

A IDEOLOGIA DA "NEW ECONOMIC HISTORY"

Josemir Camilo *

A "Nova História Econômica" (*New Economic History*) se apresenta como uma metodologia aplicada à pesquisa histórica em áreas onde métodos tradicionais não têm conseguido bons resultados. Sua principal característica está no uso da matemática e dos computadores.

Nascida praticamente da Escola de Chicago, a "Nova História Econômica" é uma síntese de História, Economia, Estatística e Filosofia. Busca obter, a nível teórico, respostas satisfatórias aos problemas econômicos em várias sociedades concretas. Geralmente, a área de aplicação desta metodologia é a de transporte e a de escravos, como o ilustram as obras de Fogel, Coatsworth e O'Brien.¹ Aliás, o trabalho teórico deste último serve-nos de base para este artigo.

Os conceitos básicos desta "escola" são: *Economia Social*, *Método Contrafactual* e *Conexões de Produção*.² A despeito de todo instrumental moderno e, aparentemente, com novos conceitos, a "Nova História Econômica" está cheia de controvérsias. A primeira delas é ideológica, haja visto sua metodologia vir sendo aplicada exclusivamente a sociedades capitalistas ou, quando muito, a sociedades pré-industriais, porém dependentes do capitalismo, como é o caso da Rússia czarista. Além de que seu aparato conceptual decorre da teoria econômica clássica. Esta tendência está explicitada em O'Brien: "Alternativamente, a Nova História Econômica tem suprido respostas para espécies de circunscritas questões em que os instrumentos da teoria econômica em geral, e neo-clássica em particular, podem ser usados com máximo efeito".³

O ponto de partida desta Escola é a premissa de que um pequeno grupo

* Professor do Departamento de Sociologia e Antropologia da Universidade Federal da Paraíba, Campus II – Campina Grande, atualmente em Curso de Pós-Graduação no *London School of Economics*, Londres, Inglaterra.

- (1) O'BRIEN, Patrick: *The New Economic History of the Railways*, London, Groom Helm, 1977. COATSWORTH, John H.: *Growth Against Development (The Economic Impact of Railroads in Porfirian Mexico)*, Illinois, Northern Illinois University Press, 1981). Essa obra é uma tradução revisada, com nova Introdução, do original em espanhol "Crecimiento contra Desarrollo".
- (2) Os termos precisos da "Nova História Econômica" em inglês são: *social saving*, *counterfactual analysis* e *linkages (backward and forward)*. Tentamos aqui uma tradução aproximada desses conceitos. Porém as traduções de conceitos freqüentemente apresentam dificuldades mais ou menos graves. Por exemplo: talvez a melhor tradução para *social saving* fosse "poupança social", enquanto para *linkages* provavelmente "conexões (de produção)" seja mais adequado do que o termo literal de "ligações".
- (3) O'BRIEN, Patrick: op. cit., p. 18.

Rev. RAÍZES	Campina Grande	Ano II	Nº 2-3	177-181	jan.-dez./1983
-------------	----------------	--------	--------	---------	----------------

de países da Europa Ocidental, América do Norte e Austrália têm tido um crescimento econômico mais rápido que os outros países. Seus autores não se referem — de modo algum — a experiências em países socialistas, tanto sobre crescimento econômico, quanto à aplicação de sua metodologia. Não se dão conta, pois, que andam estudando determinado modo de produção: o capitalista. E é aqui, ainda, que reside sua falta de perspectiva como Historiadores: não discutem a Acumulação Primitiva do Capital; partem, já, da sociedade capitalista estabelecida como tal.

Para a "Nova História Econômica" não interessa saber como se adquiriu o capital. Parte-se diretamente de sua existência e de que, segundo O'Brien, "... mais altas taxas de crescimento podem vir também de mais terra, trabalho, capital, educação e organização para produzir output".⁴ Como se depreende da leitura, trata-se de uma definição mais própria de um economista do que um historiador, porque se nega, justamente, o processo de gênese não só do capital em si, mas também das relações de produção que são o capital em reprodução. Em outras palavras, para a "Nova História Econômica" não há história mas sim contemporaneidade.

Tal tipo de raciocínio vem desembocar numa espécie de sofisticado estruturalismo, uma vez que um dos procedimentos desta Escola é a escolha dos *inputs* a serem quantificados. *A priori*, selecionam-se os *inputs* que irão formar uma estrutura e, em seguida, recorre-se ao método comparativo confrontando as estruturas montadas com material historiográfico àquelas feitas através de um mito chamado método contrafactual. Para nós, detecta-se aqui uma redução da História a uma pré-fabricada armação teórica.

O método (ou análise) contrafactual é uma falsa proposição em História. Baseia-se no hipotético argumento de contrapor os fatos históricos à sua não-existência. Ou seja: analisam certa sociedade e seu crescimento econômico, partindo da suposição do que seria se ela não possuísse os meios de transporte que tem historicamente possuído. Assim, por exemplo, se indaga: como seria a economia do Nordeste brasileiro se não tivesse havido ferrovias? Ou melhor: as ferrovias foram fator de crescimento econômico, haja visto que os cálculos feitos sobre os outros meios de transporte, competitivos às ferrovias, possuíam custo operacional bem mais alto? Não só é feita esta comparação, a qual necessariamente não utiliza a análise contrafactual, mas a solução que aponta as ferrovias como fator preponderante de desenvolvimento, passando primeiro por esta etapa (a comparação de duas estruturas existentes) e, em seguida, pelo seguinte raciocínio: que custo de operação teriam aqueles meios de comunicação, competitivos às ferrovias, se estas não existissem? É aí onde reside o exercício metafísico da "Nova História Econômica".

O caráter da análise contrafactual é *metafísico* na medida em que isola duas estruturas e as torna absolutas, sendo que uma delas é totalmente hipotéti-

(4) Idem, p. 16.

ca. Trata-se de um estruturalismo contraditório, pois ao mesmo tempo é funcionalista, usa de raciocínio abstrato-hipotético, caindo na metafísica. É funcionalista ao seccionar a História em categorias estanques, fazendo delas estruturas aprioristicamente determinadas, através das quais giraria todo o processo histórico ferroviário, no particular, e o econômico-social, no geral.

Convém ainda lembrar que o fato de criar (hipoteticamente) uma estrutura (a não-existência de ferrovias numa sociedade que, historicamente, sempre as utilizou), é uma volta ao empiricismo grotesco, como se as Ciências Sociais, e mais particularmente a História, comportassem experiências, ou experimentos dessa natureza.⁵

Deve-se destacar bem que a análise contrafactual tornou-se o fulcro das dissidências da Escola. O percuciente trabalho teórico de O'Brien faz restrições também ao uso dessas mirabolantes hipóteses, embora não as condene com veemência. Seu emprego fica limitado aos economistas Fogel, Fishlow, Menzer e Hawke, célebres teóricos da Escola.

Uma vez repudiada a análise contrafactual, o conceito de "economia social" se esvazia. Segundo O'Brien, "economia social" é "a diferença entre o atual custo de transporte ferroviário, em determinado ano, e o custo alternativo para transportar os mesmos bens, entre os mesmos pontos, sem ferrovia".⁶ Portanto, trata-se de um exercício matemático-estatístico, baseado nas hipóteses apontadas. Como um silogismo, se se aceita a premissa da "economia social", a da análise contrafactual será também aceita (não tanto quanto ao resultado, mas quanto a seu uso).

O virtuosismo destes economistas chega ao ponto — como em Fishlow, Hawke e Metzger (segundo O'Brien) — de não admitirem na sociedade nenhuma mudança, negativa ou positiva, durante o ano tomado como referência para a aplicação da análise contrafactual. Estamos diante de uma metafísica imobilista, servindo a um novo tipo de empiricismo: a experiência abstrata, de forte vocação especulativa.

Ora, qualquer setor da produção que seja anulado (teoricamente) ou que haja parado de produzir, no período de um ano, dentro de uma sociedade, não implica necessariamente em colapso de uma economia. Os investimentos podem ser dirigidos a outros setores que não aqueles que formam os meios de comunicação alternativos. Querer comparar os custos de transportes, deixando de lado as ferrovias, é totalmente arbitrário. Assim, no Brasil, o governo pode optar (historicamente falando) por uma política de colonização rural, como fez com os flagelados da seca de 1877 (que foram para Pernambuco e Alagoas), ou mesmo incentivar a pequena indústria de bens de consumo. Isto, claro, partindo do

(5) Nesta perspectiva, a crítica de J. Coatsworth é bem procedente, apesar de ele pertencer à Escola. Coatsworth, op. cit. pp. 194-5.

(6) O'BRIEN, Patrick: op. cit., p. 31 e COATSWORTH, John H.: op. cit., pp. 10-11.

raciocínio de haver a ferrovia parado de operar. No caso, então, de a ferrovia estar em pleno funcionamento, a análise contrafactual peca por relegar — de modo absoluto — a realidade concreta que são as relações de produção (no caso, interligada, dependente ou hegemônica), às ferrovias.

Desta maneira, ignorando a História Social (das relações de produção), a "Nova História Econômica" introduz a ideologia de uma sociedade monolítica e sem diferenças de classes, principalmente através do seu conceito de "economia social". Para esta Escola, "economia social" é a economia de recursos, a qual é obtida com inovação tecnológica. No caso das ferrovias, seria o transporte mais barato comparado aos outros meios. Mas em nenhum momento estes autores se perguntam para quem, realmente, vão os benefícios ou lucros desse transporte mais barato. É aí onde a ideologia se revela.

Para se chegar ao conhecimento desta economia de recursos, os historiadores deveriam estimar o *output* da ferrovia "em unidades de toneladas/milhas de frete carregado nos trens sobre um ano".⁷ O *average* seria obtido ao se comparar estes *outputs* com outras formas de transporte. Mas, nem todos os integrantes dessa escola concordam com esses argumentos. O'Brien acha que o *output* transportado pelas ferrovias não parece ser satisfatório para estes cálculos e os dados para medir o frete transportado em outros meios de comunicação, podem não ser tão representativos. Imagine-se, então, o historiador generalizar para todo um período a partir apenas do *average* de um ano e em dados não tão precisos! Não há base lógica para as escolhas entre os resultados.⁸

Revestindo-se de uma eclética linguagem que vai da História à Informática, passando pela Estatística, estes economistas alteram superficialmente os conceitos, pois permanecem dentro dos cânones da teoria clássica na explicação do capitalismo. Por exemplo: não analisam a inovação tecnológica enquanto fator de obtenção de mais-valia relativa, fonte de lucros para os capitalistas das ferrovias. Em contrapartida, criam o conceito de "economia social" — sob o qual escondem o caráter da apropriação do lucro, preferindo pregar a presunta existência de certo "benefício social" (*social benefits*), Evitam falar de "lucros" (*profits*), preferindo o vazio conceito de "benefícios".

Coerentes com a mistificação dos conceitos, estes autores, que fazem economia retrospectiva e não História Econômica, terminam encarando a sociedade sob um prisma holista, sem classes, e provavelmente, sem conflitos de classes. Ou seja, escapa-lhes a parte política do processo econômico-social. Isto revela seu caráter ideológico, tendenciosamente burguês. Na verdade, mesmo como exercício matemático-estatístico, a metodologia da "Nova História Econômica" revela-se empiricista ao tratar de micro-economia. Sua cientificidade não pode ser comprovada a nível macro-econômico. O próprio O'Brien reconhece a

(7) O'BRIEN, Patrick: op. cit., p. 24.

(8) Idem, pp. 38-39.

fragilidade dos vãos teóricos da Escola: "nem teoria nem estatística são provavelmente indicados para resolver disputas sobre uma razoável ou plausível taxa de mudança social", sendo que "historiadores podem agora ser tentados a concluir que a eficiência da escravidão e seu impacto sobre o crescimento dos estados sulistas na América (do Norte; J.C.) provavelmente, ao fim, não é reduzível a proposições testáveis que possam ser conceituadas e pesadas dentro da armação da economia neo-clássica".⁹

A preocupação da "Nova História Econômica" está diretamente comprometida com o modo de produção capitalista, uma vez que seus estudos se voltam para a verificação do impacto de certos meios de transporte (canais, ferrovias) sobre o crescimento da economia. Crescimento é a palavra chave: a influência das ferrovias sobre o Produto Nacional Bruto é que interessa à Escola e, daí, nasce o conceito da "conexão" (*linkage*).

Que influência causou a ferrovia na economia regional? Como medir a produção de *outputs* gerados pela ferrovia e os *inputs* de que ela se utilizou? A resposta está na aplicação da análise quantitativa contrafactual. É medir os *inputs* tanto da ferrovia, como dos outros meios de transporte, como se a ferrovia não tivesse existido. O mesmo para com os *outputs*. Neste caso "a margem de taxa de retorno sobre o capital investido em ferrovias sobre um único ano diz muito pouco sobre a importância global".¹⁰

Alguns autores afirmam que mesmo não se aceitando estes resultados como prova da influência da ferrovia sobre o crescimento econômico, no mínimo, ter-se-ia comprovado que os investimentos em ferrovias têm apoiado a economia capitalista em períodos de recessão. Portanto, cada vez mais se restringe o campo dos resultados ditos satisfatórios da "Nova História Econômica".

Por fim, estes supostos historiadores ignoram uma realidade histórica bastante desabonante de seus resultados: as ferrovias européias, construídas em países do terceiro mundo. Camuflam completamente o fato da extração de mais-valia que as ferrovias têm obtido nos países de economia dependente. Esquecem que as estradas de ferro são produtos diretos da revolução industrial, principalmente no setor da siderurgia, e que os investimentos nas colônias ou regiões de economia dependente (Brasil, no caso) só aconteceram depois de ter-se fechado o mercado europeu. As ferrovias não foram uma necessidade interna e consciente das regiões do terceiro mundo, mas, foram-no do capitalismo, não só do capitalismo industrial inglês, mas (mais precisamente) do capitalismo financeiro. As garantias, no Brasil, do Estado Imperial, por si só já eram bastante alentadoras para se investir nos trópicos tupiniquins. Portanto, concluímos que esta é mais uma alienação dos teóricos e pesquisadores da "Nova História Econômica". Metodologia científica ou parcialidade ideológica?

(9) Idem, p. 19.

(10) Idem, pp. 53-54.