50% ou mais do poder naval total, ao fim de uma fase de guerra global. Entre 1494 e 1993 as concentrações com

20 Ibidem, p.97.

21 Ibidem, p.98.

50% ou mais de poder marítimo ocorreram em 156 anos, conforme o quadro abaixo.

ANOS EM QUE HOUE 50% OU MAIS CONCENTRAÇÃO DE PODER MARÍTIMO	ESTADO CONTROLADOR DE MAIS DE 50% DO PODER MARÍTIMO
1494	INGLATERRA
1502-1544	PORTUGAL
1594-1597	ESPAÑA
1608-1619	HOLANDA
1624	HOLANDA
1632-1633	HOLANDA
1635-1636	HOLANDA
1640-1642	HOLANDA
1719-1723	GRÃ-BRETANHA
1809-1812	REINO UNIDO
1814-1834	REINO UNIDO
1843	REINO UNIDO
1854-1857	REINO UNIDO
1861	REINO UNIDO
1868-1869	REINO UNIDO
1880-1881	REINO UNIDO
1889-1890	REINO UNIDO
1944	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Um fato interessante observado pelos autores é que se forem retirados o ano de 1494 e o período de 1594 a 1597, todos os anos restantes estão de acordo com as fases de guerras globais e com os anos que se seguem, conforme apresentado abaixo:

Poderes mundiais e grupos de grande concentração de poder naval

Fases de guerra global	Grupos de anos com concentração maior ou igual a 50%	Poderes Mundiais
1494-1517	1502-1544	Portugal
1580-1608	1608-1619; 1624; 1632-1633; 1635-1636; 1640-1642	Holanda
1688-1713	1719-1723	Grã-Bretanha
1792-1815	1809-1812; 1814-1834; 1843; 1854-1857; 1861; 1868-1869; 1880-1881; 1889-1890	Reino Unido
1914-1945	1944	Estados Unidos da América

Nessa tabela 145 anos se encontram dentro da fase de guerra global ou dentro dos imediatos 35 anos pós-guerra global. Ainda na tabela

acima, pode-se perceber que após a fase de guerra global, 1494–1517, Portugal emergiu como o poder mundial até 1544, seguindo o modelo proposto. A Espanha, no período entre 1594 e 1597, procurou recuperar o seu poder naval afetado pelo fiasco da Armada e das guerras contra as Províncias Unidas. Na década seguinte o seu declínio passou a se acentuar. A Holanda, após o período de 1580-1608 emergiu fortemente como o poder mundial, seguindo o padrão estabelecido pelos autores. Pode se perceber pela tabela acima que a Holanda sempre teve adversários (poderes globais) que desafiaram essa hegemonia, nos casos específicos a Inglaterra e a França posteriormente.

O caso da emergência da Grã-Bretanha no período pós-guerra global de 1688 a 1713 e sua constituição como poder mundial somente no espaço de quatro anos (1719 a 1723) pode parecer anacrônico, no entanto não o é, segundo os autores. Pode se perceber que as suas concentrações gravitaram em torno de 0.47 como média, com valores como 0.441 e 0.522, isto é, altos.

Na discussão do período pós-guerra 1792-1815 o Reino Unido (UK) continuou exercendo, em períodos diversos, o seu papel de poder mundial, mantendo altas concentrações de poder em períodos em que não exercia esse papel, com valores sempre acima de 0.4, com exceção dos anos de 1899 a 1901, 1906 a 1909, 1912-1913, fruto da competição naval com uma emergente e ameaçadora Alemanha.

A partir de 1916, pode se ainda perceber um predomínio do poder global do UK até 1919, quando foi ultrapassada pelos EUA com índice 0.448, no entanto foi somente a partir de 1944 que o índice 0.5 foi atingido por esse último país. A partir de 1919 os EUA não mais perderiam a supremacia naval para nenhum contendor, segundo o modelo Modelski/Thompson.

O primeiro ciclo foi dominado por Portugal, o segundo pela Holanda e o terceiro pela Grã-Bretanha. Esses três ciclos não serão discutidos. O que será apresentado a seguir é o quarto ciclo que teve também o UK como principal protagonista. Sempre que necessário serão confrontados o modelo teórico com a historiografia corrente, de modo a se verificar a pertinência dessa teoria de ciclos longos como instrumento de análise.

O QUARTO CICLO LONGO A PAX BRITANNICA ESTABELECIDADA

O quarto ciclo se inicia no Congresso de Viena em 1815, ao final das Guerras da Revolução e Napoleônicas. Ele engloba cerca de 100 anos,

perpassando todo o século XIX até os primeiros 14 anos do século XX, quando foi deflagrada a chamada Grande Guerra de 1914. O modelo Modelski/Thompson considera as duas grandes guerras do século XX, a de 1914-1918 e 1939-1945, como um grande conflito interconectado, dentro de um mesmo grande processo político. Dessa maneira, nessa discussão, o período de 1914 a 1945, que deveria se constituir no início do quinto ciclo longo, será abordado dentro do quarto ciclo longo, interrompendo-se em 1945, ano final proposto na abordagem indicada na introdução. Não se pretende assim discutir o quinto ciclo longo.

A partir de 1815 pode-se perceber a grande superioridade naval do UK, ao longo de todo o século. De 1815 a 1899 os britânicos assumiram a função de poder mundial em 32 anos. Nesse período a Marinha Real britânica manteve em **todos os anos** superioridade na distribuição de poder, sendo que o ano mais equilibrado foi o de 1862, com o UK possuindo 0.401 de valor e a França 0.398. Não seria forçado realmente se afirmar que o século XIX foi o da Pax Britannica, pois a superioridade da Armada britânica foi flagrante.

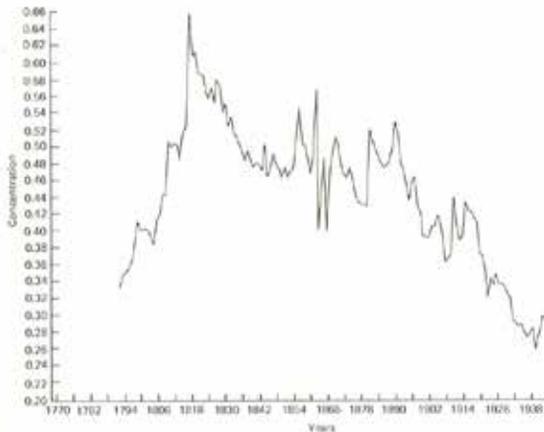


Figure 5.7 Long cycle IV

Quarto ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao segundo período britânico.

Na virada do século XIX para o XX, o UK manteve seus índices altos, no entanto, a partir de 1910, percebe-se um aumento gradual dos valores alemães. Em 1914 os números indicavam para o UK 0.436, Alemanha

0.282, EUA 0.128, França, Rússia e Japão com os mesmos índices de 0.051. Somando-se os dois poderes globais que seguiam o UK, chega-se ao índice de 0.410, menor que o esposado pelo UK (0.436). Ao final de quatro anos de luta, em 1918, os ingleses mantiveram a primazia na distribuição com valores de 0.411 contra 0.234 da Alemanha, 0.159 dos EUA, 0.084 do Japão, 0.065 da França e 0.047 da Rússia. Sua vantagem sobre os dois contendores que se seguiam, a Alemanha e os EUA, continuou alta, 0.411 contra 0.393. Em 1919 o poder marítimo alemão caiu a zero e os EUA, devido a grande mobilização para a guerra, passaram, pela primeira vez o UK, fato não ocorrido desde 1701

Essa superioridade sobre o UK manteve-se constante até o início da Segunda Guerra Mundial em 1939. Os britânicos conseguiram se aproximar dos EUA ao final dos anos 20, afastando-se logo em seguida. Nos anos anteriores ao deflagrar da guerra, os britânicos fizeram grandes esforços para contrabalançar esses números desfavoráveis, chegando a se igualar com os EUA em 1940 (0.273). Por esses números pode-se perceber que, a partir de 1919, os EUA assumiram a liderança naval mundial em orçamentos navais e navios capitais.

No início da Segunda Guerra Mundial os valores eram os seguintes: UK, 0.259; EUA, 0.278; Japão, 0.167; França, 0.130; Alemanha, 0.093 e Rússia, 0.056. Esses números indicam que a Alemanha estava totalmente desaparelhada para enfrentar os aliados no mar. Os britânicos tinham duas vezes e meia mais poder relativo que os alemães.

Durante a guerra de 1939 a 1945 houve um aumento vertiginoso dos índices norte-americanos, quando chegaram a poder mundial a partir de 1944 (0.510). Os britânicos terminaram a guerra como a segunda potência naval com índice 0.350. Tanto alemães como japoneses encontravam-se exaustos e sem nenhum poder marítimo relevante em 1945.²²

Inicia-se assim o quinto ciclo longo de poder, cuja discussão não possui relevância para a investigação conduzida, limitada no aspecto temporal em 1945.

O século XIX pode ser considerado o século das grandes inovações tecnológicas no campo da guerra naval, conforme anteriormente discutido. O navio à vela vinha atuando desde a Antiguidade e por depender apenas do vento como elemento de propulsão, tinha um raio de ação²³ quase

22 Idem.

23 Raio de ação é a distância máxima que um navio pode alcançar, partindo de sua base e a ela retornar, sem se reabastecer de combustível nem de alimentos.

ilimitado. Sua grande limitação era a fadiga das tripulações e a quantidade de comida transportada. Sua baixa velocidade, dependente das condições de vento, fazia-o difícil de manobrar em combate aproximado. Além disso, requeria manutenção constante de seu poleame e massame²⁴, sujeitos às condições climáticas enfrentadas pelos navios.

O surgimento da máquina a vapor veio a modificar essa relação romântica do homem com o mar e por conseguinte a própria guerra marítima. A tríade carvão, vapor e aço seria a base da chamada Segunda Revolução Industrial que afetou significativamente as relações dos povos marítimos, do qual o UK tinha a vantagem.

As Marinhas de guerra utilizaram o vapor como propulsão bem depois do uso comercial pelas grandes companhias marítimas. Os almirantes dos principais poderes marítimos consideravam essa inovação pouco confiável, pois eram dependentes de carvão, que deveriam estar disponíveis em diferentes bases ao longo das vias navegáveis do mundo; de uma vasta rede logística para apoio de reparos e sobressalentes; de bons técnicos que pudessem reparar as sofisticadas máquinas que surgiam; e por fim temiam que em combate as máquinas pudessem apresentar problemas que tornariam os navios de guerra alvos fáceis.

As máquinas, no entanto, aos poucos foram se aperfeiçoando e as avarias, tão temidas, não aconteceram. Das pás laterais, criaram-se os hélices²⁵ que já eram protegidos por estarem abaixo da linha d'água. O vapor, também, foi utilizado a bordo para serviços auxiliares como a geração de energia elétrica e para melhorar a habitabilidade dos tripulantes.

Na Guerra da Criméia (1853-1856) surgiu uma outra grande novidade tecnológica que foi o navio dotado de couraça, de modo a ser protegido dos tiros provindos das fortalezas russas. Em 1859 os franceses lançaram ao mar a fragata *Gloire* de madeira, dotada, no entanto, de couraça, seguida, no ano seguinte, pelo *Warrior* britânico, com outra grande novidade que foi o casco todo de ferro.²⁶

24 Poleame é o nome genérico dado às peças de madeira e ferro destinados à passagem ou retorno de cabos nos navios. Massame é o conjunto de cabos fixos ou de laborar existentes a bordo dos navios para manobrar embarcações. Fonte: BRASIL, *MANUAL DO TRIPULANTE*, Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, Ministério da Marinha, 1975, p.31.

25 Em 1850 a França lançou ao mar a primeira belonave movida a hélice, o *Napoleon*. Dois anos depois os ingleses lançaram o *Agamenon* também a hélice. Fonte: ALBUQUERQUE, op.cit. p.109.

26 ALBUQUERQUE, op.cit. p.110.

O Almirante Armando Vidigal descreveu de maneira interessante a corrida entre o poder ofensivo dos canhões e o defensivo das estruturas couraçadas dos navios desse período. Disse ele:

As granadas ocas eram uma séria ameaça para os navios de madeira. A medida que foram sendo introduzidos melhoramentos nos canhões, como o emprego da alma raiada, carregamento pela culatra ao invés de pela boca, etc, a supremacia da artilharia levou à construção de navios metálicos e ao aparecimento das couraças [...] além das vantagens de caráter militar que tal inovação representava, proporcionava ela maior simplicidade de construção, permitindo maior peso de carga do que um navio de madeira para as mesmas condições de calado e deslocamento.²⁷

As couraças passaram a aumentar de espessura para suportar os tiros de canhões com maiores calibres e assim começaram a surgir os primeiros navios totalmente encouraçados. O alcance dos canhões aumentou radicalmente. Como comparação, em 1805 os canhões das naus tinham alcances de 3.000 jardas.²⁸ Em 1941 o alcance passara a ser de 35.000 jardas para um canhão de 16 polegadas de calibre.²⁹ Um aumento extraordinário.

Por um período de tempo, o esporão, localizado na proa dos navios de guerra, passou a prevalecer, aproveitando a massa com o movimento, de modo a atingir pontos do casco dos navios inimigos não protegidos. Era um regresso a tática de abalroamento do passado, conforme já discutido anteriormente.

Outras inovações tecnológicas surgiram no final do século XIX. O navio torpedeiro rápido armado com torpedos autopropulsados logo se transformou na grande novidade tática, principalmente para Marinhas de poucos recursos que viam nesse tipo de combate uma possibilidade de atingir os grandes encouraçados dos Estados com maiores poderes marítimos. Dentro dessa concepção, surgiu na França uma escola de pensamento que preconizava o uso intensivo de pequenas embarcações

27 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985, p.19.

28 Uma jarda corresponde a 0.91 metros Fonte: MANUAL DO TRIPULANTE, op.cit. p.499.

29 WARNER, Oliver. *Great Battle Fleets*. op.cit, p.13.

rápidas do tipo torpedeiras para atingir as linhas de batalha inimigas. Seu idealizador foi o almirante Theophile Aube que cunhou a expressão “Jeune Ecole” para esse tipo de concepção tática. Segundo a “Jeune Ecole” o tempo dos grandes navios armados de canhões de grande calibre já havia passado. Surgia a era das pequenas embarcações rápidas e dotadas de torpedos, além de cruzadores ligeiros para o ataque ao tráfego marítimo, numa acepção típica, segundo Armando Vidigal da clássica guerra de corso dos séculos XVI a XVIII.³⁰

Essa concepção teve vida curta, pois os britânicos, dotados da maior esquadra de então, armaram seus grandes navios com canhões de tiro rápido de menor calibre, capazes de atingir com eficiência essas embarcações, além disso foi criado como contra-medida aos torpedeiros o “contra-torpedeiro” armado também com canhões de tiro rápido, dotado de razoável velocidade, com o propósito de defender os grandes navios capitais.

Os franceses, em contrapartida, desenvolveram ao final do século XIX os primeiros submersíveis, armados com torpedos, como forma de atacar os navios de superfície, aproveitando a sua grande característica que era a ocultação submarina.³¹ Nos quinze primeiros anos do século XX a evolução desse tipo de embarcação foi vertiginosa, principalmente na Marinha alemã. Na Segunda Guerra Mundial os submarinos passaram a se constituir em uma arma importante, com efeitos devastadores no tráfego marítimo inimigo, uma vez que permaneciam mais tempo em operações de combate e tinham a capacidade de permanecer mergulhados por maiores lapsos de tempo.

O avião não teria grande utilidade na Grande Guerra naval de 1914-1918. Seu desenvolvimento viria posteriormente, quando foram criados porta-aviões no período entre guerras. Nos anos 30 a ala aérea embarcada teve grande evolução nas Marinhas norte-americana e japonesa. Na Segunda Guerra Mundial passaram a se constituir, juntamente com os porta-aviões, na principal arma ofensiva das esquadras oceânicas, sobrepujando em importância o velho encouraçado como a arma capital. A combinação avião com porta-aviões passou a ser o principal vetor de combate a partir dessa guerra.

30 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. op.cit p.144.

31 Os franceses lançaram em 1899 o submersível *Narval* em Cherburgo com um desenho bem avançado, dotado de tanques de lastro externos a um casco resistente, para submersão. Na superfície era propulsado por motor a gasolina, sendo que submerso utilizava motores elétricos dotados de baterias. Fonte: Ibidem. p.149.

Como afinal a Marinha Real britânica se preparou nesse ciclo para se contrapor aos seus desafiantes, em especial a França e depois a Alemanha?

No século XIX a Marinha britânica singrava os mares quase impunemente. As principais tarefas a ela alocadas eram a supressão da pirataria e o comércio de escravos no Atlântico, Índico, Mediterrâneo e no Mar da China. Além disso, outras tarefas menores eram realizadas tais como a exploração marítima e a confecção de cartas náuticas, intervenções navais em colônias controladas pelo UK e a sempre necessária diplomacia de canhoneiras, “mostrando a bandeira” quando e onde fosse necessário. Para o bom cumprimento dessas tarefas, os britânicos dispunham de bases navais e de abastecimentos em Porto Royal na Jamaica, Gibraltar, Halifax, Porto Mahon na Ilha de Minorca, Malta, Trincomalee, Ilhas Falklands, Aden, Hong Kong, Bermuda, Singapura, Lagos, Chipre, Alexandria, Mombasa, Zamzibar e Wei-hai-wei.³²

Além dessas bases de apoio, a Marinha britânica dispunha de estações navais na América do Norte, Índias Ocidentais, África Ocidental, Cabo da Boa Esperança, América do Sul, Pacífico, Índias Orientais, China, Mediterrâneo, Austrália e a poderosa Home Fleet em águas territoriais³³.

A grande preocupação estratégica do UK era a manutenção, durante o Século XIX, de uma superioridade naval sobre os principais contendores que surgiam, em especial sobre a Alemanha. Uma política agressiva foi estabelecida em 1889, a chamada “Two Power Standard”. Ela determinava que a esquadra de batalha britânica deveria ser igual ou maior em números que os dois poderes navais europeus que se seguiam. Em memorando de maio de 1909, o Primeiro Lorde do Almirantado, Reginald Mc Kenna encaminhou correspondência ao Primeiro-Ministro H. Asquith, mencionando essa política nos seguintes termos:

O recente despertar e utilização dessa política [two power standard] como uma medida do poderio naval britânico pode ser imputada a Lorde George Hamilton que a mencionou como uma reação ao desenvolvimento das esquadras de combate da Rússia e da Alemanha depois de 1885. Até aquele ano a França era o único país, além da GB, com algum poder naval e a implementação do ‘two power standard’ não tinha sentido. Está claro que a

32 MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p. 209.

33 Ibidem, 209.

supremacia britânica não poderia ser adequadamente obtida em todo o tempo e em todas as circunstâncias, somente construindo navios em número suficiente para permitir que enfrentemos qualquer das duas marinhas apontadas [...] em alguns casos essa política [two power standard] tem significado igualdade com qualquer combinação de dois poderes navais [...] outros políticos tem considerado essa política simplesmente como a soma aritmética de navios da esquadra de combate das duas potências que se seguem à GB [...] por razões práticas, o problema a ser considerado será, qual grau de superioridade em encouraçados devemos possuir sobre o seguinte poder naval europeu?³⁴

Além da preocupação numérica e a manutenção do ‘status quo’, o governo britânico perseguia a conhecida política de balanço de poder europeu. Possuindo um exército diminuto, com poucos aliados continentais, o UK não tinha capacidade de intervir com eficácia no continente europeu³⁵. A Marinha, então, deveria permanecer poderosa.

Outro princípio importante adotado pelo UK era a política de “mãos livres para um povo livre”. Essa política determinava que qualquer declaração de guerra demandava total apoio público, apesar dos governos terem dificuldade de prever a extensão desse apoio³⁶, uma vez que a opinião pública poderia estar dividida e não existir instrumentos de medição para esse apoio. Essa política foi motivada pelo clamor público ocorrido após os massacres realizados pelos turcos aos armênios em 1895-96, quando se tornou impossível convencer a opinião pública a apoiar a Turquia no seu confronto com a Rússia na questão dos Estreitos.³⁷ Em todas as circunstâncias a Armada Real tinha destacado papel na defesa dos interesses britânicos.

Em 1904 o novo Primeiro Lorde do Mar do UK, almirante Sir John Arbuthnot Fisher, assumiu o posto com inovações que viriam modificar a constituição da linha de batalha e a guerra no mar como um todo. Inicialmente ele transferiu para a reserva cerca de 154 navios, dos quais

34 Memorando de Reginald McKenna, FLA, para o PM H. Asquith em maio de 1909. Fonte: BRITISH NAVAL DOCUMENTS 1204-1960. London: Naval Records Society, 1993, p.754.

35 GOOCH, John. The weary titan: strategy and policy in Great Britain, 1890-1918. op. cit, p. 281.

36 Idem.

37 Idem.

17 eram encouraçados obsoletos que só traziam dispêndio de recursos ao erário e consumiam um número expressivo de marinheiros que poderiam estar guarnecendo navios mais modernos³⁸. Em seguida, reorganizou a esquadra de reserva em três grupos, chefiados cada um por um almirante, que tinha a responsabilidade de treinar suas tripulações, de modo a complementar os esquadrões da ativa. Como terceira medida, redistribuiu os navios de combate, com vistas a enfrentar a ameaça alemã, que ele tinha certeza viria em breve. Diminuiu a força do Mediterrâneo, criou a força do Atlântico em Gibraltar e as forças do Canal da Mancha em Dover e a Home Fleet no norte do Reino Unido. A força do Atlântico poderia se agregar tanto a do Mediterrâneo como a do Canal³⁹. Os esquadrões no Atlântico, Índico Oriental, Austrália e Pacífico operariam cruzadores, de modo a proteger as linhas de comunicação contra corsários de superfície.

Ainda dentro dessas inovações, determinou, a partir de uma idéia italiana, a construção do novo encouraçado “Dreadnought”. Essa novidade foi um marco na construção naval e na organização das linhas de batalha das principais Marinhas do mundo no período. Seguiu-se o cruzador de batalha, também uma criação sua, no entanto esse tipo de navio não obteve tanto sucesso, pois abria mão da proteção em prol da velocidade, embora mantivesse ainda boa artilharia e deslocamento similar ao encouraçado. Essa combinação mostrou-se funesta na Jutlândia⁴⁰ em 1916. Com essas concepções os britânicos enfrentaram os alemães em 1914.

Desde o início do conflito em agosto os britânicos se preocuparam em controlar o Mar do Norte e o Canal da Mancha, procurando atrair a esquadra alemã para o enfrentamento naval, dentro de uma concepção estratégica de procurar a batalha naval para dominar o mar. Imediatamente bloquearam as proximidades dos portos alemães, de modo a perceber qualquer movimentação de navios de guerra inimigos nessas áreas. Ao

38 KEMP, op.cit. p. 170.

39 Ibidem, p.171.

40 Em 31 de maio de 1916 durante a Grande Guerra, ocorreu a grande batalha naval da Jutlândia envolvendo forças britânicas e alemães. Nesse combate três cruzadores de batalha ingleses foram perdidos em sucessão com grande número de mortos. O primeiro o *Indefatigable* com 1.100 marinheiros afundou atingido por tiros de um cruzador alemão. Só sobreviveram dois homens. O segundo a afundar foi o *Queen Mary*. De seus 1.285 homens, só três sobreviveram. Por fim o *Invincible* foi afundado levando para o túmulo 1.023 homens. Só três escaparam da morte. Esses navios tinham graves erros de projeto que os tornavam vulneráveis a tiros de canhões de grosso calibre, devido a pouca proteção couraçada. Fonte: KISSEL, Robert. Trading armor for speed. *Military History*. Leesburg: Primedia, v.17, no 6, p.70, fev 2001.

mesmo tempo, procuraram proteger suas linhas de comunicação⁴¹ contra corsários de superfície que transitavam em áreas afastadas das zonas de guerra européias, tais como o Atlântico Sul, o Caribe, a costa africana, o Índico e o Pacífico. Uma outra iniciativa com sucesso da Marinha britânica foi procurar estrangular o comércio marítimo inimigo, atacando seus navios mercantes.

A superioridade britânica era flagrante, no entanto, ela não impediu que os alemães realizassem uma façanha no Mediterrâneo. Eles conseguiram fazer passar por todas as forças navais britânicas na região, dois navios de combate⁴² que se agregaram aos seus aliados turcos no Bósforo. Esse sucesso alemão foi muito comentado nos meios ingleses que procuraram logo encontrar os ‘bodes expiatórios’ por essa falha irreparável. Ambos os almirantes envolvidos foram responsabilizados pelo fracasso em interceptar os navios alemães e afastados de suas funções⁴³.

Outro grande fracasso foi a operação de desembarque nos Dardanelos em 1915. Apesar dos navios aliados dominarem os estreitos, não conseguiram progredir além de certo ponto. Tanto as minas marítimas como a resistência turca ao desembarque anfíbio que se seguiu foram essenciais para a determinação de se retirar, o que se deu depois de meses de baixas entre as tropas aliadas, predominantemente australianas. Nessa operação, Winston Churchill e John Fisher fracassaram. O primeiro, como Primeiro Lorde do Almirantado por ter autorizado e incentivado uma operação complexa como esta, sem o devido planejamento e cuidado. O segundo, já em avançada idade e de volta ao cargo de Primeiro Lorde do Mar, por ter se omitido e se afastado da função “por ciúme do prestígio exuberante do imperador militar Lorde Kitchener” do Exército britânico, segundo palavras do historiador Leslie Gardner⁴⁴.

Embora fosse superiora, a Marinha britânica não conseguia atrair a esquadra de alto mar alemã para o combate. Alguns navios alemães

41 As linhas de comunicação são rotas por onde trafegam os navios desde seus portos de origem até os de destino. Fonte: BRASIL, *Noções de estratégia marítima*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, Comando d Marinha, 2004, p.2.6.

42 Tratava-se dos cruzadores *Goeben* e *Breslau* sob o comando do almirante Souchon. Por cerca de seis dias ambos navios cruzaram todo o Mar Mediterrâneo incólumes, sem serem importunados pelos ingleses. Fonte: VAN DER VAT, Dan. *The ship that changed the world..* London: Grafton Books, 1986.

43 Trata-se dos almirantes Sir Archibald Milne, Comandante-em-Chefe do Mediterrâneo e Ernest Troubridge, Comandante do 1º Esquadrão de Cruzadores. Fonte: *Ibidem*, p.52 e 54.

44 GARDINER, Leslie. *The british admiralty*. Edinburgh: William Blackwood & Sons, 1968, p.332.

chegaram a bombardear a costa inglesa sem serem molestados, o que criou um grande mal-estar entre a população que via que os recursos despendidos na formação de uma grande Marinha não se traduziam em maior segurança. O fracasso em destruir a força naval alemã na grande Batalha da Jutlândia veio a comprometer, ainda mais, a já combalida reputação naval britânica.⁴⁵ O historiador Geoffrey Bennet diria, em relação a frustração inglesa com a batalha, que “foi um fim insatisfatório. Por dois anos a esquadra britânica desejou e rezou por uma chance de se encontrar com o inimigo alemão. Encontraram-se enfim e a vitória lhe foi negada”.⁴⁶

A grande ameaça que surgiu com intensidade foi a campanha submarina irrestrita a partir de fevereiro de 1917. A navegação aliada foi muito atingida com essa campanha. Em determinado momento a proporção de afundamentos superou a de construção de navios. A manter aquela intensidade o povo inglês passaria fome e sofreria forte carestia. Um erro de avaliação alemão foi o afundamento de navios mercantes norte-americanos, o que veio a precipitar o envolvimento desse país na guerra em apoio ao UK. A Marinha britânica demorou sobremaneira para adotar a tática de comboios, como forma de se contrapor aos submarinos. Quando acabou finalmente adotando essa tática, as perdas passaram a declinar mês a mês.

A Grande Guerra acabou em novembro de 1918, consumindo os recursos britânicos e o UK, apesar de vitoriosa, não possuía o mesmo vigor de antes do conflito. Os EUA saíram fortalecidos, com uma Marinha em franca expansão. Winston Churchill em 1918 diria que “tínhamos administradores competentes, brilhantes experts em diversos campos, navegadores magníficos, excelentes disciplinadores, belos e devotados oficiais de marinha, contudo no final do conflito tínhamos mais comandantes de navios que comandantes de guerra”.⁴⁷

No período entre guerras (1918-1939) o UK tinha como preocupação básica a proteção de suas linhas de comunicação em seu Império e a manutenção de uma proporcionalidade com as demais Marinhas aliadas, uma vez que não existiam condições políticas para uma nova corrida armamentista naval. Todos ansiavam pela paz.

45 A batalha naval da Jutlândia ocorreu em maio de 1916 e foi o maior encontro entre as duas grandes esquadras na Grande Guerra. Apesar de ser mais poderosa, a Marinha britânica não conseguiu destruir a sua adversária.

46 BENNET, Geoffrey. Battle of Jutland. In: KEMP, Peter. *History of Royal Navy*. London: Arthur Barker Lt, 1969, p.201.

47 KEEGAN, John. *The price of the Admiralty*. London: Penguin Books, 1988, p.121.

O Tratado Naval de Washington foi celebrado em 1922 determinando o dimensionamento máximo das Marinhas do UK, dos EUA, do Japão, com proporções de 5:5:3 respectivamente. A França teria a mesma proporção da Itália correspondente a 1,75 do UK. Houve, também, limitações em classes individuais de navios, tais como encouraçados, cruzadores de menores dimensões, porta-aviões e outras classes de meios. Em 1923 o UK possuía 24 encouraçados contra 21 dos norte-americanos. A paridade foi estabelecida a partir de 1931. Desse momento em diante, em termos de navios capitais, o UK e os EUA igualaram-se.

No início da Segunda Guerra Mundial, o UK continuava sendo o principal poder marítimo da Europa e apesar do início do rearmamento alemão, sua superioridade no mar era avassaladora.

As principais tarefas alocadas à Marinha Real britânica eram a defesa contra invasão de seu território, a proteção de suas linhas de comunicação marítimas, a capacidade de transportar tropas para qualquer ponto do globo por meio marítimo, o ataque às linhas de comércio alemães e o bloqueio aos portos controlados pelos germânicos, de modo a impedir a saída de corsários de superfície e submarinos inimigos. Os ingleses continuavam a considerar o Canal da Mancha e o Mar do Norte como “lagos britânicos”.

A ação contra os corsários foi eficiente e em sequência dois dos grandes navios alemães foram caçados e afundados, o *Graf Spee* no Atlântico Sul e o *Bismarck* no Atlântico Norte. Uma das grandes falhas de percepção dos ingleses foi a operação de passagem de grandes navios germânicos do oeste para leste pelo Canal da Mancha em fevereiro de 1942. A permanência dos navios alemães em Brest significaria a sua destruição pela aviação aliada. A operação foi bem planejada pelos alemães e aproveitando a noite para a corrida em direção aos portos alemães de Kiel e Wilhelmshaven, com apoio da Força Aérea e de navios menores na cobertura, a operação terminou com grande sucesso para os alemães.

No Mediterrâneo, os ingleses tiveram que enfrentar a Marinha italiana, o que não foi nenhum problema extremo. Possuindo bases em Gibraltar, Malta e Alexandria a esquadra britânica enfrentou os italianos e assumiu o domínio do mar naquelas paragens. A grande preocupação nessa região marítima era a ofensiva da aviação alemã que operava a partir de bases na Itália, Sicília e Norte da África contra a navegação mercante aliada. Outra preocupação era com a Marinha francesa que caíra nas mãos dos alemães e as unidades francesas que se encontravam na África. Foram,

então, realizados ataques contra os navios franceses em Mers-el-Kebir e determinado o desarmamento de navios em Alexandria.

Em dezembro de 1941 os japoneses atacaram Pearl Harbor e fizeram os EUA entrarem na guerra. Naquele ano os EUA possuíam 32,6% de distribuição global de poder marítimo contra 28,3 dos ingleses e 23,9 dos japoneses. A entrada dos norte-americanos na guerra fez pender a balança a favor dos aliados. A cada ano da guerra o percentual de poder marítimo dos EUA foi aumentando continuamente, passando de 38% em 1942, para 41,2% em 1943, 51% em 1944, tornando-se a partir desse ano o poder mundial e por fim 50% em 1945, último ano da guerra. O novo ciclo longo teria seu início a partir desse ano, com o predomínio dos EUA.

A campanha submarina alemã contra os navios mercantes aliados foi eficiente e como na guerra de 1914 a 1918 quase trouxe o colapso econômico para o Reino Unido. O auge dos afundamentos foi no mês de outubro de 1942, quando foram afundados 93 navios aliados com um total de 600.000 toneladas.⁴⁸ Foram estabelecidos, então, um sistema de comboios, novos equipamentos de detecção e ataque anti-submarino e novas táticas de ataque coordenado contra submarinos mergulhados. Depois de seis longos anos de campanha submarina chegou-se as seguintes perdas da navegação aliada: 2.775 navios afundados por submarinos, 521 por minas marítimas, 326 por navios de superfície, 753 por aviões inimigos e 411 por causas desconhecidas, perfazendo um total de 4.786 navios aliados perdidos.⁴⁹

O encouraçado deixava de ser o navio capital e dava lugar ao porta-aviões, amplamente usado no Pacífico, tanto por norte-americanos como por japoneses. Batalhas navais foram travadas, sem que houvesse engajamento entre navios de superfície, como por exemplo, a Batalha de Midway. A vulnerabilidade dos navios à ação dos aviões foi totalmente comprovada. Outra inovação operacional de relevância foi a criação do Trem da Esquadra, composto por navios de abastecimento que acompanhavam os navios de combate, de modo a suprir as necessidades logísticas no próprio teatro de operações, evitando a ida dos primeiros para as bases de apoio, afastadas dos locais de disputa. Para os reparos imediatos dos navios criaram-se bases avançadas que provinham os consertos emergenciais aos meios de combate, próximo aos teatros de operação, economizando tempo e aumentando a disponibilidade para a luta.

48 BELOT, R. de *A Guerra aeronaval no Atlântico*. Rio de Janeiro: Record, [196-], p.198.

49 *Ibidem*, p.276.

Foram realizadas também operações anfíbias⁵⁰ de grande envergadura, como por exemplo, a Operação 'Overlord', invasão da França ocupada pelos alemães a partir da Inglaterra, e as operações anfíbias contra Iwo Jima e Okinawa contra os japoneses. Para a realização desse tipo de operação complexa, foram desenvolvidos planos específicos, táticas avançadas e novos procedimentos operacionais, de modo a controlar no tempo e espaço as diferentes etapas de sua execução que compreendiam o planejamento, o embarque da tropa a ser desembarcada nas praias de assalto, o ensaio para se testar a viabilidade da operação, a travessia até o ponto de desembarque e por fim o assalto.

Novas armas foram desenvolvidas nesse período tais como novas minas marítimas com sensibilidades magnéticas, acústicas e de pressão, além de novos equipamentos de escuta submarina, o radar para detecção de superfície e novos instrumentos para detecção de emissões eletrônicas.

Enfim a Segunda Guerra Mundial foi a guerra das inovações tecnológicas, do qual emergiu o novo poder mundial, os EUA. O eclipse britânico, enfim, ocorria depois de mais de dois séculos de predomínio naval.

Os ciclos longos de poder marítimo, como modelos teóricos, parecem atender aquilo que a própria historiografia apontou como relevante na guerra no mar no entanto, esse modelo indicou pontos de fragilidade importantes em sua constituição.

OS CICLOS LONGOS DE PODER MARÍTIMO: UMA ANÁLISE CRÍTICA

Ciro Flamarion Cardoso e Héctor Brignoli afirmam que a história serial foi durante muito tempo econômica, interessada no estudo de ciclos conjunturais, a partir de variáveis tais como preços, salários e índices comerciais. Tal fato, no entanto, segundo eles, não se aplica na atualidade, uma vez que a história serial tem abrangido novos campos de pesquisa, incluindo variáveis demográficas, ideológicas e políticas⁵¹. Dentro dessa concepção a teoria de ciclos longos se enquadra como um exemplo de história serial, utilizando modelo quantitativo, no qual se trabalha, na maior parte do período cronológico abarcado, com apenas uma variável,

50 A operação anfíbia refere-se, normalmente a um ataque lançado do mar por uma Força-Tarefa Anfíbia sobre litoral hostil ou potencialmente hostil.

51 CARDOSO, Giro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Pérez. *Métodos da História*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1990, p. 34.

o número de navios de linha. Em um segundo momento, a partir de 1816, inclui-se novo parâmetro quantitativo, os gastos navais dos poderes globais prevalentes no quarto ciclo longo, que se conjunham com a variável anterior, na obtenção das séries temporais para a determinação dos poderes mundial e globais.

O que os autores realmente pretendiam com essa análise era correlacionar um ou dois parâmetros 'navais' seriais para se mensurar capacidades relativas de poder marítimo entre os principais atores internacionais em cada ciclo, de modo a afirmar que o predomínio naval de certo ator, o poder mundial, considerando apenas essas variáveis, teria não só ascendência naval sobre seus contendores, mas também ascendência mundial.

Essa teoria deve ser analisada sob sete aspectos fundamentais: a questão das fontes, o número de variáveis seriais, a questão moral, o adestramento, aspectos da tecnologia e do aprestamento, a correlação com as políticas navais de cada ator considerado, e por fim o reducionismo do modelo.

Inicialmente, a questão do trabalho e manuseio das fontes deve ser discutida. Dizem Cardoso e Brignoli que o traço distintivo mais importante da história serial, ante as demais formas de história quantitativa, consiste em ser uma atividade exercida por historiadores com formação especializada, especialmente quando se trabalha com séries estatísticas relativas a períodos anteriores ao século XIX e a necessidade de não se cometer anacronismos, isto é não respeitar o caráter diferencial das diferentes sociedades analisadas.⁵² Em aditamento, François Furet distinguiu três grupos, segundo a ordem crescente de dificuldades relativamente a constituição das séries que seriam as seguintes:

As mais simples eram as fontes estruturalmente numéricas reunidas para responder a questões do campo original de pesquisa, por exemplo, os registros paroquiais para a história demográfica ou mesmo planilhas eleitorais para a história política. Quando houvesse lacunas nas séries seria permitida a extrapolação. Essas operações, segundo Furet, eram fáceis e confiáveis. O segundo grupo em dificuldade compunha-se de fontes estruturalmente numéricas, usadas para encontrar respostas a questões totalmente estranhas a seu campo original de pesquisa, como, por exemplo, a utilização de preços como indicadores do crescimento econômico ou o estudo de documentos fiscais para se estudar a estrutura

52 Ibidem, p.32.

social de determinado grupo. Neste caso o pesquisador deveria justificar a validade do emprego dessas fontes em relação a sua problemática. O manejo dos dados seria difícil e os resultados mais arbitrários do que no caso anterior. Por fim, a mais complexa que era a utilização das fontes não estruturadas numericamente, usadas de modo quantitativo, mediante um procedimento substitutivo. Eles deveriam ser organizados em séries e em unidades cronológicas comparáveis a custo de um trabalho bem mais complexo que no grupo anterior.⁵³

A teoria dos ciclos longos pode ser qualificada como pertencente ao segundo grupo, uma vez que se trabalha com fontes numéricas (a quantidade de navios de linha por ano considerado), que são usadas para encontrar respostas a questões estranhas ao campo de pesquisa, isto é a mensuração de poder relativo entre atores internacionais. Por meio do número de navios, pretende-se mensurar poder. Os pesquisadores, nesse caso, justificaram a utilização desses dados, na impossibilidade de se confiar em outros parâmetros de avaliação, no entanto durante toda a apresentação do modelo quantitativo enfatizaram a dificuldade de se trabalhar com esse parâmetro, devido a grande variedade e complexidade de informações disponíveis.

Sem dúvida Modelski e Thompson tiveram muito cuidado na seleção e no manuseio das fontes, procurando contrabalançar essas dificuldades com critério, bom senso e técnica. Entretanto, a dificuldade existe como apontado por Furet e assim as chances de valores arbitrários, mesmo que com grande cuidado na análise, são altas.⁵⁴

Um segundo ponto a ser discutido é o referente ao número de variáveis utilizadas, apenas uma na maior parte do espectro temporal. Essa limitação nas séries analisadas torna-se relevante à medida que se pretende, a partir de apenas uma variável, configurar uma tendência ou prognóstico. Um exemplo marcante dessa possível distorção é tomar o número de navios de linhas para indicar um predomínio sobre adversários como se os valores numéricos por si indicassem superioridade, quando outros fatores devem ser considerados. Uma variável apenas dificilmente poderá indicar tendências, principalmente por se confrontar com valores relativos e não absolutos de outros atores internacionais avaliados.

53 Ibidem, p. 36.

54 Há que se considerar que George Modelski e William Thopson são cientistas políticos e não historiadores, pouco afeitos ao manuseio de fontes. Deve ser, no entanto, considerado que ambos trabalharam com critério os dados disponíveis e ao que parece com boa técnica documental.

Um terceiro ponto a ser apresentado é a questão da moral que não pode ser mensurada em séries quantitativas. Pode-se definir moral como o espírito ou a atitude mental de um indivíduo ou grupo de indivíduos, que se reflete em sua conduta. Como medir a moral? Quais os parâmetros morais que devem ser auferidos? Quem possui maior moral em um confronto que envolve grupos humanos distintos e como medi-las relativamente? No estudo de Modelski / Thompson essa variável não foi considerada. Quando se discute guerra o fator moral é relevante, muitas vezes se sobrepondo ao fator material. O aprimoramento e a conservação de um moral elevado são essenciais para o êxito na guerra.

Um quarto ponto a ser discutido é a questão do adestramento. Como se computar o adestramento de uma Marinha em séries quantitativas? Esse fator, juntamente com a moral são elementos fundamentais de difícil mensuração. Evidentemente que existiram Marinhas mais preparadas que outras no período considerado no estudo de Modelski / Thompson, no entanto esse requisito fundamental não foi contemplado. A velocidade de remuniamento de canhões, a rapidez na formação tática de navios em combate, a perfeita coordenação de fogo, o moderno e eficiente controle de avarias durante a ação, são alguns fatores entre dezenas que podem fazer a diferença em guerras. Esses fatores não foram computados no modelo analisado.

Um quinto ponto a ser apresentado é a questão da tecnologia naval agregada nos navios de linha e a capacidade de apoio logístico. Como mensurar em séries estatísticas a tecnologia? Certo que dois navios de linha não eram efetivamente iguais. O que distinguia um do outro, a parte o fator humano, sempre presente, era a tecnologia agregada nos seus sistemas de combate. Modelski e Thompson conseguiram até distinguir algumas classes de navios de linha de outras, no entanto, a tecnologia agregada a cada classe não pôde ser devidamente segregada, devido ao grande número de variáveis envolvidas nesse processo. A questão da capacidade logística agregada de cada poder global tampouco foi contemplada pelo modelo. Um exemplo desse requisito foi a capacidade do UK apoiar os seus navios na maior parte dos períodos considerados, ao contrário de outros contendores que limitavam-se ao apoio em estações distantes em menores números que os britânicos, embora tivessem alcance mundial, um dos requisitos formulados por Modelski e Thopson. O UK tinha grande superioridade naval em parte devido a esses dois fatores reunidos, o que não pôde ser computada no modelo.

Um sexto fator a ser discutido é a recorrência com que políticas navais de poderes globais se traduziram em benefícios para o poder marítimo. Sem dúvida que a Inglaterra, depois a GB e por fim o UK dispuseram de estadistas que reconheciam a importância do fortalecimento desse poder, no entanto como medir esses benefícios? Não era apenas o incentivo na construção de mais navios de linha, mas também políticas de fortalecimento do setor naval, com melhores métodos de recrutamento, maiores salários para atrair os melhores homens para a Marinha de guerra, maiores recursos para o adiestramento, de modo a aumentar a prontidão para a guerra no mar, incentivos a indústria bélica como forma de desenvolver tecnologias afins e outras iniciativas que não puderam ser computadas no modelo de Modelski / Thompson.

Um sétimo e último fator é o reducionismo do modelo. A partir de um parâmetro os autores procuraram indicar ciclos que, por envolverem interações políticas complexas, não poderiam ser dessa maneira tão simplificadas. Os sistemas políticos internacionais, segundo Joseph Nye, são menos centralizados e menos tangíveis do que os sistemas políticos nacionais, não abrangendo apenas os Estados. Disse ele que o ponto importante de qualquer sistema é de que o padrão inteiro é maior do que a soma das partes, isto é os atores, fins e instrumentos, podendo dar origem a consequências não intencionadas por nenhum dos atores que o constituem.⁵⁵ Assim a complexidade do sistema internacional e no caso em questão a interação entre os atores navais prevalentes não pode comportar reducionismos como o apresentado por Modelski e Thopson. O sistema político internacional é bem mais complexo do que o apresentado pelos autores. A redução da análise ao poder marítimo e somente ele, distorce o resultado e não leva em consideração aspectos econômicos, políticos, psicossociais que compõem a arena internacional, mais complexa, dinâmica e imprevisível muitas vezes. Tomar-se as relações internacionais do período pela mensuração de apenas uma variável, o poder marítimo, além de estruturalmente perigoso, é conjunturalmente insustentável.

Apesar desses percalços, o modelo traz à discussão a importância do poder marítimo no sistema internacional. Trata-se, assim, de uma teoria e como tal passível de discussão e análise, tendo, no entanto o grande mérito de discutir história naval e sua simbiose com as relações internacionais, nos períodos moderno e contemporâneo. Seus resultados, apesar da

55 NYE, Joseph. *Compreender os conflitos internacionais: uma introdução à teoria da história*. Lisboa: Gradiva, 2002, p. 39.

série de limitações metodológicas, apontaram para predominâncias cíclicas de atores navais, os poderes globais, que se correlacionavam com predomínios políticos desses mesmos atores na arena internacional, segundo a historiografia disponível. Coincidências? Elas podem existir, mas não parece o caso.

Dentro de suas concepções os ciclos longos parecem ser recorrentes. O primeiro ciclo longo abarcou cerca de 86 anos, de 1494 e 1580. O segundo, 108 anos, de 1580 a 1688. O terceiro, 104 anos, de 1688 a 1792 e por fim o quarto, 122 anos, de 1792 a 1914. Os ciclos, então, gravitaram entre 86 e 122 anos, o que nos indica que, continuando a recorrência, existirá uma guerra global, segundo o modelo, entre 2000 e 2036. Especulação metodológica? Determinismo histórico? Questões de difícil comprovação científica.

O estudo desses teóricos demonstrou que os atores políticos com maiores destaques nos diferentes ciclos longos desenvolveram seus poderes marítimos, investindo nos navios de linha e em orçamentos navais cada vez mais substanciais. A correlação entre o fortalecimento do poder marítimo e a prosperidade da Nação parece ter sido a principal conclusão de Modelski e Thompson. A teoria de ciclos longos de Modelski e Thopson procurou discutir a importância do poder marítimo na história e nas relações internacionais.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto; SILVA, Leo da Fonseca. *Fatos da História Naval*. 2. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

BELOT, R. *A guerra aeronaval no Atlântico*. Rio de Janeiro: Record, [196-].

BENNET, Geoffrey. Battle of Jutland. In: KEMP, Peter. *History of Royal Navy*. London: Arthur Barker Ltd, 1969.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. *Manual do Tripulante*. Rio de Janeiro, 1975.

Escola de Guerra Naval (Brasil). *Noções de Estratégia Marítima*. Rio de Janeiro, 2004.

BRITISH NAVAL DOCUMENTS 1204-1960. London: Navy Records Society, 1993.

BRODIE, Bernard. *A guide to naval strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1944.

CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Hector Perez. *Métodos da História*. 5. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1990.

CASTRO, Theresinha de. *Geopolítica: princípios, meios e fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

FULLER, John F. C. *A conduta da guerra*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1966.

GARDINER, Leslie. *The british admiralty*. Edinburgh: William Blackwood & Sons, 1968.

GOOCH, John. The weary titan: strategy and policy in GB. 1890-1918. In: MURRAY, Williamson; KNOX, Mac Gregor; BERNSTEIN, Alvin. *The Making of Strategy: rulers, states and war*. Cambridge: Cambridge University Press, 1977, p. 278-306.

HARDING, Richard. *Sea Power and naval warfare*. London: University College London Press, 1999.

JONES, James Rees. *The anglo-dutch wars of the 17th century*. London: Longman, 1996.

KEEGAN, John. *The price of the admiralty*. London: Penguin, 1988.

KEMP, Peter. *History of the Royal Navy*. London: Arthur Barker, 1969.

KENNEDY, Paul. *The rise and fall of the british naval mastery*. London: Ashfield Press, 1988.

KESSEL, Robert. Trading armor for speed. *Military History*, Leesburg, v. 17, n. 6, Feb. 2001.

LLOYD, C. *The Nation and the Navy: a history of naval life and policy*. London: [s.n.], 1961.

MEYER, W.B. *English Privateering in the War of Spanish Succession 1703-1713*. London: Mariners Mirror, 1983.

MODELSKI, George; THOMPSON, William. *Seapower and Global Politics*. Seattle: Univ. Washington Press, 1988.

MYERS, Phillip Van Ness. *General History*. 2. ed. Boston: Ginn and Co, 1923.

NYE, Joseph. *Compreender os conflitos internacionais: uma introdução à teoria da história*. Lisboa: Gradiva, 2002.

PEMSEL, Helmut. *A History of war at sea*. Annapolis: USNI, 1989.

STEVENS, W. O; WESTCOTT, Allan. *História do Poderio Marítimo*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

SYMCOX, Geoffrey. *The crisis of French Sea Power, 1688-1697*. Hague: Martinus Nijhorff, 1974.

VAN DER VAT, Dan. *The ship that changed the world*. London: Grafton Books, 1986.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

WARNER, Oliver. *Great Naval Fleets*. London: Hamlyn, 1973.

WILSON, Alistair; CALLO, Joseph. *Who is who in naval history from 1550 to the present*. London: Rutledge, 2004.

Recebido em: 11/06/2014

Aceito em: 16/12/2014