

**A Economia do Mar brasileira à luz da divisão do trabalho de Adam Smith****Rayssa da Veiga Stofeles
Lobo**Universidade Federal Fluminense, Niterói/ RJ, Brasil.
rayssastofeles@gmail.com.**Alexandre Jeronimo de
Freitas**Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica/RJ, Brasil.
alexandrefreitas76@ufrj.br.**Resumo**

O presente artigo analisa em que medida a Economia do Mar brasileira pode ser compreendida à luz da teoria da divisão do trabalho de Adam Smith. Considerando a relevância crescente da economia azul como vetor de desenvolvimento sustentável e a extensão do território marítimo nacional, a chamada “Amazônia Azul”, busca-se compreender como o ambiente marinho pode favorecer a expansão dos mercados e a especialização produtiva. Metodologicamente, o estudo articula uma revisão teórica do conceito de Economia do Mar com uma leitura crítica de A Riqueza das Nações, de modo a confrontar os fundamentos smithianos da divisão do trabalho com a organização produtiva e a atuação estatal no contexto brasileiro. A análise mostra que, embora o mar represente um meio estratégico para ampliar mercados, reduzir custos e estimular a especialização, sua exploração no Brasil permanece limitada por baixa integração territorial, fragilidade institucional e dependência externa. Os resultados indicam que a teoria clássica contribui para interpretar a centralidade do mar como infraestrutura econômica, mas também revela as contradições de um modelo produtivo ainda marcado por desigualdade e especialização voltada ao exterior.

Palavras-chave

Economia do Mar; Adam Smith; Divisão do Trabalho; Brasil; Estado.

Classificação JEL:

B12; O10; O13.

The Brazilian Ocean Economy in Light of Adam Smith’s Division of Labor**Abstract**

This article analyzes to what extent the Brazilian Ocean Economy can be understood in light of Adam Smith’s theory of the division of labor. Considering the growing relevance of the blue economy as a driver of sustainable development and the vast maritime territory known as the “Blue Amazon,” the study seeks to examine how the marine environment may foster market expansion and productive specialization. Methodologically, the research combines a theoretical review of the concept of Ocean Economy with a critical reading of An Inquiry into



	Nature and Causes of the Wealth of Nations, confronting Smithian foundations of the division of labor with the productive organization and the role of the State in the Brazilian context. The analysis shows that, although the sea constitutes a strategic means to expand markets, reduce costs, and stimulate specialization, its exploitation in Brazil remains constrained by low territorial integration, institutional fragility, and external dependency. The findings indicate that classical theory contributes to interpreting the centrality of the sea as an economic infrastructure, while also revealing the contradictions of a productive model still shaped by inequality and export-oriented specialization.
--	--

Keywords:	Ocean Economy; Adam Smith; Division of Labor; Brazil; State.
------------------	--

	Licença de Atribuição BY do Creative Commons https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/	Submetido em XX/XX/2020 Aprovado em 26/09/2026 Publicado em 01/10/2026
---	---	--

1. Introdução

O Brasil possui uma forte vocação marítima. Com uma costa de 7.491 km, 16ª maior do mundo, e uma zona econômica exclusiva de 5,7 milhões de km², chamada pela Marinha de “Amazônia Azul”, o país dispõe de abundantes recursos naturais, logísticos e produtivos ligados ao mar. Os oceanos, além de sua importância ecológica e climática, representam uma infraestrutura fundamental para o transporte, a pesca, a extração de energia e minérios, o turismo, a pesquisa científica e a conectividade econômica global. Estima-se que a economia do mar representa cerca de 2,5% do PIB mundial, com potencial de alcançar 3%, segundo a *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD, 2021). Além disso, a economia do mar contribuiu com 3% a 4% do valor acrescentado bruto global entre 1995 e 2020, tendo duplicado o seu tamanho para 2,6 trilhões de dólares durante este período (OECD, 2025).

A chamada “Economia do Mar” ou “economia oceânica”, conforme variações conceituais discutidas por Park e Kildow (2014), compreende todas as atividades que utilizam diretamente ou dependem indiretamente dos ecossistemas marinhos e costeiros. Segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, 2016), trata-se de uma economia transversal, que articula setores industriais, comerciais, ambientais, científicos e logísticos. Em países como Portugal, China e Estados Unidos, políticas públicas específicas têm sido implementadas para desenvolver essa frente como



um vetor de crescimento sustentável, frequentemente associado ao conceito de “economia azul”.

No Brasil, apesar do vasto território marítimo e da diversidade de setores que o compõem, ainda há uma fragilidade institucional e estatística quanto à delimitação e mensuração dessa economia. Dentro desse contexto, falta um marco conceitual consolidado e uma política coordenada capaz de integrar e dinamizar os setores produtivos ligados ao mar, especialmente em direção à formação de um mercado interno desenvolvido e articulado. Este cenário levanta uma questão central: a Economia do Mar, no contexto brasileiro, contribui efetivamente para a expansão dos mercados e para a promoção da divisão do trabalho, nos termos propostos por Adam Smith?

A obra clássica *A Riqueza das Nações*, publicada em 1776, fornece uma chave teórica primordial para essa análise. Para Smith, a divisão do trabalho é condição essencial para o aumento da produtividade e da riqueza das nações, mas depende de fatores como a ampliação dos mercados e a atuação do Estado em funções bem definidas. Nesse sentido, compreender a Economia do Mar como parte da infraestrutura econômica e produtiva nacional permite investigar até que ponto ela pode cumprir o papel de impulsionar a especialização, gerar excedentes e dinamizar trocas. Ao mesmo tempo, exige uma reflexão crítica sobre os limites dessa aplicação teórica ao caso brasileiro, marcado historicamente por desigualdades regionais, baixa integração produtiva e forte dependência das exportações primárias.

Este artigo tem por objetivo, portanto, analisar a Economia do Mar brasileira à luz da teoria da divisão do trabalho de Adam Smith, com especial atenção à relação entre extensão dos mercados, infraestrutura, especialização produtiva e atuação do Estado. Busca-se compreender em que medida o espaço marítimo pode constituir uma base material para a ampliação dos mercados e para o aprofundamento da divisão do trabalho e, simultaneamente, identificar os limites dessa dinâmica diante das características históricas e estruturais da economia brasileira.

A principal contribuição do estudo consiste em articular a literatura contemporânea sobre Economia do Mar à teoria smithiana da divisão do trabalho, interpretando o mar não apenas como um conjunto de recursos econômicos ou como um setor produtivo, mas como infraestrutura material de circulação, integração territorial e expansão dos mercados. Ao realizar essa aproximação, o artigo desloca a discussão da simples dimensão quantitativa da Economia do Mar para uma questão de natureza



estrutural: em que condições a especialização associada às atividades marítimas pode produzir encadeamentos produtivos, integração territorial e ampliação das capacidades econômicas nacionais. A análise também contribui para a literatura brasileira ao evidenciar que a expansão das atividades marítimas não implica, por si só, aprofundamento da divisão do trabalho, uma vez que a especialização pode permanecer orientada ao exterior e pouco articulada às estruturas produtivas nacionais.

O estudo possui natureza qualitativa e caráter teórico-interpretativo, combinando revisão narrativa da literatura sobre Economia do Mar com análise crítica da teoria da divisão do trabalho de Adam Smith. A revisão bibliográfica foi utilizada para identificar as principais definições, abordagens metodológicas e formas de mensuração da Economia do Mar em diferentes países e no contexto brasileiro. Foram priorizados trabalhos acadêmicos e documentos institucionais de organismos nacionais e internacionais que tratam da delimitação conceitual, mensuração econômica e organização setorial das atividades relacionadas ao mar.

O texto está organizado em três seções, além desta introdução e da conclusão. A segunda seção apresenta as principais definições e abordagens da Economia do Mar, com ênfase nas formulações contemporâneas e nos desafios específicos do caso brasileiro. A terceira seção discute a teoria da divisão do trabalho em Adam Smith, suas condições, limites e os deveres atribuídos ao Estado. A quarta seção articula os dois eixos analíticos, examinando a Economia do Mar como infraestrutura econômica, a atuação estatal e os limites do desenvolvimento produtivo marítimo no Brasil, com destaque para a persistência de uma especialização sem integração. Por fim, a Conclusão retoma os principais resultados e explicita as contribuições do estudo.

2. Conceito e definições da economia do mar

No presente trabalho, optou-se pela utilização do termo Economia do Mar para delimitar o campo de análise dos setores produtivos e serviços vinculados direta ou indiretamente ao ambiente marinho e costeiro. No entanto, é importante destacar que, em diferentes países e organismos internacionais, há variações terminológicas que se referem a escopos semelhantes, como economia azul, economia oceânica, economia marítima ou setor marinho-costeiro. Embora esses termos possam enfatizar aspectos distintos, como a sustentabilidade ambiental, a exploração econômica dos oceanos ou a logística



portuária, todos buscam compreender e mensurar o papel que as atividades relacionadas ao mar desempenham nas economias nacionais.

Nos Estados Unidos, os estudos se dividiram em Economia Costeira e Economia Oceânica (National Ocean Economics – NOEP, 2016). A primeira se refere a toda atividade econômica realizada nos estados litorâneos e a segunda consiste em toda atividade que ocorre em sua totalidade ou não, no ambiente aquático marinho. Neste sentido, a Economia Oceânica também incorpora setores da Economia Costeira; contudo, abrange menos setores econômicos. De acordo com Colgan (2003), os EUA adotaram esta metodologia porque facilita a comparabilidade entre os indicadores de emprego, permitir análises temporais, evitar dupla contagem e propiciar replicabilidade.

No Reino Unido, a Economia do Mar inclui 18 setores que ocorrem no ou com o oceano (PUGH, 2008). Alguns destes são: Óleo e gás, Defesa, Meio Ambiente Marinho, Energia Renováveis etc.

Na França, observou-se uma recente reformulação nos setores que compõem a chamada Economia Marinha. Inicialmente, eram considerados todos os segmentos com alguma relação com o mar. No entanto, alterações metodológicas recentes incluíram atividades como navegação interior e obras fluviais, ao passo que outras, como a produção de sal e os serviços bancários, foram excluídas da contabilização (Girard; Kalaydjian, 2014). Destaca-se, ainda, que os setores da Economia Marinha francesa são organizados em duas grandes categorias: a industrial — que engloba turismo, frutos do mar, energia, entre outros — e o setor público não comercial, que abrange atividades como navegação estatal, proteção do meio ambiente costeiro e marinho, entre outras (Girard; Kalaydjian, 2014).

Na Irlanda, a Economia Oceânica, como é denominada nos estudos do país, é definida como qualquer atividade que utilize, direta ou indiretamente, o oceano como meio de produção, seja por meio de atividades específicas do mar, seja por meio da produção ou utilização de insumos originados dessas atividades em processos produtivos subsequentes (Vega et al., 2014). As análises realizadas classificam a Economia Oceânica em duas grandes categorias industriais: as indústrias estabelecidas, consideradas maduras e já consolidadas no contexto econômico nacional; e as indústrias emergentes, caracterizadas por estarem em fase inicial de desenvolvimento e crescimento, com forte intensidade em pesquisa, desenvolvimento e uso de tecnologias avançadas (Vega et al.,



2014). Semelhantemente, Portugal também compreende a Economia do Mar como as atividades que utilizam o mar direta ou indiretamente (INE/DGPM¹, 2014).

A China, por sua vez, mediante *Ocean Economy Accounting System* (OEAS), contabiliza a Economia Oceânica em quatro partes sendo: 1) Produto Bruto Oceânico – que compreende a identificação e quantificação da atividade econômica oceânica; 2) Conta Elementar – a qual abrange o desenvolvimento de uma Matriz de Insumo–Produto com as atividades relacionadas ao oceano, mensurando exportações e importações realizadas nos portos marítimos do país e estimar o valor do capital pertencente ao mar; 3) Conta Recurso Natural – responsável pela avaliação dos recursos marinhos que não são valorados pelo mercado; 4) Conta Verde Oceânica - envolve análises obtidas tanto da 1 quanto da 3 (Zhao et al., 2014). Além disso, com a finalidade de estabelecer um padrão estatístico, o OEAS dividiu o setor marinho em dois: a) Indústrias Oceânicas, que atuam na produção ou fornecimento de serviços que utilizam, desenvolvem ou protegem o oceano; b) Indústrias Relacionadas ao Oceano, que são as empresas que fornecem os produtos da Indústria Oceânica ou utilizam de seus produtos em seus produtos ou serviços.

A mensuração da Indústria Marinha na Austrália considera a forma como as atividades industriais se conectam ao ambiente marinho, seja por meio da utilização de seus recursos, seja pela prestação de serviços dependentes do oceano, seja ainda mediante a geração de benefícios econômicos derivados desse meio (Consulting, 2004).

De modo geral, a Economia do Mar pode ser compreendida como o conjunto de atividades econômicas relacionadas ao ambiente marinho e às suas interfaces com o território terrestre. Essa delimitação abrange atividades que utilizam diretamente recursos e serviços fornecidos pelo mar, como pesca, aquicultura, exploração de petróleo e gás natural, transporte marítimo e construção de embarcações, bem como atividades associadas às cadeias produtivas e aos serviços relacionados ao ambiente marinho e costeiro. A amplitude desse conceito, entretanto, varia entre países e abordagens metodológicas, uma vez que diferentes propostas podem incorporar, em graus distintos, atividades costeiras, serviços de apoio, infraestrutura, turismo e outras atividades cuja produção esteja relacionada direta ou indiretamente ao mar.

¹ INE/DGPM: Instituto Nacional de Estatística e Direção-Geral de Política do Mar, instituições de Portugal responsáveis, respectivamente, pela produção e divulgação de estatísticas oficiais e pela definição e implementação de políticas públicas relacionadas ao mar.



3. A divisão do trabalho em Adam Smith: condições, limites e o papel do Estado

A divisão do trabalho, em Smith, não é um processo autônomo nem universal: ela depende da existência de mercados amplos, de infraestrutura adequada e da atuação do Estado em funções específicas. Por isso, para analisar sua aplicação em diferentes contextos, como no caso da Economia do Mar, é necessário retomar os fundamentos dessa teoria em duas frentes principais: (i) os ganhos de eficiência produtiva e os limites impostos pela extensão dos mercados; e (ii) os deveres atribuídos ao Estado na criação das condições para que essa especialização ocorra. Essas dimensões serão tratadas nas subseções a seguir.

3.1. Eficiência produtiva e os limites mercantis à divisão do trabalho

Um dos pontos principais que desencadeiam o surgimento da Economia Política é o alcance da eficiência produtiva e os meios para tal. Nesse contexto, a teoria da divisão do trabalho foi sistematizada e ganhou destaque no pensamento econômico logo na primeira obra de Adam Smith, *A Riqueza das Nações*. De acordo com o autor, “O maior aprimoramento das forças produtivas do trabalho, e a maior habilidade, destreza e bom senso com os quais o trabalho é em toda parte dirigido ou executado, parecem ter sido resultados da divisão do trabalho.” (Smith, 1996).

É importante deixar claro que, para Smith, a diferença entre a divisão social do trabalho e a divisão manufatureira do trabalho é apenas de grau, e não de conteúdo (NETO MORAES, 2002). A divisão social do trabalho refere-se à especialização resultante da separação das atividades produtivas entre diferentes grupos sociais, regiões ou setores da sociedade. Já a divisão manufatureira diz respeito à fragmentação do processo produtivo dentro de uma única unidade de produção, especialmente nas manufaturas e, posteriormente, nas fábricas industriais. Essa equivalência entre ambas fica subentendida quando Smith apresenta o famoso exemplo da fábrica de alfinetes, claramente vinculado à divisão manufatureira. Porém, logo em seguida, ele faz referência à divisão social do trabalho ao apontar as desvantagens da atividade agrícola em relação à industrial. Sendo assim, depreende-se que o aumento da eficiência produtiva decorrente de uma maior divisão do trabalho é válido para ambos os casos (WEISS, 1976).



Smith aponta os motivos para que a produtividade do trabalho se eleve com a especialização, destacando três vantagens principais: (i) o aumento da destreza do trabalhador, que repete a mesma tarefa e se torna mais eficiente; (ii) a economia de tempo, ao evitar trocas constantes entre tarefas distintas; e (iii) a maior possibilidade de invenção e uso de máquinas que otimizem os processos.

Contudo, a divisão do trabalho não é ilimitada. Ela está condicionada à extensão do mercado. Em contextos nos quais o mercado é restrito, como em sociedades isoladas ou economias locais pouco conectadas, a possibilidade de especialização também se limita. Não faz sentido produzir excedentes se não há com quem trocá-los. Assim, o grau de complexidade da divisão do trabalho será tanto maior quanto maior for a amplitude e integração dos mercados. Quanto a isso, Smith diz:

Quando o mercado é muito reduzido, ninguém pode sentir-se estimulado a dedicar-se inteiramente a uma ocupação, porque não poderá permutar toda a parcela excedente de sua produção que ultrapassa seu consumo pessoal pela parcela de produção do trabalho alheio, da qual tem necessidade. (SMITH, 1996, p. 77)

Por isso, a extensão do mercado não é apenas uma variável econômica, mas também geográfica e institucional, conectada à capacidade de transporte, comunicação e escoamento da produção. Smith reconhece esse limite estrutural e associa diretamente o grau de divisão do trabalho ao tamanho do mercado disponível.

Nesse contexto, a infraestrutura tem um papel importante: estradas, portos, canais, armazéns, serviços de transporte e redes de comunicação são vetores fundamentais para integrar territórios, reduzir custos de transação e viabilizar trocas em larga escala. Ao permitir que produtos especializados cheguem a destinos mais distantes e encontrem consumidores diversos, a infraestrutura amplia o alcance da economia e potencializa a complexificação das ocupações. A presença de obras públicas de qualidade, frequentemente financiadas e mantidas pelo Estado, é, portanto, um fator-chave para que a divisão do trabalho ocorra de maneira ampla e sustentável. Assim, a articulação entre mercado, infraestrutura e ação estatal emerge como um tripé necessário à expansão das forças produtivas descritas por Smith. Em sociedades com déficits logísticos ou ausência de integração regional, a especialização tende a ser limitada, e o potencial da divisão do trabalho permanece subaproveitado.

3.2. Deveres do Estado



Outro aspecto frequentemente ignorado nas leituras mais liberais de Smith é que, embora defensor do livre mercado, ele não era contrário à atuação estatal. Reconhecia um papel essencial para o Estado em três frentes: (i) a defesa da sociedade contra ameaças externas; (ii) a administração da justiça; e (iii) a construção e manutenção de obras e instituições públicas que não interessam diretamente ao investimento privado, como infraestrutura e educação. A presença estatal se mostra, desse modo, necessária para garantir o funcionamento básico da sociedade civil e para fomentar condições que ampliem a extensão do mercado, condição fundamental para que a divisão do trabalho se desenvolva. Portanto, a concepção de Estado está longe de ser a de um ente ausente ou meramente observador.

Do dever com a defesa, aqui, Smith reconhece a necessidade de um aparato militar organizado, permanente e profissionalizado, algo que não pode ser delegado ao mercado. A segurança nacional é condição básica para que os indivíduos se sintam seguros para produzir, investir e fazer circular mercadorias.

Em agrupamentos considerados pelo filósofo como mais avançados, torna-se necessária a participação dos soberanos e da própria sociedade nas campanhas de guerra. Essa necessidade é explicada pelo princípio produtivo, segundo o qual, os povos “mais avançados” se dedicam à manufatura. Sendo assim, não conseguem se manter apenas com os produtos de seu próprio trabalho, pois não dispõem do tempo necessário para produzi-los durante os períodos de conflito. Nesse sentido, afirma o pensador: “mas, no momento em que um artífice, um ferreiro, um carpinteiro e um tecelão, por exemplo, abandona o seu estabelecimento, a sua única fonte de crédito seca por completo” (Smith, 1993, p. 294). Diante disso, surge a necessidade de apoios externos, como os fornecidos pelo soberano (Estado) e pela própria sociedade à qual o indivíduo pertence.

O segundo dever refere-se à garantia da justiça interna, ou seja, à existência de um sistema legal capaz de proteger os direitos de propriedade, fazer valer contratos e manter a ordem social. Para Smith, sem a justiça, a sociedade civil não pode existir por um momento sequer. O funcionamento dos mercados pressupõe confiança institucional, previsibilidade jurídica e mecanismos eficazes de resolução de conflitos. Assim, a justiça não é um luxo, mas uma infraestrutura moral e legal do mercado.

O terceiro dever do Estado é o de prover obras e instituições públicas que não sejam de interesse direto dos agentes privados, embora se façam fundamentais para o desenvolvimento econômico. Smith destaca com ênfase as infraestruturas de transporte e



comunicação, como estradas, canais e portos, que devem ser planejadas e mantidas com recursos públicos ou sob concessões reguladas. Tais obras, por não gerarem retorno imediato proporcional ao seu custo de construção, dificilmente atrairiam o investimento privado. No entanto, são indispensáveis para reduzir custos logísticos, aumentar a integração dos mercados e permitir que os excedentes da especialização produtiva possam circular amplamente, o que retroalimenta a divisão do trabalho e a expansão da riqueza. Ademais, Smith coloca a necessidade como fator condicionante para a execução deste dever: “as estradas, canais etc., assim pagos, só podem ser feitos quando se tornam necessários” (Smith, 1993, p. 337).

Essas três funções delineiam uma visão de Estado ativo, porém limitado, que não intervém diretamente no funcionamento dos mercados, mas que constrói os alicerces necessários para que eles existam e operem com eficiência. Em resumo, para Smith, o Estado é o garantidor das condições institucionais e físicas da economia de mercado, e não seu substituto. Essa leitura é especialmente relevante ao se pensar na Economia do Mar, setor que depende fortemente da infraestrutura logística (portos, hidrovias, sinalizações náuticas), da proteção costeira e marítima e de normas jurídicas que regulamentem o uso dos bens comuns marinhos. Como veremos nas seções seguintes, o papel do Estado permanece central quando se busca estruturar um ambiente produtivo no entorno marítimo que permita e estimule formas complexas de divisão do trabalho.

Ainda no que diz respeito às obras e instituições públicas, o autor atribui ao Estado o dever da instrução, abordando essa responsabilidade em dois âmbitos distintos: a educação da juventude e a instrução das pessoas de todas as idades.

No primeiro caso, Smith defende uma educação orientada por princípios utilitaristas, voltada à formação técnica e ao preparo dos jovens para o desempenho de funções sociais e econômicas. O autor entende que esse tipo de educação contribui para a autonomia dos indivíduos no atendimento de suas necessidades e na atuação produtiva na sociedade. Para o financiamento dessa instrução, Smith sugere que as instituições educacionais poderiam sustentar seus próprios custos, ou contar com contribuições regionais, baseadas no princípio do uso, evitando o financiamento generalizado pelo conjunto da população.

No segundo caso, Smith trata da instrução voltada a todas as idades, com caráter espiritualista e propedêutico. Ministrada por sacerdotes e não por professores técnicos,



essa forma de ensino prepara o indivíduo para a vida extramundana, relacionando-se à dimensão moral e religiosa da existência. Ainda que de natureza diferente da instrução da juventude, Smith propõe forma semelhante de financiamento, admitindo recursos locais, como tributos fundiários, dízimos ou impostos regionais.

Cada uma das responsabilidades do Estado, segundo Smith, exige formas distintas de custeio, baseadas em princípios de proporcionalidade, uso e representação. No caso da educação da juventude, Smith defende um modelo utilitário e técnico, voltado à preparação dos indivíduos para a vida social e produtiva. Segundo ele, tais instituições “podem ser concebidas para suportar a sua própria despesa” (Smith, 1993, p. 389), de modo que o financiamento possa vir diretamente da prática educacional, ou, se necessário, de contribuições locais ou regionais, sempre respeitando a lógica de que quem se beneficia deve contribuir. A instrução religiosa e espiritual, voltada às pessoas de todas as idades, apresenta um caráter mais metafísico e moralizante. Embora sua finalidade seja distinta, Smith mantém o mesmo princípio de custeio localizado. Quando há necessidade de apoio externo, o financiamento pode se dar “tal como uma propriedade fundiária, um dízimo ou tributo sobre a terra [...]” (Smith, 1993, p. 427), sempre respeitando as normas e capacidades da região onde a prática ocorre. Em relação à infraestrutura e aos serviços públicos, como estradas e portos, Smith propõe um modelo baseado na taxação pelo uso direto. Já a justiça poderia ser financiada por “honorários gerados nos tribunais”, estabelecendo uma correspondência entre serviço prestado e custeio individual.

Contudo, há uma atribuição que, segundo o filósofo, deve ser financiada pelo conjunto da sociedade: a manutenção da dignidade do soberano. Para Smith, o soberano deve representar a grandeza do povo que governa, razão pela qual não poderia “resistir à moda” (Smith, 1993, p. 467) nem manter um estilo de vida inferior ao da sociedade que lidera. Assim, os gastos com sua manutenção são justificados como expressão da representação pública: “o custeio de tais gastos deve ser gerido pelo conjunto da sociedade, o que seria benéfico à própria sociedade” (Smith, 1993, p. 468).

Em suma, deveres que geram benefícios individuais ou localizados devem ser financiados proporcionalmente pelos usuários; já as funções simbólicas ou representativas, como a dignidade do soberano, devem ser custeadas coletivamente, pois dizem respeito à totalidade social. Essa visão expressa tanto o liberalismo econômico de Smith quanto seu compromisso com a ordem institucional e moral da sociedade.



4. Divisão do trabalho e papel do Estado na economia do mar

Se, na teoria clássica de Adam Smith, a divisão do trabalho depende da extensão dos mercados, da infraestrutura material e da atuação estatal em funções estratégicas, torna-se pertinente indagar como esses elementos se manifestam no contexto da Economia do Mar brasileira. Esta seção busca exatamente essa articulação: analisar como o Estado brasileiro tem atuado para viabilizar ou limitar a especialização produtiva nos setores marítimos e costeiros; em que medida o ambiente marinho contribui para a expansão de mercados; quais as bases materiais que sustentam (ou fragilizam) a divisão do trabalho nesse espaço; e, por fim, quais são os limites estruturais da especialização produtiva quando não acompanhada por integração territorial e justiça social.

4.1. Atuação do estado na economia do mar

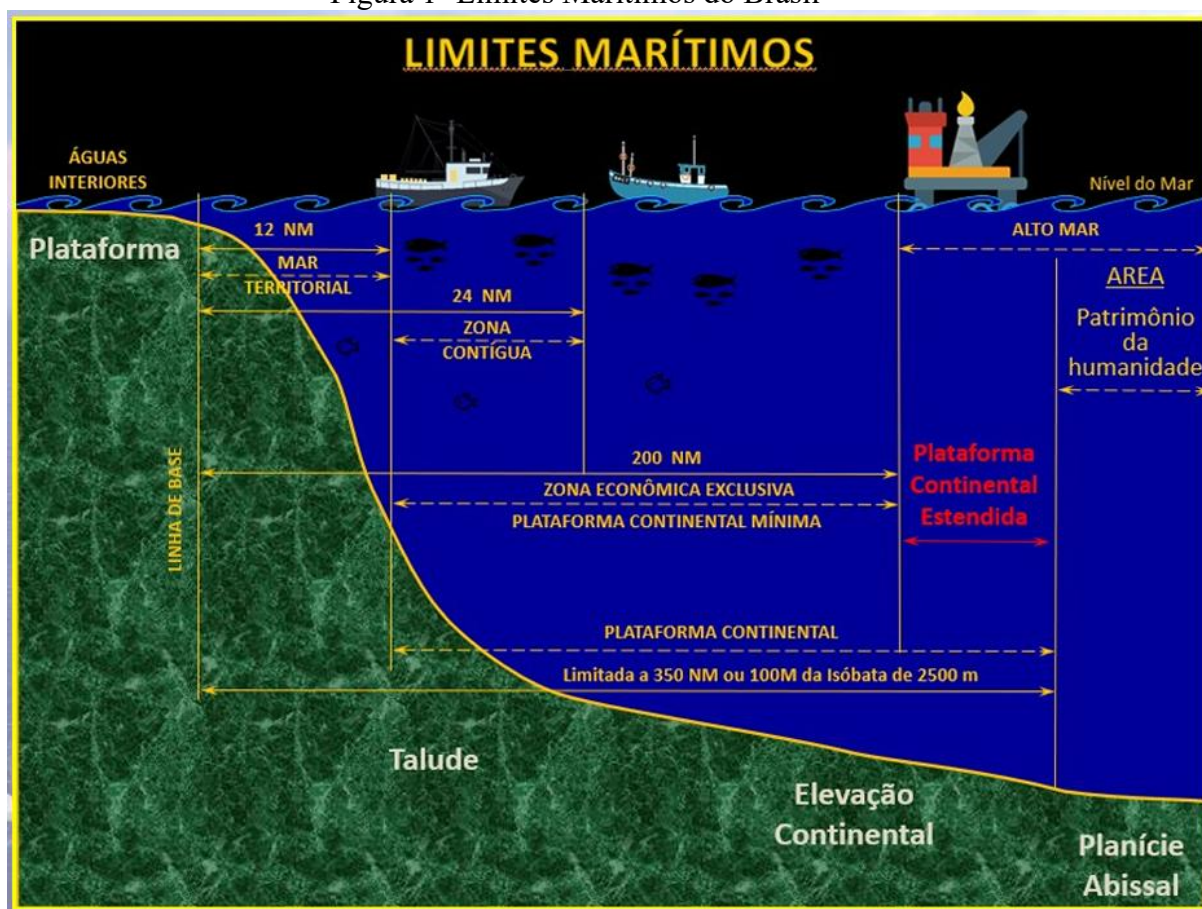
Expostas as competências do Estado segundo Adam Smith na subseção 3.2 deste estudo (defesa, justiça e provisão de obras públicas), sua aplicação ao contexto da Economia do Mar é não apenas pertinente, como também essencial. Isso se deve ao fato de que os bens e serviços associados ao ambiente marítimo e costeiro têm características coletivas, estratégicas e, em muitos casos, indivisíveis. Assim, exigem necessariamente uma atuação coordenada do poder público para que possam ser desenvolvidos de forma eficiente, segura e sustentável.

No caso brasileiro, a considerável dimensão marítima do território nacional, frequentemente denominada Amazônia Azul, concentra uma diversidade de atividades econômicas fundamentais: pesca, navegação, exploração de petróleo e gás, turismo litorâneo, logística portuária, entre outras. No entanto, o pleno aproveitamento e a sustentabilidade dessa economia dependem diretamente da ação do Estado. O mar, na sua condição de espaço econômico, não se autorregula; ele requer coordenação pública, proteção da soberania nacional, investimentos em infraestrutura logística e científica, além de regulação institucional clara. A ausência ou fragilidade dessas ações compromete não apenas a produtividade e a integração territorial, mas também o potencial do mar como vetor de desenvolvimento nacional.

A defesa da soberania marítima, por exemplo, exige investimento estatal em forças navais, monitoramento ambiental e controle sobre as 200 milhas náuticas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), conforme delimitado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Para visualizar melhor a abrangência do espaço marítimo sob jurisdição brasileira e compreender a escala da responsabilidade estatal sobre esses territórios, na *Figura 1* apresenta-se uma representação gráfica dos limites marítimos estabelecidos pelo Brasil, incluindo suas águas interiores, mar territorial, zona contígua, ZEE e plataforma continental. Essa delimitação geoestratégica é importante para se compreender os desafios e obrigações estatais no campo da Economia do Mar.

Figura 1- Limites Marítimos do Brasil



Fonte: Marinha do Brasil (2023).

Os limites marítimos do Brasil, conhecidos como "Amazônia Azul", foram estabelecidos através da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) e organizam três zonas marítimas principais para regulamentar os interesses econômicos dos Estados costeiros. A Zona do Mar Territorial se estende até 12 milhas náuticas da costa, garantindo soberania plena ao Estado, incluindo o direito exclusivo de exploração dos recursos naturais. Em seguida, a Zona Contígua, que vai até 24 milhas náuticas da linha de base, permite ao Estado exercer controle aduaneiro, sanitário, imigratório e ambiental, embora sem direitos plenos de exploração econômica. Por fim, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) alcança até 200 milhas náuticas e assegura ao país



costeiro direitos exclusivos sobre os recursos naturais e atividades econômicas, como pesca, extração de petróleo e energia eólica, preservando o direito de navegação e sobrevoo de outros países (Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993).

Do ponto de vista da justiça e regulação, a economia do mar demanda um aparato legal capaz de lidar com conflitos de uso (como entre pesca industrial e artesanal), proteção ambiental, exploração de recursos minerais e disputas fundiárias em áreas costeiras. Além disso, exige marcos regulatórios para concessões portuárias, segurança da navegação e responsabilidade socioambiental das empresas que operam no espaço marítimo.

O terceiro dever smithiano, o de prover obras públicas e instituições, é talvez o mais evidente nesse contexto. A infraestrutura logística costeira, os portos, os sistemas de dragagem e balizamento, além da ciência oceanográfica, são exemplos clássicos de bens que exigem financiamento e coordenação pública. São obras de grande escala, com retornos indiretos, de longo prazo, e que dificilmente seriam providas apenas pela lógica do mercado.

Por fim, Smith também reconhece o papel do Estado na instrução da juventude e na formação de capacidades produtivas. No caso da economia do mar, isso se traduz na necessidade de investimentos em educação técnica e científica voltada a setores como biologia marinha, engenharia naval, meteorologia costeira, logística e turismo sustentável, todos fundamentais para ampliar a produtividade, a inovação e a resiliência socioambiental das regiões costeiras.

O *Quadro 1* apresenta uma síntese das principais funções atribuídas ao Estado por Adam Smith, com suas respectivas aplicações no contexto da Economia do Mar brasileira.

Quadro 1- Funções do Estado na Teoria Smithiana Aplicadas à Economia do Mar no Brasil

Funções do Estado em Smith	Aplicações à Economia do Mar
Defesa	Proteção da soberania sobre a ZEE, atuação da Marinha, combate à pesca predatória e à biopirataria.



Justiça	Criação de marcos legais para exploração de petróleo offshore, regulamentação portuária, mediação de conflitos fundiários e ambientais no litoral.
Infraestrutura Pública	Construção e manutenção de portos, sinalização náutica, dragagem de canais, sistemas de monitoramento costeiro e investimento em ciência e tecnologia marinha.
Educação	Formação de mão de obra qualificada em oceanografia, engenharia naval, logística portuária e turismo costeiro.

Fonte: Elaboração Própria (2026)

Contudo, cabe evidenciar que, embora Adam Smith tenha defendido em sua obra que o Estado deveria se restringir a três deveres fundamentais, a realidade da Economia do Mar brasileira demonstra que essas funções, embora ainda válidas, são insuficientes frente à complexidade contemporânea. No caso brasileiro, o Estado desempenha um papel mais amplo na governança do espaço marítimo, indo além do liberalismo clássico para atuar como agente de planejamento, coordenação e desenvolvimento.

A Amazônia Azul brasileira, abriga uma variedade de atividades que vão da pesca e do turismo à exploração energética e à logística portuária. A gestão eficaz desses setores exige não apenas defesa naval e infraestrutura física, mas também ações que envolvem ordenamento territorial, proteção ambiental, pesquisa científica, fomento econômico e políticas sociais. Assim, além dos deveres propostos por Smith, o Estado brasileiro atua na promoção da inclusão social de comunidades costeiras, no apoio à ciência e tecnologia oceânica e na regulação de externalidades ambientais, funções essas que Smith não chegou a prever ou a defender, mas que se mostram essenciais para garantir a sustentabilidade e a equidade da economia marítima.

4.2. Economia do mar como expansão de mercados

À luz da teoria de Adam Smith, compreende-se que a expansão da divisão do trabalho depende não apenas de inclinações naturais à troca, mas sobretudo da existência de condições estruturais que viabilizem essa especialização em larga escala. Nesse sentido, o ambiente marítimo e costeiro não deve ser visto apenas como um espaço físico ou um recurso natural, mas também como um vetor estratégico de integração econômica,



cuja estrutura e funcionamento podem ampliar, ou restringir, a extensão dos mercados. Portos, rotas de navegação, zonas costeiras produtivas e serviços logísticos associados ao mar representam, em grande medida, uma infraestrutura essencial para o escoamento de bens, o intercâmbio entre regiões e a articulação entre diferentes setores econômicos. Assim, o mar se revela não apenas como um cenário complementar à atividade econômica, mas como um elemento central na construção dos mercados modernos, especialmente em países com litoral extenso. A partir disso, torna-se possível discutir em que medida a chamada Economia do Mar pode ser pensada como um campo contemporâneo de aprofundamento da divisão do trabalho smithiana a partir da expansão de mercado.

A compreensão do mar como meio para o desenvolvimento econômico está claramente presente no pensamento de Adam Smith. O autor destaca como a navegação marítima e fluvial desempenha papel crucial na expansão dos mercados, na redução dos custos de transporte e na promoção da divisão do trabalho. Segundo ele, são justamente as regiões litorâneas e os grandes rios navegáveis que possibilitam os primeiros aperfeiçoamentos das manufaturas e das atividades econômicas. Smith ilustra esse argumento com um exemplo contundente:

Já que o transporte fluvial ou marítimo abre um mercado mais vasto para qualquer tipo de trabalho do que unicamente o transporte terrestre, é na costa marítima e ao longo dos rios navegáveis que, naturalmente, todo tipo de trabalho ou ocupação começa a subdividir-se e aprimorar-se, e somente depois de muito tempo esses aperfeiçoamentos se estendem ao interior de um país (Smith, 1996, p. 78).

Adam Smith compreendia o transporte aquático, e, por consequência, o mar, como meio essencial à expansão dos mercados, à intensificação da divisão do trabalho e ao progresso econômico. A análise de Smith, sob tal perspectiva, é fundamental para embasar a ideia de que o mar pode ser compreendido como uma infraestrutura econômica necessária à divisão do trabalho, capaz de ampliar o alcance do comércio, aumentar a produtividade e estimular o aperfeiçoamento das manufaturas, especialmente quando comparado aos custos e às limitações do transporte terrestre.

Smith apresenta, ainda, uma comparação concreta entre os custos e a eficiência do transporte terrestre e marítimo/fluvial entre Londres e Edimburgo. Ele mostra que, enquanto uma operação terrestre exige dezenas de carroças, centenas de cavalos e muitos homens, o transporte pelo mar pode ser feito com muito menos recursos e, ainda assim, transportar muito mais mercadorias (Smith, 1996, p. 77). Essa superioridade do transporte



aquático, segundo Smith, permite baixar custos, aumentar o volume de trocas e ampliar o acesso de diferentes regiões a bens e mercados, condições fundamentais para que a divisão do trabalho se desenvolva.

Essa lógica também pode ser aplicada ao mundo contemporâneo em relação à Economia do Mar, tal como buscamos compreendê-la no Brasil. Ao funcionar como meio de comunicação e circulação, o mar não é apenas um espaço geográfico ou um repositório de recursos, como também é um canal para conectar regiões e integrar mercados. Smith deixa clara sua percepção: é ao longo das costas e rios navegáveis que os primeiros aperfeiçoamentos das artes e manufaturas ocorrem, e que o interior de um país só começa a se desenvolver depois que esses aperfeiçoamentos são irradiados a partir das áreas costeiras. Esse argumento sustenta a ideia de que, historicamente, as regiões marítimas foram os núcleos originais de civilização, comércio e inovação, como exemplifica o caso do Egito, da China ou das províncias da Índia, justamente por dispor de sistemas de navegação internos e conexão com mares navegáveis (Smith, 1996, p. 79-80).

Para o Brasil, essa análise permite uma leitura crítica: explorar a Economia do Mar como estratégia de expansão de mercado no sentido smithiano significa investir em infraestrutura portuária, logística costeira e integração marítima, o que permitiria reduzir desigualdades regionais, dinamizar áreas litorâneas e interiorizar os ganhos econômicos gerados pelas atividades costeiras e oceânicas.

Portanto, ao se pensar o mar como meio de expansão do mercado no sentido smithiano, é possível afirmar que os oceanos cumprem um duplo papel: como suporte físico para a circulação ampliada de bens e como espaço econômico de diversificação produtiva e intensificação da especialização do trabalho. A economia azul, quando pensada dentro de um projeto nacional de desenvolvimento, amplia as fronteiras do mercado interno, fortalece a inserção internacional da produção nacional e gera um ambiente propício para que os princípios da divisão do trabalho descritos por Smith sejam aplicados em sua forma mais dinâmica e atualizada.

4.3. A economia do mar como base material para a divisão do trabalho

A análise de Adam Smith sobre a divisão do trabalho está ancorada em uma visão realista das condições que tornam possível a especialização: ela só se desenvolve plenamente onde há uma base material capaz de sustentá-la. Cada setor da Economia do Mar, seja a pesca, a construção naval, o transporte marítimo, a exploração de recursos



minerais submarinos, seja a geração de energia oceânica, exige cadeias produtivas complexas, com múltiplos estágios de produção, logística, regulação e comercialização. Isso cria um ambiente propício para a especialização do trabalho, no qual diferentes funções são desenvolvidas por agentes distintos, com habilidades específicas. Do engenheiro naval ao operador portuário, do pescador artesanal ao técnico em energias renováveis, o que se observa é a emergência de ocupações distintas interligadas por relações de troca, exatamente como descreve Smith ao analisar os efeitos da divisão do trabalho sobre a produtividade geral da sociedade (Smith, 1996, p. 44).

Além disso, a Economia do Mar expande os limites físicos do mercado, permitindo a articulação entre regiões distantes e promovendo a interdependência econômica entre setores e territórios. Essa ampliação material da economia viabiliza a superação da autossuficiência local, substituindo-a por uma estrutura em que cada agente ou região pode se especializar em uma etapa da produção e confiar na circulação para obter o restante de que necessita — o fundamento exato da lógica smithiana.

Portanto, longe de ser apenas uma metáfora ou um espaço de exploração de recursos, o mar constitui um campo real de aplicação da teoria da divisão do trabalho, oferecendo os elementos fundamentais que a tornam viável: mercado ampliado, infraestrutura de circulação, multiplicidade de nichos produtivos e possibilidade concreta de especialização.

4.4. Especialização sem integração

A aplicação da teoria de Adam Smith à realidade brasileira revela importantes limites e contradições estruturais, especialmente no que diz respeito ao papel da Economia do Mar como vetor de integração produtiva e aprofundamento da divisão do trabalho. A história econômica do Brasil mostra que, desde o período colonial, o país foi moldado por um modelo voltado para o exterior, baseado na exportação de produtos primários em larga escala, como açúcar, ouro, café, minério e, mais recentemente, petróleo, soja e carne. Essa lógica consolidou uma estrutura produtiva marcada pela especialização em poucos setores, altamente dependentes da demanda externa, com reduzida articulação entre as regiões do território e pouca adição de valor nas cadeias produtivas internas.

Nesse modelo, o mar foi concebido historicamente como via de escoamento de excedentes primários, e não como infraestrutura de integração nacional ou suporte a um



mercado interno fortificado. Os portos brasileiros, em sua maioria, desenvolveram-se como pontos de exportação direta para o exterior, frequentemente isolados de hinterlândias produtivas diversificadas. Isso contrasta com a concepção smithiana de que a ampliação da divisão do trabalho depende da extensão dos mercados, algo que requer não apenas acesso externo, mas principalmente coesão econômica interna, conectividade logística e trocas sustentadas entre regiões e setores. No caso brasileiro, a falta de um mercado interno dinâmico e bem integrado limita as possibilidades de especialização produtiva com encadeamentos intersetoriais mais complexos.

Além disso, as profundas desigualdades regionais dificultam a constituição de um ambiente produtivo equilibrado e a criação de polos de desenvolvimento conectados entre si. Enquanto alguns portos e zonas costeiras operam com alto grau de eficiência e volume, outras regiões litorâneas permanecem à margem dos grandes fluxos econômicos, seja por deficiência de infraestrutura, seja por fragilidade institucional. A resultante é uma Economia do Mar fragmentada, onde a especialização produtiva, quando ocorre, não se converte em ganhos sistêmicos para o território como um todo.

Essa realidade impõe desafios à aplicação direta do modelo smithiano. Em Smith, a divisão do trabalho é reforçada pelo dinamismo de mercados amplos, pela conectividade entre produtores e consumidores, e pela existência de um arcabouço institucional e logístico que sustenta os fluxos econômicos. No Brasil, contudo, a especialização muitas vezes precede a integração, isto é, há produção em larga escala voltada à exportação, mas sem o devido encadeamento com setores industriais nacionais ou com redes produtivas locais. Isso limita os efeitos multiplicadores da especialização e inibe o surgimento de novas ocupações e inovações técnicas, justamente os benefícios que a divisão do trabalho propicia em contextos onde o mercado interno é forte e articulado.

A Economia do Mar brasileira, nesse sentido, reproduz as contradições históricas de um modelo dependente e desigual, em que o mar cumpre papel de conexão externa, mas não de articulação interna. Em vez de funcionar como infraestrutura econômica nacional, capaz de integrar territórios e ampliar a base produtiva, ele permanece como corredor logístico de exportação de produtos com baixo valor agregado, consolidando um ciclo em que os ganhos da especialização não se convertem em desenvolvimento nacional.

A teoria econômica de Adam Smith associa o crescimento da riqueza das nações à divisão do trabalho e à extensão dos mercados. No entanto, para o autor, esse processo



de crescimento não deve ser entendido apenas como acumulação de capital ou incremento de trocas: ele está vinculado a uma ordem moral, institucional e política que permite à sociedade usufruir coletivamente dos ganhos econômicos. O progresso, portanto, não é meramente técnico ou produtivo; ele está condicionado à garantia de justiça, à proteção dos direitos e à provisão de bens públicos essenciais, funções essas que cabem ao Estado. Nesse sentido, a ampliação do mercado só conduz ao bem comum se estiver acompanhada de mecanismos que promovam a coesão social.

É nesse ponto que surge uma importante tensão quando observamos a Economia do Mar sob o prisma brasileiro. De fato, como discutido anteriormente, o mar oferece enormes possibilidades de expansão mercantil: é infraestrutura logística para o comércio internacional, espaço para novas cadeias produtivas e fronteira para tecnologias inovadoras. Em linha com a teoria smithiana, o mar pode viabilizar novas formas de especialização do trabalho, estimulando o crescimento de setores marinhos ou costeiros. No entanto, essa expansão de mercado não implica automaticamente uma integração social mais justa ou equilibrada.

Na realidade brasileira, a Economia do Mar tem se estruturado predominantemente como um braço da economia extrativista e exportadora, muitas vezes desarticulado das dinâmicas sociais locais e marcado pela concentração de benefícios em segmentos específicos, como grandes conglomerados de logística portuária, mineração offshore ou empresas de navegação. As comunidades costeiras, pescadores artesanais, trabalhadores portuários precarizados e regiões litorâneas com infraestrutura deficiente são frequentemente excluídas dos frutos dessa expansão. Ou seja, o mercado se amplia, mas a sociedade permanece fragmentada, sem que os ganhos econômicos revertam-se em melhoria das condições de vida ou em integração territorial.

Essa contradição é ainda mais evidente quando consideramos que, para Smith, o Estado deveria atuar justamente onde o mercado não consegue atender aos interesses da coletividade. Quando a expansão do mercado marítimo no Brasil ocorre sem regulação adequada, sem distribuição justa dos ganhos e sem investimentos coordenados em infraestrutura e capacitação regional, rompe-se esse equilíbrio smithiano entre liberdade econômica e bem comum.

Portanto, embora a Economia do Mar ofereça potencial de crescimento e dinamismo, ela não garante, por si só, a construção de uma sociedade mais integrada, justa e coesa. Para que o mar deixe de ser apenas um vetor de escoamento de riqueza e se



transforme em plataforma de desenvolvimento social, é preciso resgatar a dimensão ética e institucional do pensamento de Smith. Isso implica repensar as políticas públicas associadas ao espaço marítimo, promovendo inclusão produtiva, redução das desigualdades regionais, fortalecimento das capacidades locais e regulação dos usos do mar de forma a equilibrar interesses privados com as necessidades coletivas.

Em síntese, a Economia do Mar pode sim expandir o mercado no sentido smithiano da divisão do trabalho e aumento da produtividade, mas sem políticas estatais que promovam justiça, equidade e infraestrutura pública, ela corre o risco de aprofundar as desigualdades em vez de superá-las. O desafio brasileiro, portanto, não é apenas explorar economicamente o mar, mas fazê-lo como instrumento de integração nacional e promoção do bem comum, tal como Smith vislumbrou em sua concepção de riqueza que deve ser compartilhada por toda a sociedade. Aplicar a teoria da divisão do trabalho à Economia do Mar brasileira exige reconhecer suas distorções: uma especialização sem integração, um mercado ampliado para fora, mas estreito para dentro, e um uso do mar que perpetua a lógica extrativista colonial. Romper com esse padrão exige mais do que ampliar a produção ou a exportação, requer repolitizar o espaço marítimo, integrá-lo ao desenvolvimento nacional, garantir justiça econômica e social às comunidades costeiras e construir um projeto de país em que o mar deixe de ser fronteira periférica e passe a ser ponto de convergência entre economia, sociedade e soberania.

5. Conclusão

A teoria da divisão do trabalho formulada por Adam Smith em “*A Riqueza das Nações*” oferece um arcabouço conceitual robusto para se compreender como a especialização produtiva pode impulsionar a produtividade, ampliar a diversidade ocupacional e promover o crescimento da riqueza social. Ao reconhecer que esses efeitos dependem da extensão dos mercados e da existência de infraestrutura física e institucional que viabilize a circulação de bens e pessoas, Smith antecipa elementos que se revelam fundamentais para a análise contemporânea da chamada Economia do Mar.

Sob essa perspectiva, o mar pode ser interpretado, à luz do pensamento smithiano, como infraestrutura econômica estratégica: é capaz de expandir mercados, conectar territórios e viabilizar novos arranjos produtivos especializados. O mar, portanto, não é apenas um meio de transporte ou um reservatório de recursos naturais, mas também é uma base material para o dinamismo produtivo, sobretudo em países como o Brasil.



Contudo, a aplicação dessa teoria à realidade brasileira revela tensões estruturais. Historicamente, o mar tem sido utilizado mais como rota de escoamento de excedentes primários para o exterior do que como plataforma de integração produtiva nacional. Isso contraria a lógica smithiana, que pressupõe que os ganhos da especialização devem estar vinculados a um mercado interno forte e à promoção do bem comum. No Brasil, a divisão do trabalho na Economia do Mar frequentemente ocorre de maneira fragmentada, desigual e desconectada das dinâmicas territoriais e sociais locais, perpetuando padrões históricos de dependência e exclusão.

Ainda assim, a contribuição de Smith permanece atual. Sua teoria evidencia que a divisão do trabalho não é um processo meramente técnico, mas estrutural e institucional, exigindo mercados amplos, infraestrutura adequada e ação estatal voltada ao interesse público. Reapropriar-se de sua obra com espírito crítico, como se propôs neste trabalho, permite enxergar a Economia do Mar não apenas como fonte de riqueza, mas também como potencial vetor de desenvolvimento integrado, desde que amparado por políticas públicas, justiça social e governança democrática dos mares.

O caso brasileiro revela, no entanto, limitações profundas que dificultam a plena realização desse potencial. Uma primeira limitação está na ausência de um mercado interno articulado, condição que Smith reconhece como indispensável para o florescimento da especialização produtiva. No Brasil, atividades da Economia do Mar tendem a ocorrer sem integração com a base industrial nacional ou com os territórios onde se localizam, dificultando a inovação, o encadeamento produtivo e a geração de empregos qualificados. Essa especialização desconectada reforça a dependência externa e mantém o país em posição periférica nas cadeias globais de valor.

A segunda limitação refere-se à concentração espacial da infraestrutura portuária e marítima, que beneficia principalmente os grandes complexos do Sudeste e Sul, em detrimento de amplas regiões do litoral nordestino, amazônico e do interior. Essa desigualdade territorial impede que a Economia do Mar atue como elemento de coesão nacional, contrariando o princípio smithiano de que a infraestrutura deve atender ao conjunto da sociedade e promover conexões entre regiões.

Outro entrave relevante é a fragilidade institucional da governança marítima no Brasil. A falta de articulação entre políticas de desenvolvimento regional, proteção ambiental, infraestrutura e indústria naval compromete o papel do Estado como garantidor do bem público, função central atribuída por Smith ao poder estatal. Sem um



projeto nacional para os mares, os investimentos tendem a seguir interesses privados imediatistas, em detrimento das comunidades costeiras, dos ecossistemas marinhos e da soberania nacional.

Além disso, nota-se a escassa valorização da ciência, da tecnologia e da capacitação profissional voltadas à economia azul. Em um país com grande litoral e abundância de recursos marítimos, a ausência de centros de pesquisa, formação técnica e políticas de fomento à inovação no setor representam uma perda estratégica. Isso compromete a complexificação das cadeias produtivas e o surgimento de novas ocupações que são elementos centrais na concepção smithiana de progresso.

Conclui-se, portanto, que a Economia do Mar no Brasil enfrenta uma contradição estrutural: embora contribua para o PIB e amplie mercados, não promove, por si só, uma divisão do trabalho integrada, justa e voltada para o desenvolvimento nacional. Superar essas limitações exige mais do que a exploração econômica do espaço marítimo, requer transformá-lo em plataforma de soberania, equidade social e coesão territorial, como sugerem os fundamentos clássicos de Smith ao defender que a verdadeira riqueza de uma nação reside na ampliação compartilhada das capacidades produtivas.

A análise aqui desenvolvida demonstra a potência analítica de articular a teoria econômica clássica aos desafios históricos das formações periféricas. Embora formulada no século XVIII, a teoria da divisão do trabalho de Adam Smith continua oferecendo uma lente eficaz para se compreender as dinâmicas contemporâneas de especialização, infraestrutura e organização dos mercados. Quando confrontada com realidades como a brasileira, marcadas por desigualdades regionais, heranças coloniais e padrões de dependência externa, essa teoria precisa ser recontextualizada criticamente.

Essa articulação entre teoria e história permite reconhecer os limites do pensamento econômico clássico quando aplicado de modo universalista, mas também extrair de suas categorias instrumentos úteis para interpretar, criticar e transformar as estruturas existentes.

Do ponto de vista de suas contribuições, o estudo realiza dois movimentos complementares. Primeiro, contribui para a literatura sobre Economia do Mar ao propor uma leitura que ultrapassa sua caracterização como conjunto de setores econômicos e a interpreta como uma infraestrutura material de expansão dos mercados e de aprofundamento da divisão do trabalho. Segundo, contribui para a interpretação da economia brasileira ao demonstrar que a presença de atividades marítimas especializadas



não implica necessariamente integração produtiva e territorial. A partir da leitura de Smith, evidencia-se que a ampliação dos mercados somente produz os efeitos mais amplos da divisão do trabalho quando acompanhada por infraestrutura, instituições e mecanismos capazes de conectar produtores, territórios e mercados. No caso brasileiro, a predominância de atividades voltadas ao comércio exterior, a concentração espacial da infraestrutura e os baixos encadeamentos produtivos internos limitam esse potencial.

Nesse sentido, a principal contribuição analítica do artigo está em identificar uma tensão entre expansão mercantil e integração produtiva: a Economia do Mar brasileira pode ampliar mercados e promover elevada especialização em determinados segmentos, mas isso não garante que os ganhos dessa especialização sejam incorporados de maneira ampla ao desenvolvimento nacional. A categoria de “especialização sem integração”, desenvolvida ao longo da análise, permite compreender essa contradição e reforça a necessidade de interpretar a Economia do Mar em conexão com a estrutura produtiva, territorial e institucional brasileira.

Referências

ALLEN CONSULTING. *The economic contribution of Australia's marine industries: 1995-96 to 2002-03*. Canberra: Allen Consulting, 2004.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros. *Diário Oficial da União: seção 1*, Brasília, DF, 5 jan. 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm. Acesso em: 24 jun. 2025.

BRASIL. MARINHA DO BRASIL. Novo mapa do Brasil é expandido com 5,7 milhões de km² de área marítima. *Agência Marinha de Notícias*, 2023. Disponível em: <https://www.agencia.marinha.mil.br/amazonia-azul/novo-mapa-do-brasil-e-expandido-com-57-milhoes-de-km2-de-area-maritima>. Acesso em: 24 jun. 2025.



BUREAU OF ECONOMIC ANALYSIS. *Marine economy satellite account, 2014-2019*. Washington, DC, 2021. Disponível em: <https://www.bea.gov/news/2021/marine-economy-satellite-account-2014-2019>. Acesso em: 22 maio 2025.

COLGAN, C. S. Measurement of the ocean economy: from national income accounts to the sustainable blue economy. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, v. 2, n. 2, 2016.

DE MORAES NETO, Benedito Rodrigues. Eficiência produtiva e divisão do trabalho: Smith, Marx e Stephen Marglin. *Estudos Econômicos (São Paulo)*, v. 32, n. 2, p. 260-296, 2002.

EUROPEAN UNION. *Blue economy indicators*. Disponível em: <https://blueindicators.ec.europa.eu/access-online-dashboard>. Acesso em: 22 maio 2025.

EUROPEAN UNION. *The EU blue economy report 2021*. Bruxelas: European Commission, 2021.

GIRARD, S.; KALAYDJIAN, R. *French marine economic data 2013*. Brest: Ifremer, 2014.

INE; DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR. *Conta satélite do mar*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística; Direção-Geral de Política do Mar, 2014.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, v. 32, n. 1, p. 142-166, 2012.

NOEP. *National Ocean Economics Program*. 2016. Disponível em: <http://oceanomics.org>. Acesso em: maio 2025.

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD Publishing, 2016. Disponível em: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264251722-en.pdf?expires=1727715600&id=id&accname=guest&checksum=73F9210C1E5C16C5A967884D581A4F4A>. Acesso em: 8 jan. 2025.



OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). The Ocean Economy to 2050. Paris: OECD Publishing, 2025. Disponível em: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264426555-en.pdf?expires=1727715600&id=id&accname=guest&checksum=5E20F0D8A5630F3203C34B8F322D304B>. Acesso em: 8 jan. 2025.

PARK, K.; KILDOW, J. Rebuilding the classification system of the ocean economy. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, v. 2014, n. 1, 2014.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 2000.

PUGH, D. *Socio-economic indicators of marine-related activities in the UK economy*. Londres: The Crown Estate, 2008.

SMITH, Adam. *A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*. v. 1. Tradução de Teodora Cardoso. 3. ed. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1993.

SMITH, Adam. *Os economistas*. Tradução de Luiz João Baraúna. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

UNCTAD. *Towards a harmonized international trade classification for the development of sustainable ocean-based economies*. New York: United Nations, 2021.

VEGA, A.; HENNESSY, T.; CONNOLLY, N.; KEARNEY, B.; GREHAN, A. *Ireland's ocean economy reference year 2012*. Galway: The Socio-Economic Marine Research Unit (SEMUR), 2014.

WEISS, Donald. Marx versus Smith on the division of labor. *Monthly Review*, v. 28, n. 3, p. 18-33, 1976.

ZHAO, R.; ZHANG, X.; CHEN, X.; YANG, H. Defining and quantifying China's ocean economy. *Marine Policy*, v. 43, p. 164-173, 2014.