ISSN – 1807 - 2674

07

REVISTA de ECONOMIA POLÍTICA e HISTÓRIA ECONÔMICA

Ano 04 – Número 07 – Junho de 2007

Índice

05
O Transporte Ferroviário de Cargas no Brasil e na Argentina: da implantação à recente privatização

Roberto França da Silva Junior

39
Pesquisa Científica e Desenvolvimento Tecnológico: a dependência da América Latina

Cesar Fernando Ribeiro

47
Integração Regional e o Desenvolvimento Latino-americano: diferentes ou iguais?

Eduardo Saldanha

86
Transformações do Trabalho, Marginalização Social e Perspectivas na América Latina

Danielle Rezera
Lina Giraldo Lozano

116
Resenhas:
FURTADO, C. *Transformação e Crise na Economia Mundial.*
URQUIDI, V. L. *Otro siglo perdido. Las politicas de desarollo em América Latina (1930 – 2005).*

http://rephe01.tripod.com

Expediente

REVISTA DE ECONOMIA POLÍTICA E HISTÓRIA ECONÔMICA
Número 07, Ano 04, Junho de 2007
Uma publicação semestral do NEPHE – Núcleo de Economia Política e História Econômica
Rua Luciano Gualberto, 52 – Cidade Universitária – São Paulo – SP – CEP 005000-000
http://rephe01.tripod.com
e-mail: rephe01@hotmail.com

Conselho Editorial: Júlio Gomes da Silva Neto, Lincoln Secco, Marcos Cordeiro Pires, Marina Gusmão de Mendonça, Osvaldo Luis Angel Coggiola, Paulo Queiroz Marques, Romyr Conde Garcia, Rubens Toledo Arakaki, Wilson do Nascimento Barbosa, Wilson Gomes de Almeida.

Edição: Luiz Eduardo Simões de Souza, Felipe Pereira Loureiro, Vitor Eduardo Schincariol.
Revisão: Maria de Fátima Previdelli

Autor Corporativo: NEPHE – Núcleo de Economia Política e História Econômica

A REPHE – Revista de Economia Política e História Econômica – constitui mais um periódico acadêmico que visa promover a exposição, o debate e a circulação de idéias referentes às áreas de história econômica e economia política. Pretende-se que a periodicidade da REPHE seja semestral.

Editorial

A Revista de Economia Política e História Econômica – REPHE – visa promover o debate de alto nível na área, estimulando a produção e a livre-circulação de idéias em história econômica e economia política. Trata-se de uma iniciativa do NEPHE – Núcleo de Economia Política e História Econômica – um grupo de estudos voltado ao fomento do debate contemporâneo acerca dos problemas histórico-econômicos e da teoria econômica.

Neste sétimo número da REPHE, damos continuidade à colaboração do Professor Doutor Osvaldo Coggiola, que promoveu uma seleção de textos apresentados em sua disciplina do Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, a qual foi parcialmente apresentada no último número desta revista e conclui-se neste. Os temas vão da estrutura do transporte ferroviário em estudo comparado entre Brasil e Argentina à integração comercial na América Latina e a pesquisa em tecnologia sob o olhar da CEPAL. Um panorama da situação latino-americana do ponto de vista da geografia econômica elaborado pelas pesquisadoras Danielle Rezera e Lina Maria Ortíz (Universidade de Bogotá – Colômbia) fecha o ciclo. Ao professor Coggiola, bem como aos autores dos textos, reiteramos a nossa gratidão por enriquecerem o debate nesses dois números de nossa Revista.

Duas resenhas encerram este número 07 da REPHE, fechando o quarto ano ininterrupto de publicações.

Os Editores

Ficha Catalográfica

Revista de Economia Política e História Econômica / São Paulo, Núcleo de Economia Política e História Econômica -Número 07, Ano 04, Junho de 2007 – São Paulo, NEPHE, 2000 -

Semestral

1. História Econômica. 1.Economia Política

O Transporte Ferroviário de Cargas no Brasil e na Argentina: da implantação à recente privatização

Roberto França da Silva Junior[1]

Introdução

O tema infra-estrutura de transportes é por excelência econômico e político. É por meio dos transportes que a economia opera e, por conta disso também, que o tema se relaciona à ideologia do crescimento econômico e desenvolvimento. A questão da gestão, também é alvo de discussões sobre o estatismo ou o privatismo.

A implantação da infra-estrutura de transportes também possui conteúdo geopolítico, ou seja, para estratégias de ocupação e controle territorial. A logística adotada depende dos objetivos traçados pelo Estado: integração econômica e/ou integração territorial.

O uso dos meios de transportes, bem como sua infra-estrutura, reflete e expressa claramente o resultado da divisão internacional do trabalho condicionada historicamente e não subvertida até os dias atuais, em um mundo que se pauta pela concentração e, nesse caso, concentração de infra-estrutura e meios de transportes em alguns pontos do planeta.

Nesta oportunidade discutiremos a infra-estrutura de transportes no Brasil e na Argentina, por se tratarem de países com a maior malha ferroviária da América Latina, além de serem, juntamente ao México, os países mais importantes da região, com as maiores populações e as maiores economias.

[1] Mestre em Geografia pela Unesp. Professor da UNICENTRO.

Brasil, Argentina e México possuem, cerca de 75% das ferrovias da América Latina.

Brasil e Argentina iniciaram a construção de suas ferrovias no mesmo período, para os mesmos objetivos, por empresas privadas que sempre foram subvencionadas e posteriormente encampadas na década de 1940, sendo privatizadas na década de 1990. Ambos os países fizeram a "opção" pelo transporte rodoviário e promoveram a competição entre os modais ferroviário e rodoviário, sem promover a multimodalidade.

As ferrovias latino-americanas enfrentaram pela primeira vez uma verdadeira competição com outro meio de transporte terrestre entre as décadas de 1920 e 1930, tendo perdas significativas de receita geradas pelo transporte de produtos de valores unitários relativamente altos. Essas receitas pagavam seus gastos fixos de administração e infra-estrutura. As dificuldades financeiras das empresas as "empurraram" para o Estado (SCHVARZER, 1999).

O ápice da crise ocorreu fruto da Segunda Guerra Mundial, devido à cessação das importações de peças e acessórios para reposição. Além disto, todo material era importado, não havendo uma preocupação no investimento de indústrias para o setor (TORLONI, 1990, p. 222).

Posteriormente à guerra, Brasil e Argentina partiram para a aquisição das ferrovias, devido em parte, à existência de disponibilidade de divisas que possibilitaria aos governos centralizarem sob seu comando e adaptar a rede ferroviária às novas condições de desenvolvimento e, em parte, às pressões dos proprietários dos ativos visando reconvertê-los em outras

possibilidades de investimento com maior rentabilidade. Por sua vez, os Governos, ao adquiri-los, não estavam em condições de operá-los eficientemente, além de herdarem o seu obsoletismo. Esta operação deficiente da rede ferroviária acelerou a tendência de modificação na estrutura da demanda pelos serviços de transporte em favor do rodoviário

O conflito mundial levou a Inglaterra a uma crise que se transferiu para o setor ferroviário do Brasil e da Argentina, pois muitas ferrovias eram fruto de capitais ingleses ou associados. Estas companhias não conseguiram manter as estradas de ferro a elas pertencentes, então, o Poder Público passou a processar a aquisição de algumas linhas.

Para o caso brasileiro, que em parte se aplica à Argentina, Torloni (1990, p.223) explica que, após o conflito, um balanço da situação demonstrou que 50% do sistema ferroviário brasileiro exigiria reconstrução total ao preço de US$ 295 mil por quilômetro. Nos outros 50%, era preciso substituir o leito e a via permanente a US$ 70 mil por quilômetro. Ao passo que a construção de uma rodovia custava US$ 125 mil por quilômetro, *"com a vantagem de ficar o material rodante e a parte operacional por conta dos usuários. E o petróleo custava apenas 2 dólares o barril..."*

Para a perda de importância do setor ferroviário no Brasil e na Argentina, também contribuíram as diferenças de bitolas e as deficiências de traçado, que impossibilitaram a existência de uma rede ferroviária integrada que ligasse os diversos pontos dos seus territórios. Os elevados custos de implantação, bem como a demora na maturação dos investimentos, também contribuíram para a queda das ferrovias.

A divisão internacional do trabalho e a implantação dos sistemas de transportes

A ascensão dos transportes modernos, a partir da segunda metade do século XVIII, provocou no mundo uma reviravolta sem precedentes na história, diferenciando-se dos transportes dos demais períodos, por se tornarem mercadorias e por transportarem mercadorias. Além desses importantes aspectos, do ponto de vista tecnológico, ocorre uma revolução que propicia ao capital grande mobilidade e fluidez de seu espaço.

Até então, segundo Aron citado por De Masi (2000, p.16):

"A irregularidade do progresso técnico é um dos fatos capitais da história. Entre a Antiguidade e o mundo de ontem, as diferenças em termos das possibilidades técnicas são medíocres. Para deslocar-se de Roma a Paris, César empregava aproximadamente o mesmo tempo que Napoleão. Os inventos técnicos foram inúmeros, mas não modificaram as características fundamentais da sociedade humana."

Assim, progressivamente, todos os ramos da economia criam vínculos de dependência com esta atividade responsável pela movimentação e circulação de mercadorias.

A história da circulação e dos meios de transportes no capitalismo mostra a crescente vinculação com as forças produtivas, assumindo nos dias atuais um papel preponderante. Assim, os transportes possuem uma importância central na sociedade capitalista à medida que se dá maior mobilidade de pessoas, idéias e principalmente do capital. Este último encontra na facilidade da circulação proporcionada pelo constante crescimento do meio técnico e da estrutura fixa do território, a

base para sua reprodução[2]. Desta forma, a maior circulação e fluidez são causas e conseqüências do maior dinamismo e mobilidade do capital.

O sistema de transporte ferroviário foi o que primeiro cumpriu o papel acima descrito para viabilizar a aceleração da circulação de mercadorias das indústrias dos países centrais do nascente capitalismo do período da primeira revolução industrial, entretanto, na América Latina, esse sistema serviu principalmente para o escoamento de produtos primários[3].

Para analisar o modelo latino-americano de transportes de mercadorias, se faz necessário o entendimento da promoção da circulação, com ampla fluidez no âmbito das relações internacionais, sustentadas pelo processo de internacionalização do capital com a conseqüente divisão internacional do trabalho, que definiu, de certa maneira, a forma de transporte predominante em cada período histórico.

As ferrovias foram a grande criação tecnológica para o capital, tanto para transportes de mercadorias quanto para investimentos financeiros. Foram estes predominantes no caso da América Latina. A ferrovia, verdadeira "coqueluche" do período da primeira revolução industrial, foi espalhada pelo mundo inteiro, sobretudo com capital, ferro e carvão ingleses.

Os primeiros investimentos importantes para o desenvolvimento das redes ferroviárias na América Latina se

---

[2] Conforme Kolars e Nysten (1974, p.113. In: SANTOS, 1996, p.28, nota 2), "A sociedade opera no espaço geográfico por meio dos sistemas de comunicação e transportes. À medida que o tempo passa, a sociedade atinge níveis cada vez maiores de complexidade pelo uso das hierarquias e pelo manejo especial dos materiais e das mensagens."

[3] Segundo Santos (2001, p.174), "a cada momento histórico os objetos modernos não se distribuem de forma homogênea, e as normas que regem seu funcionamento pertencem a escalas diversas. Isso é ainda mais válido para o sistema ferroviário."

realizaram através de concessões outorgadas pelos governos a empresas estrangeiras, especialmente inglesas.

No contexto da economia mundial do século XIX, o Brasil, por exemplo, segundo Pedrão (1996, p.176), embora tivesse ressurgido como exportador de café, o significado principal do país era de "mercado de investimentos de baixo risco". Em nota da mesma página o autor afirma:

"Nesse período, que corresponde ao Segundo Império, o Brasil tornou-se atrativo para investimentos na capitalização de empresas dedicadas à prestação de serviços públicos, em que atuaram como contratistas do governo, portanto, investimentos em que o Estado absorvia os riscos."

Da segunda metade do século XIX, europeus e norte-americanos começaram a desenvolver a criação dos automóveis, tendo no início do século XX começado a produzir automóveis, em maior escala, o que anteriormente era produzido individualmente. Neste período, países da América Latina importavam veículos, principalmente para finalidades esportivas e passeio. Os primeiros automóveis foram importados no final do século XIX, aos quais, muito poucos tinham acesso.

A tecnologia dos automóveis, nesse momento, já passava a superar a dos trens, mas ainda, do ponto de vista do transporte de mercadorias, somente nos anos vinte do século passado é que caminhões chegaram importados na América Latina, passados a ser montados posteriormente. Contudo, na perspectiva tecnológica, seus efeitos já se faziam sentir na América Latina, transcendendo para o plano ideológico das elites latino-americanas, que defendiam um transporte de mais barato acesso, mais veloz, mais flexível e mais integrador.

Hoje, o que se vê nos países latino-americanos, é um maior desenvolvimento do transporte rodoviário, por conta, entre outros fatores, do desenvolvimento histórico do capitalismo continental e mundial. Como este artigo não se trata de um texto de economia dos transportes, não entraremos na discussão das implicações desse processo, na questão dos custos dos modais de transportes.

A história das ferrovias na Argentina

O desenvolvimento da rede foi fomentado principalmente por capitais britânicos e franceses, aos que logo se somaram os argentinos, formando, em 1853, a *Sociedad del Camino de Hierro* de Buenos Aires, e em 1857 foi inaugurada a linha de 10 quilômetros de Buenos Aires a Floresta. Nas décadas seguintes houve um forte desenvolvimento das vias férreas atingindo, entre as décadas de 1930 e 1940, cerca de 47.000 quilômetros de extensão, se configurando como uma das maiores do mundo. No apogeu do sistema, a província de Buenos Aires, tinha uma densidade ferroviária por quilometro quadrado muito semelhante à da Inglaterra, apesar da menor população e da ausência de indústrias pesadas (SCHVARZER, 1999).

Segundo Cena citado por Aguirre (2004), é uma falácia o fato de ingleses e franceses terem "instalado" as ferrovias na Argentina pondo capitais de risco. O autor afirma que *"as ferrovias foram sempre auspiciadas pelo Estado"*. São as chamadas ferrovias de fomento, ou seja, linhas que não eram rentáveis aos investidores.

De acordo com Schvarzer (1999), o relativo excesso de ferrovias construídas foi decorrente de vários fatores, entre eles, a falta de estradas vicinais que levassem as colheitas dos sítios às

estações, contribuindo para um aumento ainda maior de oferta ferroviária. Para o autor:

"A acumulação prévia de investimentos parecia lógica em uma primeira etapa, quando o otimismo e a especulação coincidiam com a vontade dos concessionários por ocupar cada franja potencialmente atrativa do território, todavia, ela começou a exibir certos efeitos negativos. Notou-se especialmente quando a atividade agrária teve uma diminuição em sua capacidade de oferta, em meados da década de vinte (SCHVARZER, 1999, p.2)*."*

Segundo Schvarzer (1999), a ferrovia surgiu na Argentina em um período em que a população era mingua e existiam poucos caminhos. O autor sinaliza ainda que, essas condições explicam uma singularidade do sistema: *"a ferrovia não substituiu os outros meios de transportes, mas criou-os".* Schvarzer afirma ainda que o traçado ferroviário do país acabou definindo muitas variáveis que dariam forma à economia e sociedade argentina, ou seja, *"a expansão da rede deu origem e impulso à parte decisiva das atividades produtivas que caracterizaram a Argentina das primeiras décadas do século XX"*; constituindo um suporte decisivo no alto da agricultura pampiana e outras atividades regionais relacionadas.

Todo o sistema econômico foi incentivado (ou criado diretamente) por essa nova oferta de transporte massivo a baixo preço, que permitia aos habitantes de uma extensa região geográfica entrar em contato com o mercado mundial (e, às vezes, com o local, que nem sempre estava próximo). As numerosas estações ferroviárias que se construíram marcaram a origem de vilas e cidades, e contribuíram para a definição do

espaço habitado do país. Os trilhos ficaram intimamente ligados à sociedade e à economia argentina (SCHVARZER, 1999, p.2).

Neste primeiro momento, em que o transporte ferroviário era do capital privado, o mercado, segundo Schvarzer (1999, p.2), foi repartido *"em zonas geográficas e tenderam a formar um truste para defender seus interesses em suas negociações com o governo argentino e os usuários locais".*

A crise ferroviária inicia-se nos anos 1920. Entre os fatores está a competição ferroviária com o transporte rodoviário, que por sua vez, ocorreu, segundo Cisneros y Escude (2000) pela queda dos preços agrícolas, que impulsionou os produtores cerealeiros locais a utilizar o caminhão, na época, um meio mais barato e ágil que a ferrovia[4]. Ademais, em princípios da década de 1930, os governos conservadores argentinos lançaram sólidos programas de construção de caminhos que alentaram o desenvolvimento de meios de transporte alternativos, os quais gradualmente acabaram com o monopólio ferroviário do transporte de cargas e de passageiros na Argentina.

Na síntese dos autores supracitados, a situação das ferrovias britânicas na Argentina na década de 1930 era muito difícil: *"impacto da crise econômica nas exportações e importações argentinas, a aplicação de uma política de controle de câmbios por parte do governo argentino e os numerosos problemas que acossaram as companhias ferroviárias britânicas, entre eles a competição automotriz, deram lugar a intermináveis demandas dos executivos das ditas companhias ao*

[4] "Enquanto o custo do transporte ferroviário variava entre 60,20 e 72,75 pesos por tonelada em uma distância de 300 quilômetros, e entre 81 e 101,15 em uma distância de 600 quilômetros, o custo do transporte por caminhão oscilava entre 24 e 43 pesos por tonelada se a distância era de 300 quilômetros e entre 49 e 87,50 pesos por tonelada se era de 600 quilômetros" (CISNEROS y ESCUDÉ, 2000, p.3).

governo argentino, solicitando proteção (CISNEROS Y ESCUDE, 2000, p.3*)".*

Com a Segunda Guerra Mundial, seguindo uma tendência preponderante no mundo, principalmente nos países periféricos, as ferrovias declinam abruptamente, "acelerando" assim, o processo de estatização do sistema ferroviário argentino, pois, as empresas britânicas perceberam que era mais conveniente vender as ferrovias na Argentina senão encarariam um custoso processo de renovação do sistema, já que a demanda não exibia sinais de crescimento futuro. Assim, o governo argentino aceitou a "oferta" adquirindo o sistema, segundo Cisneros y Escude (2000), depois de uma longa negociação. O discurso oficial considerou o evento um símbolo de soberania, em meio de acusações de que somente havia adquirido "hierro viejo", ou seja, "ferro velho" a um preço muito elevado.

Desta forma, entre 1946 e 1948, todas as linhas férreas passaram a funcionar sob a órbita da então Empresa Nacional de Transportes (ENT), posteriormente Ferrocarriles Argentinos. Isto ocorreu apesar da participação do Estado no desenvolvimento das ferrovias de fomento.

As diversas partes do sistema (15 empresas ferroviárias) foram agrupadas em 6 linhas, cada uma das quais proveria os serviços de carga, de passageiros interurbanos e de passageiros da Região Metropolitana de Buenos Aires.

Em 1958 começa um período de elaboração de planos para o desenvolvimento da rede rodoviária e planos que levaram ao fechamento e supressão de linhas e ramais ferroviários que fossem "anti-econômicos".

De acordo com Schvarzer (1999), a falta de adequação dos equipamentos e instalações era notória. Dessa forma, um balanço realizado em 1962, quinze anos depois da estatização, indicava que 63% das ferrovias estavam apoiadas diretamente sobre a terra, tal como na instalação, bloqueando o transporte de grandes cargas e limitando notavelmente a velocidade dos trens. Com relação ao material tínhamos o seguinte: 59% dos trilhos existentes tinham mais de 40 anos; apenas 7% tinham menos de 10 anos. Os dados para o material rodante eram similares: 53% das 1.600 locomotivas a vapor tinham mais de 45 anos de idade e somente 9% do parque havia sido fabricado após 1930.

No final da década de 1980, depois de sucessivas mudanças de orientação empresarial, a situação dos *Ferrocarriles Argentinos* era complicada. Com uma participação menor que 15% nos serviços de passageiros da Região Metropolitana de Buenos Aires e de apenas 8% no mercado do transporte de cargas e de passageiros a longa distância, havia grandes necessidades de financiamento para cobrir o déficit operativo e para financiar parte dos investimentos necessários.

A partir de 1991, iniciou-se, então, o real desmantelamento dos *Ferrocarriles Argentinos*, em vistas de um processo de concessão do sistema ferroviário. Esse processo de privatização se deu em diversas etapas, finalizando em 1995. Os serviços metropolitanos de passageiros foram entregues a uma nova empresa pública, a FEMESA, para serem finalmente repassados a consórcios privados.

A grande maioria dos serviços interurbanos de passageiros foi transferida aos governos provinciais, muitos dos quais não mantiveram os serviços. Contudo, depois de alguns anos de

estagnação começaram a tomar definitiva forma empresas como a chaquenha SEFECHA, a rionegrina SEFEPA e a buenairense Ferrobaires. O cancelamento massivo de serviços levou ao surgimento de centenas de "cidades fantasmas" que previamente viviam das ferrovias como fonte de trabalho, abastecimento, meio de comunicação e transporte.

Em 1998, o consórcio brasileiro integrado pelas companhias Ferrovia Sul Atlântica e Ferrovia Centro Atlântica adquiriu das Indústrias Metalúrgicas Pescarmona suas ações nas companhias de transporte de carga Buenos Aires al Pacífico (BAP) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (FMGU), constituindo uma rede de 22.000 km que interliga centros industriais a portos.

Os resultados das concessões ferroviárias estão abaixo das necessidades, tanto no que diz respeito aos investimentos, quanto a movimentação de mercadorias. No norte do país, onde são necessários maiores investimentos e aparentemente o retorno econômico-financeiro é mais lento, a ferrovia é operada por uma empresa estatal.

Atualmente, a Argentina possui cerca de 34.000 quilômetros de ferrovias (a maior da América Latina), sendo cerca de 80% pertencentes a companhias particulares, 18% ao Estado argentino e 2% à Província de Buenos Aires. Essa rede de ferrovias liga Buenos Aires às principais regiões e cidades do país, entre elas os portos de Santa Fe, Rosario e Bahía Blanca. Duas linhas através dos Andes permitem a comunicação com o Chile. Há ainda conexões com o Brasil, o Paraguai e a Bolívia.

As ferrovias não estão distribuídas uniformemente no território, sendo que cerca de 75% estão nas províncias de

Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Mendoza e o território de La Pampa, cuja superfície total não representa a quarta parte de toda a Argentina. Além disso, durante as sucessivas etapas de construção realizadas através do tempo, passaram a conviver três bitolas diferentes com uma forte configuração radial até Buenos Aires, o que reduzia as possibilidades de integração.

Já com relação às rodovias, existem na Argentina mais de 57.000 quilômetros de estradas pavimentadas, sendo que 37.740 quilômetros compõem as rodovias federais, das quais 20.000 quilômetros foram privatizadas. A Argentina conta ainda com 600.000 quilômetros de estradas municipais. A rede rodoviária argentina desenvolveu-se substancialmente durante os anos 1990. Buenos Aires está ligada, por via terrestre, às principais cidades e regiões do país.

Das rodovias nacionais, 17 são administradas pela iniciativa privada, remunerada por meio da concessão de pedágios. O transporte rodoviário entre o Brasil e a Argentina, efetuado por empresas de ambos os países, processa-se, principalmente, através da ponte Uruguaiana-Paso de Los Libres. Em 1997, foi inaugurada a ponte São Borja - Santo Tomé, sobre o rio Uruguai. Estima-se em 6,2 milhões o número de veículos que formam o parque automotivo argentino, sendo 4,9 milhões de automóveis, 1,3 milhão de veículos de carga e 40 mil para transporte de passageiros.

A história das ferrovias no Brasil

A primeira estrada de ferro brasileira foi construída em 1854 por Visconde de Mauá, ligando o Porto Mauá na baía do Rio de Janeiro à raiz da serra de Petrópolis (localização da Corte

Imperial), como forma de impressionar o Governo Imperial, só posteriormente, no Brasil, as ferrovias serviriam para escoar a produção de café. Deste fato, nota-se os objetivos enviesados do transporte ferroviário, bem como, seus aspectos colonialistas e periféricos.

Depois do pioneirismo de Visconde de Mauá, concessões foram dadas pelo Governo brasileiro a outros empresários, que passaram a investir, segundo Ferreira Neto (1974, p.109), conforme a Lei nº 641 de 1852, na qual se davam privilégios, isenções e garantias de juros sobre o capital investido, para as empresas nacionais ou estrangeiras, que se propusessem a construir ou explorar estradas de ferro em qualquer parte do Brasil. Com isso, "várias empresas foram formadas no país para desfrutar os favores nela previstos".

Até o ano de 1862, várias concessões para exploração de ferrovias em todo o Brasil foram dadas com diversos tipos de privilégios e facilitações, pois as ferrovias existentes não davam conta do escoamento da produção, principalmente de café, mesmo assim, o ritmo de implantação ainda era lento.

Com o intuito de acelerar a construção de ferrovias, outra lei foi promulgada em 1873. Além de todos os benefícios existentes, o Governo Imperial acrescentava uma subvenção por quilômetro construído. Desta forma, segundo Ferreira Neto (1975, p.114):

"Se por um lado realmente produziu os efeitos esperados, por outro permitiu que os empreiteiros da época, animados com o espírito de lucro, projetassem o traçado das estradas de forma muito mais extensa do que era tecnicamente possível e economicamente desejável."

A partir de 1880, os prazos de concessão foram reduzidos, incluindo-se ainda o direito de resgate pelo Governo.

Dessa forma, o Brasil, já no século XIX, acabou por constituir-se de um sistema ferroviário voltado para os portos regionais, fazendo com que algumas cidades tivessem um papel de integração internacional. Diante disso, Santos (1982, p.99) afirma que, *"a cidade para qual os fluxos convergem aparece como um traço de união, como uma ponta lançada entre o setor de economia moderna do estrangeiro e seus prolongamentos no interior do país".*

No início do século XX, pequenas e algumas grandes ferrovias passaram a ser encampadas pelo Governo constantemente, tendo na década de 1920, estabilizado o crescimento da rede ferroviária, década em que há também o declínio da economia cafeeira.

Sem formar uma verdadeira rede, as ferrovias pouco contribuíam para a formação de um comércio interno e para a integração do país, que se configurava como um arquipélago formado por "economias regionais" isoladas entre si, mas voltadas para o mercado internacional[5].

Por outro lado, o transporte rodoviário no Brasil vinha crescendo desde o início do século XX, tendo sido elaborado, em 1910, um decreto (nº 8324 de 25 de outubro) no qual se ofereciam incentivos para a construção de estradas modernas, todavia, o marco da ascensão do sistema rodoviário foi o 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem realizado em 1917, presidido por Washington Luiz, que posteriormente viria a ser Presidente do Brasil e dizendo, em seu discurso de posse, a

[5] Sobre a idéia de "economias regionais" de um Brasil que se configurava como "arquipélago econômico" Cf. Furtado (1961).

célebre frase "Governar é abrir estradas". Nesse Congresso, discutiu-se o retardamento rodoviário do Brasil, procurando soluções para a ampliação dessa forma de transporte. Participantes do Congresso fizeram críticas à política ferroviária existente no país.

A chegada sistemática dos primeiros automóveis e caminhões, bem como a abertura de novas estradas com melhoramento dos antigos caminhos deram à elite brasileira da época, uma certa "crença em que o bom governo seria aquele que promovesse a expansão acelerada da infra-estrutura rodoviária". Daí em diante, houve uma herança desta concepção pelos demais governos, que achavam que através das ligações rodoviárias haveria automaticamente aumento da produção, do emprego e renda, transformando o investimento no setor rodoviário em "um fim em si mesmo do qual dependeria o dinamismo econômico de regiões inteiras". Caminhões, ônibus e automóveis, foram inovações tecnológicas que passaram a constituir no imaginário coletivo, modernizações frente à ferrovia, que a partir de então passou a ser considerada como uma representação do "atraso". Isto bastava para justificar os investimentos rodoviários (BARAT, 1978. pp.345-346).

No final da década de 1920, a economia cafeeira e a política oligárquica declinavam junto com as ferrovias e havia uma tendência para a industrialização que aos poucos impulsionava o rodoviarismo.

Com Vargas no poder na década seguinte, passa a haver maior intervenção estatal, tendo maiores investimentos em infra-estrutura, entre elas, infra-estrutura rodoviária. Com a centralização político-administrativa em detrimento dos Estados e municípios, a partir de 1937, Vargas cria definitivamente,

"condições institucionais para uma maior circulação e maior mobilidade da força de trabalho" (GOLDENSTEIN e SEABRA, 1982, p. 39). Portanto, a maior capacidade de circulação se deveu à eliminação de barreiras físicas, através da melhor infra-estrutura de circulação geográfica e da eliminação de barreiras fiscais dentro do país.

Segundo Barat (1978, p.91), com a intensificação do processo de industrialização, a partir da década de 1940, houve uma diversificação da oferta final de bens, levando a um deslocamento dos fluxos adicionais de bens intermediários e finais, passando assim, a ser feito com a participação cada vez maior do transporte rodoviário. O aumento no volume de cargas justificou a suplementação da capacidade de transporte através das rodovias, surgindo, de início, as primeiras ligações rodoviárias de âmbito interestadual e inter-regional. Muitos investimentos na infra-estrutura rodoviária passaram a objetivar, posteriormente, a função de transporte a longa e média distância, para a consolidação de um mercado nacional, surgindo, na década de 1950, as ligações troncais paralelas às ferrovias e ao mar. A implantação de um sistema rodoviário principal acompanhou a consolidação das etapas superiores do processo de industrialização. As densidades e partidas de carga justificavam, de certa forma, o uso intensivo do caminhão.

Antes da ascensão do rodoviarismo no Brasil, os sistemas de transportes predominantes eram o ferroviário e o aquaviário, mais especificamente o marítimo, que desempenhava o papel de integração mínima do território brasileiro.

Com o processo de industrialização brasileira, o transporte marítimo passou a perder a concorrência com as rodovias longitudinais próximas ao mar. O modal rodoviário apresentava,

entre outras vantagens, o transporte porta a porta, que, com grande flexibilidade, passou a atender à demanda exigida do mercado interno que ampliava o seu alcance (BARAT, 1978, p.348).

Além de envolver operações mais simplificadas de carga e descarga (porta a porta), o transporte rodoviário envolvia relativamente menos mão-de-obra com níveis de remuneração mais baixos devido ao excesso de oferta. Com o transporte rodoviário, evitavam-se fortes pressões sindicais como ocorria nos setores marítimo e ferroviário, que tinham sindicatos mais consolidados. Outra facilidade encontrada no transporte rodoviário, é que, pelas suas características específicas, oferece maior velocidade e rapidez, além de possuir maior regularidade nos seus deslocamentos, estando submetido a menos avarias.

A partir desse período, nota-se no mundo inteiro, inclusive nos Estados Unidos, uma absorção do setor rodoviário de parte do ferroviário e hidroviário, mas não necessariamente levando estes ao colapso, mas, a uma especialização. No entanto, no Brasil, no processo de delineamento dos transportes, houve uma forte expansão do setor rodoviário e um acentuado declínio dos setores ferroviário e marítimo.

Quando eclodiu a Segunda Guerra Mundial, o sistema ferroviário brasileiro entrou em estágio de decomposição ainda mais acentuado.

Após a Segunda Guerra Mundial, uma importante parte das reservas cambiais acumuladas durante o conflito, foram destinadas para a aquisição de ativos ingleses das ferrovias obsoletas, além disso, com as divisas adquiridas no período da guerra, o Brasil investiu ainda mais forte na construção de

rodovias e na importação de automóveis e caminhões. Mais tarde, a implantação da indústria automobilística iria confirmar a tendência "sem volta" dos investimentos rodoviários. Soma-se a esses fatos, o já abordado, rápido crescimento da oferta final de bens produzidos no Brasil, resultado do dinamismo do setor industrial, que, daí em diante, encontraria no estrangulamento dos transportes, o impedimento à obtenção de maiores faturamentos.

A partir de 1950, já se via na composição percentual entre os modais de transporte, o rodoviário de mercadorias aparecendo com participação de 38%, enquanto que o ferroviário detinha 29,2% e o de cabotagem com 32,4%[6].

Em 1951, a Comissão Mista Brasil/Estados Unidos elaborou uma política para o desenvolvimento e melhoramento do transporte ferroviário, decorrente de um acordo entre o Governo brasileiro e o BIRD. Esta comissão elaborou 24 projetos de políticas ferroviárias, entre os quais pode-se destacar a supressão de linhas anti-econômicas (FERREIRA NETO, 1974, p. 124).

Juscelino Kubitschek em seu "Plano de Metas" de caráter desenvolvimentista destacava o transporte rodoviário, expandindo as rodovias federais em 15.000 Km (6.200 Km pavimentadas) de 1956 a 1961. Entre as rodovias construídas, estão a Belém-Brasília (2.000 km), a Belo Horizonte-Brasília (700 km), a Goiânia-Brasília (200 km), Fortaleza-Brasília (1.500 km) e

[6] Brasil. Ministério dos Transportes. Anuário Estatístico dos Transportes, 1970.
Este foi o primeiro anuário estatístico elaborado pelo Ministério, através do Serviço de estatística dos transportes da Assessoria de Planejamento e Orçamento do respectivo ministério. Para esse primeiro anuário, foi elaborada uma série histórica da composição modal a partir de 1950. Os dados referentes ao decênio de 1950 a 1960 foram obtidos através do relatório do BIRD de maio de 1965 e os dados referentes aos anos de 1961 até 1968 foram elaborados pelo Geipot (na época – 1968 – significava Grupo de Estudos para Integração da Política dos Transportes). O Geipot foi criado em 1965 e sua sigla significava Grupo Executivo para Integração da Política dos Transportes. A partir de 1973, passou a ser Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes, o mesmo significado que tem nos dias atuais. O segundo anuário lançado em 1971 foi elaborado integralmente pelo Geipot.

Acre-Brasília (2.500 km) (VESENTINI, 1986, p.127). Portanto, podemos considerar a construção de Brasília como fundamental para a concretização do transporte rodoviário no Brasil.

Para trafegar nas novas estradas de rodagem, era necessário estimular o uso do automóvel em um país de industrialização tardia e de economia dependente, com baixos níveis de remuneração. Assim, em 1957 foram implantadas a FNM (Fábrica Nacional de Motores), a primeira indústria automobilística do Brasil, e montadoras como a Chevrolet e Mercedes Benz, com a intensificação da produção de caminhões e ônibus. A indústria brasileira em geral se expandiu, atingindo um aumento de 80% na produção, sendo que a taxa mais elevada ficou por conta das indústrias de equipamentos de transportes com 600% (VESENTINI, 1986, p.104). Durante o Governo Juscelino Kubitschek, o setor rodoviário apresentou um crescimento de 15%, principalmente depois da implantação da indústria automobilística.

Até houve "tentativas" de dar soluções ao contínuo processo de deterioração das ferrovias, primeiro através da encampação de 80% delas, criando assim, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1957. As ferrovias integrantes do sistema passaram a absorver grandes subvenções, que chegou em 1969 a 92,7%, sendo que a porcentagem do PIB era de 0,4%, valor que veio declinando desde 1964, cuja porcentagem do PIB foi de 1,7% (BARAT, 1978, pp.24-25). Mesmo as subvenções foram incapazes de evitar a constante deterioração do setor, que continuou em queda na sua participação.

Durante os governos dos militares, manteve-se a opção rodoviária, apesar das "tentativas" de melhoria dos sistemas hidroviário e ferroviário. Foram construídos vários quilômetros de

estradas de rodagem, frutos de planos de integração nacional e programas de desenvolvimento regionais. Nesse contexto, foram construídas a Transamazônica e outras rodovias de integração na região Amazônica, Nordeste e Centro-Oeste. No período, o transporte rodoviário teve um crescimento menor que dos períodos anteriores, atingindo cerca de 4%.

Em 1970 foi criada pelo Governo de São Paulo a FEPASA (Ferrovias Paulistas S/A), que encampou as ferrovias privadas, juntando-as à Sorocabana que era de propriedade do Governo paulista desde sua construção no século XIX.

Posteriormente aos governos militares, já no Governo Sarney (1985-1989), foi investido 43% em rodovias, 25% em ferrovias e 20% em hidrovias, todavia, no ano de 1985, o transporte rodoviário de cargas continuou apresentando queda, chegando a 53,6%, mas acabou se recuperando e atingindo, em 1989, o percentual de 57,2%. Com o maior investimento no modal rodoviário, a partir de 1987, passou-se a adotar uma política de atração de capitais privados para a construção de ferrovias.Nos anos 1990, sobretudo no governo de Fernando Henrique Cardoso, houve, em relação aos anos 1980, um crescimento do modal rodoviário de cargas e a privatização das ferrovias.

No “resumo da ópera”, depois do surto rodoviário ocorrido no Governo Vargas, os investimentos rodoviários posteriores foram conseqüência da conjugação de interesses públicos (Governos) e privados (grandes empresas industriais e agroindustriais), para a obtenção de infra-estrutura que beneficiasse principalmente as indústrias e a elite latifundiária (a qual desejava a expansão da fronteira agrícola).

O interesse por parte das elites na expansão da fronteira agrícola, que vai determinar a ocupação de áreas de floresta, foi possível de ser realizado através da abertura de estradas. Esse discurso se fez mais presente no período dos governos militares com lemas como "Integrar para não entregar" e "A Amazônia é um lugar de terras sem homens e o Nordeste é um lugar de homens sem terra" (esta última frase foi dita pelo presidente Médici ao inaugurar a rodovia Transamazônica).

Deve-se ter em mente também, o fato de que, nos anos 1960, a hipertrofia do modal rodoviário e a atrofia dos outros modais já se constituíam como um ponto de estrangulamento para as atividades dependentes dos transportes, contudo, diante do exposto anteriormente, devemos tecer primeiro, duas considerações.

A primeira é que não foi apenas o investimento rodoviário ou o sucateamento das ferrovias e hidrovias que levaram o transporte rodoviário a ser predominante, mas, a conjugação dos dois fatores, pois, nos momentos de abrupta decadência dos ramos não rodoviários, houve injeções de capitais que não foram suficientes para a retomada do crescimento dessas atividades. Segundo Barat (1978, p.350) citando Abouchar, o subsídio ao setor rodoviário através de mecanismos indiretos de transferência de recursos oriundos de outros setores da economia, "não foi menos importante, no passado, que o financiamento dos déficits das modalidades não rodoviárias", que receberam maciças subvenções com o dinheiro direto do tesouro nacional.

A segunda é: entende-se que a primeira industrialização na Europa (entre 1824 e 1870) necessitou de ferrovias, enquanto no mesmo período, no Brasil, foi a atividade cafeeira que necessitou delas (atendimento das necessidades dos mercados

europeus e norte-americanos). A industrialização no Brasil, principalmente a partir dos anos 1940, necessitou das rodovias, ou seja, configurando uma industrialização tardia, defasada em mais de cem anos, já na "era do automóvel".

O processo de privatização e seus resultados no Brasil e na Argentina

Entre 1991 e 1998, as ferrovias estatais na Argentina e no Brasil foram divididas em malhas independentes e, posteriormente, objeto de desestatização, através da celebração de contratos de concessão, conferindo às concessionárias o direito de explorar com exclusividade a infra-estrutura ferroviária nas suas respectivas malhas. As concessionárias atuam em áreas geográficas distintas, não concorrendo diretamente entre si. Na grande maioria dos casos, o seu principal concorrente é o transporte rodoviário. O Brasil e a Argentina possuem uma infra-estrutura de transporte subdesenvolvida. A demanda por transporte ferroviário em ambos os países tem sido historicamente maior do que a capacidade dos respectivos sistemas.

No Brasil, mais de 96% das malhas ferroviárias operam por concessões governamentais realizadas através do Programa Nacional de Desestatização (PND). Diante deste, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi privatizada. No processo, o BNDES atuou como gestor, tendo, a partir de 1994, elaborado as formas e as condições gerais para concessão das malhas da RFFSA (DNIT, 2006).

A concretização da privatização da RFFSA se deu em 1995. A RFFSA se dividiu conforme o quadro a seguir:

Quadro 1: Malhas ferroviárias e concessões no Brasil

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.1996	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.1996	1.621
Centro-Leste	14.06.1996	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.1996	7.080
Sudeste	20.09.1996	MRS Logística S.A.	01.12.1996	1.674
Tereza Cristina	22.11.1996	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.1997	164
Nordeste	18.07.1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01.01.1998	4.534
Sul	13.12.1998	Ferrovia Sul-Atlântico S.A. – atualmente – ALL-América Latina Logística S/A	01.03.1997	6.586
Paulista	10.11.1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.1999	4.236
Total				25.895

Fonte: RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) e BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

Com o leilão da Malha Paulista (antiga FEPASA) incorporada a RFFSA pelo em 1998, concluiu-se o processo de privatização das malhas da RFFSA.

O Governo Federal outorgou, em 1997, à Companhia Vale do Rio Doce, no processo de sua privatização, a exploração da Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás. Em 1999, o Governo Federal liquida e extingue a RFFSA.

Hoje, em termos ferroviários, segundo a ALL (América Latina Logística), uma das concessionárias ferroviárias (a terceira maior), entre 1997 e 2003, o volume de cargas transportadas aumentou em 20% e a parcela do transporte ferroviário no total dos serviços de transporte brasileiro no Brasil cresceu de 19% para 21%. Durante o mesmo período, os acidentes do setor foram reduzidos em 44%, a produtividade foi duplicada e investimentos de aproximadamente R$ 6,3 bilhões foram feitos.

O crescimento em volume transportado do setor ferroviário brasileiro é resultado da expansão do agronegócio, da produção da Companhia Vale do Rio Doce e, em parte, do desenvolvimento ainda incipiente do transporte intermodal, principalmente atendendo a clientes no setor de produtos industrializados.

Segundo Silveira (2003, p.288) a malha ferroviária do Brasil se fragmentou mais que no passado, sendo que, as empresas férreas privadas contribuem pouco para o desenvolvimento do país. Segundo o autor, algumas empresas como a América Latina Logística se modernizaram, passando a transportar mais e obtendo lucros, mas, ainda assim está havendo a desativação de trechos como nas regiões do Oeste Agroindustrial em Santa Catarina e a da Alta Sorocabana no Estado de São Paulo, batendo de frente com os contratos de concessão, que previam a modernização e melhoria das ferrovias concedidas.

Em sua tese, Silveira (2003, p.303) também constata a formação de monopólios e oligopólios no setor ferroviário brasileiro atuando contra a livre-concorrência estipulada em edital das concessões, além disso, as ferrovias ficaram *"nas mãos dos seus grandes clientes, de grupos de investimentos, um pouco na mão de industriais e praticamente nada na mão de consagradas operadoras de transportes".*

Silveira (2003, p.309) aponta ainda, que existem outros pontos negativos no esquema de privatização ferroviária, tais como: baixo crescimento das indústrias de equipamentos ferroviários nacionais (as companhias ferroviárias compram equipamentos no mercado internacional[7]) e enxugamento do quadro de pessoal.

O sistema ferroviário também foi privatizado em diversas etapas, que tiveram início, em novembro de 1991, pelas linhas de transporte de carga, e finalizaram em 1995, com o transporte urbano de passageiros. Conta com cerca de 34.500 quilômetros de ferrovias, com três bitolas diferentes. Em 1998, o consórcio

[7] Segundo o autor, algumas empresas concessionárias reformam sucatas de locomotivas e vagões e substituindo trilhos e dormentes em bom estado nos trechos anti-econômicos, recolocando-os nos trechos mais lucrativos.

brasileiro integrado pelas companhias Ferrovia Sul Atlântica e Ferrovia Centro Atlântica adquiriu da empresa Indústrias Metalúrgicas Pescarmona suas ações nas companhias de transporte de carga Buenos Aires al Pacífico (BAP) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (FMGU), constituindo uma mega rede de 22.000 km que interliga centros industriais do Mercosul e portos da região.

O processo de desestatização argentino incluiu 100% da malha ferroviária do país. As malhas de transporte ferroviário foram divididas em seis malhas principais[8]. A desestatização das malhas foi feita através de contratos de concessão com prazo de 30 anos (renovável conforme opção do governo argentino por um período adicional de 10 anos), através do qual a concessionária obteria o direito de usar os principais ativos que fossem necessários para a operação da malha ferroviária pertinente.

Na Argentina as concessões efetuadas distinguiram as funções de carga e de passageiros, de modo que, o serviço ficou dividido em uma dezena de empresas, que operam em mercados e áreas geográficas distintas. Além disso, segundo Schvarzer (1999), ao longo da década de 1990, o governo argentino modificou o marco regulatório do sistema de transporte rodoviário (incluindo a implantação de pedágios na maioria das rodovias), com resultados que modificaram as condições da competição entre as ferrovias e o caminhão e ônibus. O autor continua afirmando que houve a privatização do

[8] A saber: (a) Nuevo Central Argentino S.A. que liga Buenos Aires a Rosario, Santa Fé, Córdoba, Tucumán, Río Cuarto e Santiago Del Estero; (b) Buenos Aires al Pacífico S.A. (América Latina Logística Central S.A.), que liga Buenos Aires a Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael e Rosario; (c) Ferrosur Roca S.A., que liga Buenos Aires a Necochea- Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén e Zapala; (d) Ferroexpreso Pampeano S.A., que liga San Martin-Rosario a Bahía Blanca; (e) Ferrocarrill Mesopotámico S.A. (América Latina Logística Mesopotámica S.A.), que liga Buenos Aires a Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes e Posadas; e (f) Belgrano Cargas S.A., que liga Buenos Aires a Rosario, Santa Fé, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, e Salta a Formosa.

sistema portuário (subdividido em várias empresas), entretanto, sem que se levasse em conta sua interação com as ferrovias, gerando uma intensa modificação dos preços relativos da economia (através da aplicação do Plano de Convertibilidade). Schvarzer conclui então, que a combinação de todos esses acontecimentos *"com a mudança de orientação da estratégia oficial, que passou da ênfase na indústria à promoção de atividades primárias (agrícola, energia e mineração), criou um âmbito muito diferente para a operação do novo sistema ferroviário".*

Apesar da privatização, as operações ferroviárias argentinas não conseguiram se recuperar de uma forma significativa ou retomar a sua participação de mercado das outras modalidades de transporte que continuaram concentradas principalmente no transporte rodoviário. O transporte de aço responde por cerca de 80% de toda a carga transportada na Argentina.

O insucesso em alavancar o volume de carga transportado pelas ferrovias argentinas foi agravado pelo cenário macroeconômico desfavorável no país, particularmente a partir da segunda metade de 1998, quando a economia argentina mergulhou em uma severa recessão econômica e as exportações caíram drasticamente. Como resultado, os volumes transportados pelas ferrovias caíram ainda mais. A partir de 2002, a economia Argentina começou a se recuperar, e como conseqüência, os volumes transportados voltaram a crescer. Desde 1996, as concessionárias não conseguiram efetuar os pagamentos devidos nos respectivos contratos de concessão com o governo argentino devido à sua inabilidade de gerar receitas suficientes. A partir de 1997, as concessionárias argentinas iniciaram um processo de negociação com o

governo argentino para reestruturar as suas dívidas. Até esta data, nenhum dos contratos de concessão teve a sua renegociação concluída com sucesso junto ao governo argentino.

Schvarzer (1999) sintetiza: *"a privatização teve marchas e contramarchas".* Segundo o autor, houve modificações de normas em concessões depois da entrega aos concessionários, também houve alterações na composição acionária dos grupos vencedores, além de modificação dos operadores que deviam encarregar-se de seu funcionamento, de modo que a situação se manteve instável. Apenas terminada a entrega dos serviços, iniciaram-se renegociações dos prazos e condições desses contratos que seguem até hoje.

Considerações finais

Neste simples artigo foram identificadas algumas semelhanças entre Brasil e Argentina quanto à história econômica e política do sistema de transporte ferroviário de mercadorias, tendo como referenciais os seguintes pontos: a implantação das ferrovias propriamente dita (como foram implantadas e quem as implantou); a decadência das ferrovias (a competição com as rodovias); a dinâmica estatização x privatização e a geografia das ferrovias.

Embora possuindo especificidades históricas, a implantação dos sistemas de ambos os países estudados foi realizada através de capitais estrangeiros com subvenções estatais, tanto para rentabilidade financeira dos países centrais, quanto para escoamento de mercadorias de origem primária para o mercado externo.

Ambos os sistemas ferroviários começaram a declinar na década de 1920, quando se inicia a concorrência com o transporte rodoviário, conjugação de fatores tecnológicos, políticos e econômicos: tecnológico porque a indústria de automóveis despontavam no desfile de novas tecnologias e eficiência, político e econômicos porque havia interesses da indústria automotiva multinacional em usufruir de mercados com grande potencial de crescimento.

A construção da infra-estrutura rodoviária para integrar os países e a implantação de um processo de "substituição de importações" baseado principalmente na indústria automobilística foram responsáveis por potencializar e consolidar os transportes rodoviários como um dos principais ramos do setor de serviços. A verdadeira rede para integração é a rodoviária e não a ferroviária, que liga cidades aos portos com bitolas (*trochas* na Argentina) diferentes.

O auge da crise no Brasil e na Argentina se seu com a Segunda Guerra Mundial, em parte devida à cessação das importações dos países beligerantes exportadores de tecnologia ferroviária. Nesse sentido, os países sul-americanos em questão passaram para a aquisição das respectivas malhas ferroviárias, na mesma época, devido à renúncia dos empresários em realizar mais investimentos e de sua pressão por mais subvenções e alterações nos esquemas de concessões.

A privatização de praticamente todo o sistema ferroviário de Brasil e Argentina ocorreu na década de 1990, depois de uma grave crise que perdurou durante os anos de estatização e que aflorou definitivamente nos anos 1980. A privatização nos dois países fez-se com desrespeito aos contratos e com graves problemas operacionais, entre outros.

A matriz de transportes de mercadorias na Argentina e no Brasil é majoritariamente constituída pelo modal rodoviário, conforme pode ser observado no quadro a seguir.

Quadro 2: Percentual de cargas transportadas no Brasil e na Argentina

	Rodoviário	Ferroviário	Outros modais
Brasil	60%	21%	19%
Argentina	80%	6%	14%

Fontes: CNRT (Argentina) e GEIPOT (Brasil)

Observando o conteúdo mostrado neste artigo, podemos afirmar que a composição modal de ambos os países é deficiente, não apenas pelos dados em si e pelo que essa composição traz para as economias dos países em questão, mas pelo processo histórico que nos mostra a incompetência dos governos e seus interesses imediatistas sem visão de longo prazo.

Atualmente, é comum ouvirmos falar da necessidade de maiores investimentos nos modais ferroviário e hidroviário, pois, o transporte rodoviário "encarece a produção". O pensamento não está totalmente errado, mas também não está totalmente correto, todavia, desta forma, a "produção" comparece como algo abstrato, porque alguns produtos são mais baratos de serem transportados no rodoviário, outros no ferroviário e outros no hidroviário ou aéreo, outros por dutos. As distâncias também influenciam nos custos, assim como o território influencia qual é o transporte que deve ser utilizado.

Não se pode afirmar apenas que existe um transporte que é mais caro que outro, pois, o que se deve pensar é numa real logística integradora e um planejamento claro que resolva os gargalos dos países. Não se pode falar apenas em meios de transportes, mas, em sistemas de transportes e de multimodalidade. Deve-se levar em consideração as regiões

para onde serão feitos os carregamentos, bem como as cargas a serem transportadas. Além disso, o transporte mais barato nem sempre significa eficiência, que é uma exigência empresarial.

Com relação aos aspectos geográficos, tanto o Brasil quanto a Argentina concentram sua economia regionalmente, sendo que, suas dimensões e distâncias entre mercados consumidores influenciarão na decisão sobre o modal de transporte. Isto vai além do criticismo a "opção rodoviarista" dos países em questão.

Observe o leitor, no quadro a seguir, que poucos países no mundo têm "equilíbrio" modal, revelando-nos e intrigando-nos sobre a correta logística a ser adotada por cada país.

Quadro 3: Percentual de cargas transportadas em diversos países

	Rodoviário	Aquaviário	Ferroviário
Alemanha (1)	63	17	20
Bélgica (2)	73	12	15
China (5)	13	50	37
Dinamarca (4)	76	11	13
Estados Unidos (3)	33	23	44
França (2)	74	4	22
Holanda (2)	40	55	5
Hungria (3)	61	7	32
Itália (2)	90	0	10
Japão (2)	55	41	4
Polônia (1)	55	1	44
Reino Unido (1)	68	24	8
Romênia (1)	39	10	51
Suécia (2)	58	14	28

Fonte: Geipot
Obs.: (1) 1999; (2) 1998; (3) 1997; (4) 1996; (5) 1995. * inclui cabotagem

De qualquer modo, hoje, o setor de transporte rodoviário no Brasil e na Argentina é significativamente fragmentado, com caminhoneiros autônomos representando 65% e 70% das frotas totais de caminhões do Brasil e da Argentina, respectivamente. Além disso, a idade média das frotas de caminhões no Brasil e na Argentina é alta, de 18 e 19 anos, respectivamente, se comparada a 8 anos, nos Estados Unidos. Isto é significativo, tendo em vista que

Brasil e Argentina têm problemas graves no transporte predominante em ambos.

Tornar-se prestador de serviços no transporte rodoviário de mercadorias ficou mais fácil que em outros modais, já que é muito mais flexível com custos mais baixos, seja para aquisição de capital fixo, seja para sua manutenção, ao passo que, no transporte ferroviário, poucos agentes atuam na operação (no Brasil geralmente um, Estado ou empresa), tendo de arcar com os custos de operação e manutenção da estrada de ferro e dos trens, além disso, o custo de uma ferrovia é muito mais elevado (como já abordamos anteriormente). A implantação de uma hidrovia também possibilita a atuação de muitos operadores, entretanto, com pouca flexibilidade e com custo elevado para a aquisição de capital constante e manutenção. Isto se traduz no número de empresas no setor de transportes em cada modal. Veja na tabela a seguir para o caso brasileiro.

Tabela 1: Número de empresas transportadoras por tipo de serviço prestado

Modal		1998	1999	2000
Ferroviário e Metroviário		17	20	20
Rodoviário		35.344	44.229	52.238
	passageiros	9.628	9.910	12.645
	cargas	25.716	34.319	39.593
Aquaviário		226	255	324
Aéreo		291	274	314

Fonte: IBGE. Pesquisa Anual dos Serviços, 2000.

Esta condição do transporte rodoviário de mercadorias possui excesso de oferta, fazendo com que os valores dos fretes sejam baixos, entretanto, paradoxalmente, o transporte rodoviário é demasiadamente caro (tomando o conjunto das mercadorias transportadas) para a sociedade como um todo, por isso também, a necessidade de resolver tanto o problema do transporte ferroviário, quanto do rodoviário de cargas.

Referências Bibliográficas

AGUIRRE, Osvaldo. *Ferrocarriles Argentinos: Un espejo de la Argentina perdida*. La Capital de Rosario. 04/07/04. Resenha: CENA, Juan Carlos. *El Ferrocidio.* La Rosa Blindada: Buenos Aires, 2004.
AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA. *Os setores de transporte ferroviário e rodoviário no Brasil e na Argentina*. Última atualização em: 11/04/2005.In: http://www.b2i.us/profiles/investor/fullpage.asp?f=1&BzID=1040&to=cp&Nav=0&LangID=3&s=0&ID=2434. Acesso em: maio de 2006.
BALVÉ, Beba. Prólogo. In: CENA, Juan Carlos. *El Ferrocidio.* La Rosa Blindada: Buenos Aires, 2004.
BARAT, Josef. *A Evolução dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.
BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. *Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário.* Rio de Janeiro: v.9, IBGE, 1998.
BRASIL. Ministério dos Transportes. *Anuário Estatístico dos Transportes.* Secretaria Geral de Planejamento e Orçamento. Serviço de Estatística dos Transportes, 1970.
BRASIL. Ministério dos Transportes. *Anuário Estatístico dos Transportes.* Geipot, 1977, 1986, 1992-1993, 1997.
BRASIL. IBGE. *Pesquisa Anual dos Serviços.* 1998, 1999, 2000. Disponível em: http://www.ibge.gov.br e http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/acervo/default.asp?z=t&o=2
BRASIL. Ministério dos Transportes. *Anuário Estatístico dos Transportes.* Geipot, 2002. Disponível em: homepage: www.geipot.gov.br.
BRASIL. Ministério dos Transportes. DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes). *História das ferrovias no Brasil.* 2006. Disponível em: http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp. Acesso em: maio de 2006.
CISNEROS, Andrés y ESCUDÉ, Carlos (Org.). Inversiones británicas en la Argentina. In: *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina*. Buenos Aires: CEIEG, 2000. Disponível em: www.cema.edu.ar/ceieg/arg-rree/antepagina.html.
DE MASI, Domenico. *A sociedade pós-industrial*. 3 ed. São Paulo: Senac, 2000.
DERRUAU, Max. *Geografia Humana*. Vol. 2; 3 ed. Lisboa: Presença, 1982.
DINIZ, Eli. *Empresário, Estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
FERREIRA NETO, Francisco. *150 Anos de Transportes no Brasil*. Brasília: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1974.
FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 3 ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

GOLDESTEIN, Lea e SEABRA, Manoel. Divisão Territorial do Trabalho e Nova Regionalização. *Revista do Departamento de Geografia.* São Paulo: FFLCH/USP, n.1, pp.21-47, 1982.

MELLO, José Carlos. *Transportes e desenvolvimento econômico*. Brasília: EBTV, 1984.

MONBEIG. Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.* São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

ORTIZ, Raul Scalabrini, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: Editorial El Coloquio, 1940

PEDRÃO, Fernando. *Raízes do capitalismo contemporâneo*. Salvador/São Paulo: Edufba/Hucitec, 1996.

SANT'ANNA, José Alex. *Integración en el sector transporte en el Cono Sur*: *Transporte terrestre.* INTAL/BID: Buenos Aires, 1997.

SANTOS, Milton. *A Urbanização desigual*. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: Território e sociedade no início do séc XXI*. São Paulo: Record, 2001.

SCHVARZER, Jorge. *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafios en vísperas del siglo XXI.* CISEA, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo, Buenos Aires, Argentina. 1999. p. 20. Disponível em: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/ferau l.doc

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geoeconômica das ferrovias para o Brasil.* Presidente Prudente: UNESP, 2003 (Tese de doutoramento).

THOMSON, Ian. *Las concesiones y la optimización del transporte vial y ferroviario.* Revista de la CEPAL. n.67, p.173–184, abril/1999.

TORLONI, Hilário. *Estudo de Problemas Brasileiros*. 20 ed. São Paulo: Pioneira, 1990.

TORRES, German. *Dimensiones en el proceso de transformación del espacio papeano (1850-1890)*. In: http://www.monografias.com/trabajos12/monogh.stml. Acesso em: maio de 2006.

VESENTINI, José William. *A Capital da Geopolítica*. São Paulo: Ática, 1986.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI.* 2ed. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2001.

ZALDUENDO, Eduardo. *Libras y rieles.* Buenos Aires: Editorial El Coloquio, 1973.

Revista de Economia Política e História Econômica, número 07, junho de 2007.

Pesquisa Científica e Desenvolvimento Tecnológico: a dependência da América Latina

Cesar Fernando Ribeiro[1]

Para iniciar a discussão acerca do desenvolvimento tecnológico na América Latina, de uma maneira geral, é preciso analisar quais são as empresas que aqui estão instaladas e qual é o caráter de suas produções.

Já na metade do século XIX, Marx e Engels escreveram: "*Através da exploração do mercado mundial, a burguesia deu um caráter cosmopolita à produção e ao consumo de todos os países (...), retirou debaixo dos pés da indústria o terreno nacional (...)" (2002, p.49).* Nesta analise, Marx e Engels dão as bases de um desenrolar histórico que, com breves interrupções[2], se desenvolveram e se concretizaram durante o século XX. O mercado e as empresas tornaram-se mundiais, o capital suplantou as divisões políticas/territoriais, com a mundialização industrial e comercial, as companhias capitalistas ao invés de unir fronteiras, passaram por cima delas, assim descartando a idéia de empresas multinacionais e caracterizando essas empresas e companhias como transnacionais (BERNARDO, 2000, p.39).

Essas empresas encontraram terreno fértil em países periféricos, com baixo desenvolvimento econômico, como os países da América Latina, onde as transnacionais exploraram (e exploram) sua mão-de-obra barata e seus mercados consumidores, aproveitando-se da infra-estrutura prévia de cada país – ferrovias, rodovias, portos – que possibilite o escoamento da produção para outros mercados, dessa forma os países latino-americanos que mais

---

[1] Bacharel em Geografia pela Universidade de São Paulo

[2] Aqui me refiro às indústrias nacionais que se desenvolveram durante a crise da década de 1930 nos países periféricos e aos nacionalismos econômicos vividos também nesta década na Europa (fascismo), os quais foram suplantados nas décadas posteriores.

receberam investimentos de empresas estrangeiras foram Brasil, México e Argentina.

Concomitantemente com a invasão dos capitais externos na América Latina, houve também a ingerência de novas tecnologias e novos processos produtivos, que vieram acompanhar os mandantes dos capitais estrangeiros nos referidos países. As novidades científicas instaladas nos novos parques industriais, que foram desenvolvidas nos países onde se encontram as matrizes capitalistas, acabaram por mudar a balança de exportações dos países da América Latina na última década do século XX, em que a exportação de produtos manufaturados superou a dos produtos primários.

Tabela 1

Exportações da América Latina e Caribe em porcentagem					
		1990	1995	2000	2003
exportação	prod. Primários	66,9	50,1	41,8	44,3
	prod. Manufaturados	33,1	49,9	58,2	55,7

Fonte: CEPAL, Anuario estadístico de América Latina y el Caribe, 2004.

Os principias produtos de exportação da América Latina entre 1990 e 2003 foram: petróleo e derivados; veículos automotores (carros); motores; peças de veículos automotores; caminhões; televisores; rádios; produtos de telecomunicações. (CEPAL, 2004). Com exceção do petróleo e derivados, que a América Latina possui pólos de produção de Ciência, Tecnologia e Inovação (C&T&I), os outros setores estão sob controle das empresas transnacionais, as quais produzem C&T&I em suas matrizes, onde encontram maior produtividade em seus investimentos nessas áreas, pois utilizam mão-de-obra qualificada e tecnologia de ponta na área industrial e informacional.

Tanto a mão-de-obra qualificada quanto a tecnologia de ponta, foram constituídos e desenvolvidos, num processo contínuo a serviço da otimização das cadeias produtivas, desde os primórdios da Revolução Industrial, onde já se delineava a necessidade em

dominar a ciência em prol da potencialização da exploração capitalista. (MARX, 1984, p. 7-17).

O processo conjunto do desenvolvimento tecnológico (científico) e da acumulação de capital das transnacionais levaram a centralizar a produção científica de ponta nos países onde as matrizes das empresas estrangeiras estão instaladas, não por questões nacionais e sim por questões de maior produtividade dos investimentos nos programas tecnológicos desses países.

As transnacionais, que tem suas matrizes instaladas nos países capitalistas centrais – a saber, EUA, países da Europa Ocidental e Japão (principais) – repassam a C&T&I para suas filiais produtivas nos países da América Latina, onde exploram a mão-de-obra, as isenções de impostos, a infra-estrutura e o mercado consumidor.

O avanço nas pesquisas e no desenvolvimento tecnológico, de maneira geral, se deu homogeneamente nos países centrais dentro processo histórico pós Revolução Industrial. O mesmo não aconteceu com os países periféricos, onde o progresso se deu heterogeneamente, com a formação de "ilhas" tecnológicas, ou seja, setores específicos da economia exportadora que possui alto desenvolvimento científico e tecnológico em comparação ao restante dos setores da economia. (VIOTTI, 1997 apud LIMA, 2003, p. 184).

Os poucos setores das economias latino-americanas que detém grandes avanços tecnológicos, não os possuem devido aos investimentos de seus países em C&T&I, mas sim, os obtém, num processo denominado por Giovanni Dosi como Sistema Nacional de Aprendizado Tecnológico, onde alguns países absorvem e aperfeiçoam tecnologias importadas (países ativos) enquanto os outros apenas absorvem tecnologias importadas (países passivos) (1991 apud LIMA, 2003, p. 188).

Dentro desses aspectos, os países da América Latina possuem grandes desigualdades tecnológicas entre os diversos setores de suas economias, limitando-se, em sua maior parte, a ter uma ação passiva de absorção de tecnologias importadas e, em setores específicos, ocorre ainda o aperfeiçoamento dessas inovações.

O importante a ressaltar é que, apesar de os países da América Latina não produzirem tecnologia de ponta, eles compartilham e utilizam as novidades tecnológicas produzidas nos países centrais, situados no hemisfério norte, ou seja, não há investimentos grandes para a produção científica na América Latina, mas são disponibilizados vultuosos recursos para a compra e a instalação de tecnologias inovadoras por seus Estados e algumas instituições privadas de capital nacional, que ainda comportam determinados setores econômicos, os quais não foram suplantados pelas transnacionais.

Assim, num panorama geral, os investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) têm encontrado grandes limitações nos países da América Latina e, em comparação com o restante do mundo, a situação se agrava. Vejamos a tabela 2:

Tabela 2
Dispêndios nacionais em pesquisa e desenvolvimento (P&D), segundo setor de financiamento, em relação ao produto interno bruto (PIB), países selecionados, em anos mais recentes disponíveis (em percentual).

Países	Anos	Setor governo	Setor empresarial	Total
Japão	2003	0,56	2,34	2,90
Coréia	2003	0,63	1,96	2,59
Alemanha	2003	0,79	1,69	2,48
Estados Unidos da América	2003	0,81	1,64	2,45
França	2002	0,87	1,18	2,05
Reino Unido	2003	0,59	0,83	1,42
China	2003	0,39	0,79	1,18
Brasil	2004	0,54	0,38	0,92
Argentina	2003	0,28	0,11	0,39
México	2001	0,23	0,12	0,35

Fonte(s): Organisation for Economic Co-operation and Development, Main Science and Technology Indicators, 2005/1 e Brasil: Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (Siafi). Extração especial realizada pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) e Pesquisa Industrial de Inovação Tecnológica (Pintec) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) - 2000 e 2003.

Apesar de não termos os dados de um único ano para a comparação, podemos analisar que: 1) os investimentos em P&D em relação ao PIB dos países centrais têm um percentual mais elevado do que Brasil, Argentina e México; 2) há uma inversão nas matrizes de financiamento dentre os países selecionados: nos países centrais os maiores investimentos partem do setor empresarial (privado), enquanto nos países latino-americanos os maiores investimentos são disponibilizados pelos governos (público).

Tabela 3
Dispêndios nacionais em pesquisa e desenvolvimento (P&D), segundo setor de financiamento, países selecionados, em anos mais recentes disponíveis [em milhões de dólares]

Países	Anos	Setor governo	Setor empresarial	Total
Estados Unidos da América	2003	89.100	180.400	269.500
Japão	2003	24.080	100.620	124.700
Alemanha	2003	18.960	40.560	59.520
França	2002	13.050	17.700	30.750
Reino Unido	2003	10.620	14.940	25.560
China	2003	6.240	12.640	18.880
Coréia	2003	3.831	11.918	15.749
Brasil	2004	3.261	2.295	5.556
México	2001	1.380	720	2.100
Argentina	2003	362	142	504

Fonte(s): Banco Mundial. Organisation for Economic Co-operation and Development, Main Science and Technology Indicators, 2005/1 e Brasil: Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (Siafi). Extração especial realizada pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) e Pesquisa Industrial de Inovação Tecnológica (Pintec) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) - 2000 e 2003.
Nota: Os valores apresentados foram elaborados segundo os PIB(s) oficiais disponibilizados pelo Banco Mundial em relação com os percentuais disponibilizados pela PINTEC.

Quando transferimos os percentuais de investimentos em P&D em relação ao PIB, para números absolutos, podemos observar que: 1) os EUA disponibilizam mais do que o dobro de investimentos (269.500 milhões) frente ao Japão (124.700 milhões), o segundo maior investidor; 2) a defasagem dos países latino-americanos é enorme frente aos países centrais. Se somarmos os investimentos totais de Brasil, México e Argentina (8.160 milhões), obteremos pouco mais da metade dos recursos investidos pela Coréia (15.749 milhões), país, o qual, menos investe dentre as grandes potências tecnológicas.

A América Latina tenta suprir seu atraso em P&D com investimentos estatais, como se fosse uma política de Estado, não

recebendo grandes recursos financeiros do setor privado, pois esses estão alocados nos países centrais, por motivos anteriormente elucidados. As transnacionais direcionam seus recursos em P&D de tecnologia de ponta para países como EUA, Japão e Alemanha, e instalam nos países latino-americanos pequenos centros de pesquisas para serem realizadas adaptações nas novas tecnologias desenvolvidas.

Na verdade, os Estados latino-americanos buscam nos investimentos em P&D – logicamente de maneira agonizante – a criação de cientistas qualificados e de programas tecnológicos relevantes à apropriação capitalista, que possam atrair investimentos das transnacionais para seus institutos de pesquisas. Porém muitas vezes esses investimentos são frustrados, pois invariavelmente ocorre a chamada fuga de cérebros, onde os cientistas formados nos países do sul migram para os centros de pesquisas do norte e acabam utilizando suas formações científicas a serviço das empresas transnacionais.

Os investimentos em P&D e também em C&T&I pelas empresas transnacionais, via países centrais, são convertidos diretamente para a esfera de produção, para os setores produtivos de exploração capitalista, ou seja, toda ciência e tecnologia, no mundo atual, têm a finalidade de servir o sistema de acumulação capitalista. Pois bem, nesse cenário as empresas que detém o conhecimento das inovações tecnológicas e ou comportam as novidades científicas, podem garantir sua hegemonia dentro do capitalismo, já que Cada descoberta se converte na base de novas invenções ou de um novo aperfeiçoamento dos modos de produção. (MARX, 1980, p. 161).

O domínio das inovações científicas se dá pelo controle das patentes de invenções. Vejamos, na tabela a seguir, como que está o desempenho dos países em pedidos de patentes.

Tabela 4

Pedidos de patentes de invenção depositados no escritório de marcas e patentes dos Estados Unidos da América - alguns países 1980/1990/2000

Países	1980	1990	2000	Variação 80/90 (%)	Variação 90/2000 (%)
EUA	62.098	90.643	164.795	46	81,8
Japão	12.951	34.113	52.891	163,4	55
Alemanha	9.669	11.261	17.715	16,5	57,3
Reino Unido	4.178	4.959	7.523	18,7	51,7
França	3.331	4.771	6.623	43,2	38,8
Coréia	33	775	5.705	2.248,50	636,1
China	7	111	469	1.485,70	322,5
Brasil	53	88	220	66	150
México	77	76	190	-1,3	150
Argentina	56	56	137	0	144,6

Fonte(s): United States Patente and Trademark Office (USPTO)
Elaboração: Coordenação-Geral de Indicadores - ASCAV/SEXEC - Ministério da Ciência e Tecnologia

Analisando estes números podemos observar que ocorre imensa superioridade em depósitos de patentes pelos EUA, onde se somarmos todos os depósitos das outras nações, em quaisquer que sejam os anos, os EUA apresentam um número de pedidos maior, revelando, obviamente que seus investimentos - elucidados na tabela 3 - tem surtido efeito no controle da ciência a seu favor. Outro ponto a se destacar é o aumento dos pedidos feitos pela Coréia que entre 1990 e 2000 obteve um acréscimo de 4930 depósitos. Já os países da América Latina apresentam uma quantidade de pedidos digna de países periféricos e dependentes, chegando a apresentar decréscimo nos pedidos - caso do México entre 1980 e 1990 - e estagnação - no caso da Argentina no mesmo período. Apesar de apresentarem ganhos percentuais significativos entre os anos de 1990 e 2000 - cerca de 15% - os números absolutos revelam a continuidade da exploração das empresas transnacionais em seus territórios.

Se o processo produtivo se converte na esfera de aplicação da ciência; a ciência, pelo contrário, se converte em fator, em função, por assim dizer, do processo produtivo. (MARX, 1980, p. 161). Seguindo essa afirmação podemos concluir que os EUA estão construindo as bases para a dominação futura dos processos produtivos, já que seus investimentos em P&D estão lhes garantindo as patentes, ou seja, o controle da ciência para servir a produção

capitalista dos próximos anos. Já na corrente contrária estão os países latino-americanos que apresentam investimentos ínfimos na área de P&D e, conseqüentemente, a quantidade de patentes que se encontram em suas posses, é demasiadamente pequena. Caso ocorra a manutenção desse panorama de investimentos na área de P&D, o que resta aos países da América Latina é continuar a serem dependentes tecnológica e economicamente das empresas transnacionais.

Bibliografia

BERNARDO, João. *Transnacionalização do capital e fragmentação dos trabalhadores*: ainda há lugar para os sindicatos?. São Paulo: Boitempo, 2000.

CEPAL. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*. 2004.

FUNDEP. *Brasil fica de fora do mapa global de pesquisas e desenvolvimento*. Disponível em: <http://www.fundep.ufmg.br/homepage/notícias/4828.asp>. Acesso em: 13 jul. 2006.

LIMA, Nélia P. C. "Ciência e tecnologia: a ponte para o desenvolvimento econômico". In: COGGIOLA, Osvaldo (org.) *História e economia*: questões. São Paulo: Humanitas, 2003. Tomo 1.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista.* São Paulo: Martin Claret, 2002.

MARX, Karl. *Capital y tecnologia*: manuscritos inéditos (1861-1863). Trad. Elídio Marques. México: ed. Terra Nova, 1980. Disponível em: <http://www.marxismorevolucionarioatual.org/mos451/index.php?option=com_content&task=view&id=337&Itemid=41>. Acesso: 01/05/2006.

MARX, Karl. *O Capital*. São Paulo: Abril cultural, 1984. Livro 1, tomo 2.

SEIXAS, Renato. "Investimento estrangeiro direto na América Latina: desenvolvimento simétrico entre países?" In: COGGIOLA, Osvaldo (org). *América Latina e a Globalização.* São Paulo: Programa de pós-graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, 2004.

SINDICATO Nacional dos docentes das Instituições de Ensino Superior. *A propósito da regulamentação da Lei de Inovação Tecnológica:* por quem os sinos dobram. Brasília: ANDES-SN, 2006.

Revista de Economia Política e História Econômica, número 07, junho de 2007.

Integração Regional e o Desenvolvimento Latino-americano: diferentes ou iguais?

Eduardo Saldanha[1]

Introdução

O presente artigo visa uma discussão sobre a Integração Regional latino-americana de forma abrangente a partir da problemática de sua implementação dominada pela lógica do capital. A exploração ideológica da globalização vista apenas como processo econômico faz submergir a política, assinalando grandes transformações que dão base à globalização e principalmente ao fenômeno de integração regional, como é o caso da criação de uma sociedade informatizada, da internacionalização do capital financeiro, e da emergência de novos países industriais.

Os Estados latino-americanos, por sua vez, dentro de um processo de liberalização econômica com repercussões políticas sérias, têm se mostrado incapazes de fornecer uma estrutura capaz de garantir a cidadania, a democracia e um projeto econômico e social de emancipação, sendo que o modelo de liberalização onde esta a América Latina inserida pode ser entendida tanto como um elemento que freia esta emancipação, quanto como instrumento essencial na inserção desta no meio internacional de forma competitiva.

O complexo modelo de liberalização na América Latina alcança uma nova divisão internacional do trabalho, fazendo com que seja necessário repensar as ações dos próprios Estados para uma formação política, econômica e jurídica. Nesse sentido, é importante acentuar a relevância de projetos desenvolvidos durante o século XX, que proporcionaram uma nova interpretação da realidade estatal frente a um modelo liberal.

[1] Mestre em Direito Internacional – Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Para tanto, não se deve relegar à marginalização a discussão de alguns temas referentes à integração regional, os quais se mostram fundamentais para uma análise crítica deste fenômeno.

Então, a retomada do conceito de tratamento diferenciado de Estados menos desenvolvidos em um sistema de liberalização internacional que marginaliza e trata de maneira praticamente idêntica Estados, e blocos de Estados, formados a partir de bases históricas, culturais, jurídicas e sociais completamente diversas. A verificação da construção dos projetos de integração regional na América Latina e a verificação da prática liberal apresentada após a década de 1990 na América Latina passam a ser temas objetos de análise no desvelamento da realidade da Integração Regional na América Latina.

América Latina: contexto de exclusão dos Estados Latino Americanos

Para alcançar a dialética, faz-se necessária uma releitura dos paradigmas impostos pela lógica do capital internacional através da reestruturação dos Estados a partir de uma política econômica de estabilizações advinda da implementação de modelos integracionistas regionais e a sua harmonização com o sistema pós II Guerra Mundial.

Vale ressaltar que transformações tecnológicas e científicas criam novos paradigmas na estrutura do mercado na grande crise internacional, influenciando diretamente em uma divisão internacional do trabalho, que perpetua um tratamento desfavorável a Estados menos desenvolvidos com relação à lógica de integração regional e um regionalismo aberto, sendo necessária a análise de alternativas para a criação de um diálogo, para assim criar uma alternativa concreta para superar esta lógica da integração regional.

A integração regional na América Latina está longe de constituir um processo único e contínuo, mas compreende um

grande número de modelos complexos e diferentes, que variam no tempo, segundo interesses econômicos e vertentes políticas, ou seja, com grande instabilidade.

Nesse sentido, deve-se considerar a necessidade de existência de modelos de integração direcionados a políticas indicadas pelo entendimento da realidade dos Estados desenvolvidos e menos desenvolvidos, a partir da verificação de diferenças historicamente constituídas de desenvolvimento estrutural interno.

Tal cisão e aceitação destas diferenças com muitas dificuldades encontram respaldo na estrutura de expansão do regionalismo liberal, como é o caso das idéias desenvolvimentistas de confluência do desenvolvimento via política de substituição das importações e abertura de mercado a partir de uma inserção dos Estados latino-americanos em uma lógica capitalista de abertura multilateral. Nesse caso, busca-se alcançar uma integração regional interdependente por meio do crescimento de um mercado regional destinado a servir de base para uma política comum de desenvolvimento industrial integrada regionalmente.

O entendimento quanto à realidade que se impõe no caso da integração regional latino-americana passa por dois momentos: primeiro, no que diz respeito à verificação da consonância ou não de objetivos de emancipação dos Estados menos desenvolvidos da lógica capitalista a partir da necessidade da legitimação de um tratamento diferenciado em uma realidade excludente imposta pela imposição liberal do pós II Guerra Mundial; e, em um segundo momento, na análise da construção prática de projetos latino-americanos de integração regional e os resultados apresentados por estes.

O contexto excludente verificado pela realidade latino-americana, no que diz respeito à expansão da lógica capitalista no século XX, restou claro logo após a II Guerra Mundial, revelando um

evidente constrangimento político e econômico, assim como a própria manutenção de um sistema internacional onde os Estados do Sul, menos desenvolvidos, estavam colocados em uma posição de subordinação no quadro das relações assimétricas de poder e dominação, resultando o comércio internacional em um instrumento mantenedor de uma condição internacional injusta.

Foi nesse momento, a partir da década de 1950 e, principalmente, da década de 1960, que a economia e a realidade dos Estados latino-americanos ganham uma nova perspectiva de análise. Tal perspectiva surge como parte de um conjunto de preocupações que mobilizou tanto representantes da prática internacional, como é o caso de líderes políticos, tecnocratas e diplomatas; quanto teóricos das ciências sociais e aplicadas em busca de desvendar a nova ordem internacional através de uma visão crítica desvinculada da tradição econômica apresentada nos Estados desenvolvidos do norte.

Após a Segunda Guerra Mundial o retrato político e geográfico global era bipolar e, até aquele momento, os Estados menos desenvolvidos ocupavam uma posição de meros coadjuvantes e instrumentos frente à dominação e busca pelo poder das grandes potências. As colônias e ex-colônias dos Estados mais desenvolvidos sofriam devido às conseqüências históricas da ocupação, dominação e exploração, e continuavam sendo vistas como meros instrumentos de uma política de interesse nacional individualista e agressiva em um jogo por poder e zonas de influência, característica marcante da Guerra Fria.

Nesse contexto o debate, onde de um lado estavam as tradições marxistas e leninistas e do outro as preocupações de promoção do desenvolvimento econômico instrumentalizado pela instauração de sociedade de consumo em massa e de modelos baseados nas vantagens absolutas e comparativas de Adam Smith e David Ricardo, conduzia à formação de um novo modelo de

pensamento paralelo ao conhecimento clássico desenvolvido até então.

Assim, a CEPAL dá início nos anos 50 à construção de uma crítica organizada das estruturas econômicas nacionais e do comércio internacional, que mais tarde seria aprimorada pelos teóricos dependentistas, apontando para a existência de uma subordinação dos interesses dos Estados subdesenvolvidos pobres do Sul aos interesses dos Estados desenvolvidos e dominantes do Norte, oferecendo uma categorização em busca de um entendimento emancipatório da ordem internacional.

Considerado por muitos autores como uma correspondência do realismo liberal nos países menos desenvolvidos, o desenvolvimentismo foi o primeiro salto para a inserção dos países pobres na consideração da realidade internacional, surgindo primeiramente como uma alternativa transformadora do modelo vigente prejudicial e excludente imposto pela lógica capitalista.

Em 1948, a Comissão Econômica para a América Latina da ONU (CEPAL) reuniu em seus quadros economistas que começaram a esboçar um modelo baseado na substituição de importações que teria como mentor e principal empreendedor o Estado, dando início à propagação da idéia desenvolvimentista. Nesse sentido, deve ser verificado que o modelo desenvolvimentista não isola e desconsidera o comércio internacional, mas defende uma maior atuação do Estado em busca de mecanismos de desenvolvimento que quebrem com a estrutura de desenvolvimento tardio ao qual estavam submetidos historicamente os Estados latino-americanos.

O desenvolvimentismo ganhou em importância a partir da chegada de Raul Prebisch ao escritório da CEPAL em Santiago do Chile em 1949, tendo como principal marco o lançamento do livro *Estúdio Económico de América latina*, o qual até hoje é considerado como marco do pensamento desenvolvimentista.

Os pontos centrais do pensamento desenvolvimentista eram: a investigação das causas do atraso latino-americano e a apresentação de alternativas para a superação daquela situação. O foco principal restava sobre a estrutura capitalista global e a prática do livre comércio nos moldes exacerbados do liberalismo apresentado no século XIX como causas do subdesenvolvimento, apresentando a industrialização e a intervenção estatal na economia como alternativas para o alcance do desenvolvimento interno.

Mas, a pergunta principal, a fagulha que detonou o debate foi: Como alcançar a industrialização em um sistema internacional arraigado pelo capitalismo e determinado pelo livre comércio?

Para os cepalinos, como primeira premissa tinha-se a afirmação de que as economias periféricas teriam desenvolvido estruturas pouco diversificadas e integradas, com ênfase na exportação de produtos primários (matéria-prima), incapaz de impor um progresso técnico e um aumento real da renda, pois fundamentado em um regime histórico de trocas desiguais entre o centro capitalista e as economias periféricas historicamente marginalizadas.

Em um segundo momento, afirmavam os cepalinos que, mesmo que houvesse aumento de produtividade e incorporação pelas economias periféricas do progresso técnico, a relação de aumento das economias desenvolvidas centrais seria sensivelmente maior, e insuperável, caso houvesse perpetuação do sistema capitalista vigente, onde o livre comércio sem um tratamento diferenciado[2] e sem a consideração da existência de diferenças estruturais e históricas entre os Estados do Sul subdesenvolvido e do Norte desenvolvido representaria a principal engrenagem de exploração e subdesenvolvimento.

[2] Princípio que somente será consagrado em 1964 com a criação da UNCTAD e do SGP.

Em outras palavras, o subdesenvolvimento seria conseqüência da estrutura interna dos países periféricos exportadores de matéria-prima com pouca integração entre os setores produtivos e das relações comercias com o centro, deteriorando, assim, os termos de troca e criando um fluxo de renda da periferia para o centro.

Tais premissas ilustram a realidade econômica e estrutural nacional, deixando claras as características de baixa produtividade, mão-de-obra barata e instabilidade dos preços de bens primários. E ainda no que tange a este modelo de exportação de matérias primas e importação de produtos industrializados, os cepalinos chamam a atenção para a posição determinante do modo em que a economia latino-americana se inseriu na lógica de comércio internacional.

A partir dos movimentos de colonização e exploração na América Latina, coube-lhes o papel de fornecimento de matérias primas, riquezas e alimentos para o fortalecimento dos Estados nacionais europeus e a expansão do mercantilismo. A partir do século XVIII, sob a influência das idéias liberais em um contexto de revolução industrial na Inglaterra, revolução esta muito influenciada pela acumulação de capital tendo em vista os termos de troca entre Europa e América Latina, cada país restou separado no comércio internacional a partir do conceito de especialização da produção, onde os Estados deveriam especializar-se naqueles setores que tivessem maiores vantagens competitivas, determinadas por fatores naturais, culturais e históricos, o que levou, naturalmente, os Estados da América Latina ao papel de exportadores de produtos primários, como café do Brasil e salitre do Chile.

Ao final do século XIX e início do século XX, o papel de exportador de produtos primários exercido pelos Estados menos desenvolvidos e com laços coloniais vigentes ou perdidos, apresenta o seu esgotamento condicionado por sucessivas crises

econômicas e conflitos mundiais, mas não uma mudança de atitude, o que agrava ainda mais a situação de subdesenvolvimento dos Estados periféricos.

Assim, a economia dos Estados periféricos estava centrada sempre no setor externo, sendo as exportações responsáveis por grande parte da renda nacional, e as importações via de aquisição de produtos, inicialmente manufaturados e mais tarde industrializados, tudo isso devido a uma revolução tecnológica não proporcionada aos Estados periféricos devido à divisão internacional do trabalho promovida pela ordem capitalista historicamente determinada e vigente no início da segunda metade do século XX.

Os integrantes da CEPAL, por sua vez, contrapunham a teoria do comércio internacional defensora da tese de David Ricardo das vantagens comparativas que afirmava que a especialização traria vantagens aos países atrasados. Os cepalinos refutavam sistematicamente esta afirmação, pois acreditavam ser esta a chave para o subdesenvolvimento contínuo.

Então, como bem lembra Guido Mantega: *"a CEPAL questionava não apenas a divisão internacional do trabalho vigente no mundo capitalista, como também criticava o destino atribuído aos países subdesenvolvidos pela teoria clássica ou neoclássica do comércio internacional que sustentava essa divisão."*[3]

Portanto, para a teoria desenvolvimentista elaborada pela CEPAL, a tendência à deterioração dos termos de troca, ao estrangulamento externo e a tendência ao desemprego estrutural estão associadas às características estruturais das economias periféricas de serem exportadoras de produtos primários, de possuírem um setor produtivo heterogêneo e pouco desenvolvido em áreas que não o setor primário. Por isso, desenvolvem uma

[3] MANTEGA, G. *A Economia Política Brasileira*. p. 34.

alternativa de mudança deste estado de decadência econômica, utilizando o Estado como instrumento intervencionista sobre as posições de condução do comércio internacional.

Tendo como base a industrialização nacional como meio de garantir o desenvolvimento interno, os teóricos da CEPAL buscaram desenvolver instrumentos para a promoção industrial dos Estados periféricos buscando o aumento da renda nacional e da produtividade a fim de superar a deterioração nos termos de troca no comércio internacional. Para tanto, a saída encontrada para um incremento da economia encontrava-se no próprio Estado, através de uma cisão no comprometimento e na dependência exclusiva do capital privado. Nesse caso, o Estado deveria tomar as rédeas do processo de desenvolvimento para fornecer a infra-estrutura e o capital necessários através da disponibilidade de financiamentos, sendo que havendo a necessidade de empréstimos estes deveriam ter um caráter de relação entre governos.

Tudo isso, por sua vez, imprimiria um viés nacionalista ao desenvolvimento, e com um simples objetivo, cortar as amarras existentes entre o centro e a periferia no que respeitasse ao comércio, pois na medida em que o Estado periférico afasta o controle das economias mais desenvolvidas e propõe um modelo nacional de desenvolvimento através da busca pela substituição das importações de produtos industrializados com alto valor agregado, este alcançará a independência econômica, obtendo poder de barganha, aumentando os termos de troca e estabelecendo um aumento na renda real.

Como se pode notar, o progresso técnico ocupa um lugar de destaque na tese cepalina, pois este traria consigo a superação das tendências mantenedoras do subdesenvolvimento estrutural. Mas mesmo assim, como determinar o progresso técnico em um sistema capitalista de livre comércio continua sendo o argumento central.

Tal argumento é importante para determinar o caráter mais economicista da teoria desenvolvimentista da CEPAL, pois esta se preocupa com mudanças estruturais nacionais como alternativa às relações de manutenção do subdesenvolvimento, e não através de uma análise objetiva e detida da ordem internacional como determinante das desigualdades entre Estados.

Acompanhado esta tendência, outro questionamento seria o seguinte: Como determinar o progresso técnico haja vista a histórica assimetria entre o centro e a periferia?

Na ótica cepalina o papel chave corresponde à industrialização, a qual abriria novas frentes de expansão, mas com uma série de dificuldades em função das diferenças tecnológicas e de mercado existentes entre os Estados periféricos de tradição comercial tardia e os grandes centros industrializados, o que torna a industrialização periférica especialmente problemática tendo em vista o atraso determinado pelos contingentes de mão-de-obra em atividades de alta produtividade e a defasagem dos termos de troca[4].

O progresso técnico, então, seria promovido através de uma política de substituição das importações por meio de uma atitude protecionista, impondo barreiras aos produtos provenientes do centro que obstassem o avanço tecnológico dos Estados periféricos, incentivando assim a indústria nacional através da diminuição da concorrência dos produtos estrangeiros, não afastando o comércio internacional liberalizado, o qual continuaria sendo um importante instrumento de crescimento, mas sim reestruturando este, com o objetivo de conceder-lhe um viés de justiça e diferenciação tendo em vista uma visão integrada de desenvolvimento dos Estados participantes desta lógica. Toda esta mudança teria como fundamento essencial a permissibilidade de

[4] Ver: Furtado, Celso. *A fantasia organizada.* Editora Paz e terra: Rio de Janeiro, 1985.

um tratamento diferenciado, tendo em vista as diferenças estruturais historicamente arraigadas.

Como evidência da idéia cepalina de não afastar a importância do comércio internacional, a promoção das exportações estaria no centro das estratégias de desenvolvimento, o que promoveria um aumento de mercado e uma conseqüente expansão dos ganhos que poderiam ser investidos em produção de tecnologia e melhoria dos setores produtivos, para que estes cada vez mais pudessem competir em melhores condições com os produtos importados.

Como se pode verificar então, toda esta proposta condiz com as condições que caracterizavam o comércio internacional nas décadas de 1950 e 1960, e nesse sentido a CEPAL contribuía na direção de entender teoricamente as tendências em curso para, desta maneira, formular propostas de políticas capazes de reduzir os custos econômicos e sociais, racionalizando o processo de proteção e expansão industrial, o que ampliaria os limites do comércio internacional em uma tentativa de reestruturação fundamentada no crescimento econômico justo em um sistema de comércio internacional isonômico onde os iguais deveriam ser tratados como iguais e os desiguais como desiguais.

Em outras palavras, os Estados periféricos deveriam ter obrigações frente ao sistema capitalista internacional tendo em vista suas características estruturais e a necessidade de superação do subdesenvolvimento, sendo que os Estados centrais industrializados deveriam ser tratados como Estados desenvolvidos em um sistema marcado pela desigualdade econômica e social.

A CEPAL e a Integração Regional: o paradoxo entre a política de substituição das importações e o capitalismo liberal.

Como exemplo de instrumento proposto para o alcance deste objetivo, uma das estratégias da CEPAL estava ligada à

integração regional e à negociação de um tratamento diferenciado à periferia, principalmente no que tange às condições de acesso aos mercados dos Estados industrializados para os produtos provenientes da periferia, principalmente os industriais, princípios que já eram consagrados, mas não aplicados pelo GATT, muito em virtude de suas configurações legais ambíguas e insuficientes. Nessa esteira, a integração regional permitiria liberar divisas para a importação de equipamentos e bens intermediários essenciais e a possibilidade de expansão das exportações industriais mais competitivas para os Estados do centro.

Nesse sentido: *"O mercado comum, permitindo uma redução de custos, poderia estimular algumas linhas de exportação industrial. Deve ser reconhecido que, até o momento, as facilidades criadas pelo mercado doméstico para a substituição de importações não têm lugar a nenhuma expansão significativa das exportações industriais para o resto do mundo. Mais ainda, na medida que em muitos casos as políticas protecionistas, na forma de severas restrições às importações, e até proibições, têm sido levadas longe demais, a atmosfera competitiva no mercado interno tornou-se apreciavelmente menos intensa. O retorno às tarifas como instrumento de proteção, a redução das tarifas intra-regionais em alguns casos, e sua abolição em outros, contribuíram a restabelecer o espírito de concorrência, com grande benefício para a política de industrialização. Neste novo ambiente, o desenvolvimento gradual das exportações industriais para o resto do mundo poderia ser um dos objetivos da política comercial latino-americana."*[5]

Porém, as medidas propostas pela CEPAL que deveriam reverter em benefícios para a maioria dos grupos sociais existentes nos países periféricos, na prática surtiram um efeito insatisfatório dentro dos próprios países periféricos. Estes, nos anos 1950, assistiram a um crescimento das desigualdades sociais, apesar de algum

[5] CEPAL (1959). *O Mercado comum latino-americano.* Publicação da Organização das Nações Unidas, Santiago do Chile, p. 8-9.

crescimento econômico. O desejado desenvolvimento econômico foi uma desilusão, o que levou os teóricos da CEPAL a repensarem suas posições, culminando mais tarde com uma teoria mais abrangente e completa, direcionada também a um entendimento não meramente econômico.

Por isso, não se pode tirar os méritos da CEPAL, pois foi através dela que se começou a pensar a periferia dentro da ordem internacional, servindo, então, de impulso para que, através das análises de seus críticos e colaboradores, se iniciasse uma discussão a respeito de novas teses que buscassem cada vez mais explicar e propor novas formas de modelos de desenvolvimento para os países periféricos e a sua inserção mais igualitária em uma ordem internacional mais justa, em contraposição a uma realidade hegemônica que determinava as relações internacionais até então.

Como visto as idéias cepalinas de Raul Prebisch e Celso Furtado entre outros, denunciou a deterioração dos termos de troca no comércio internacional, isto é, demonstrou que a vocação exportadora de produtos primários por parte dos Estados periféricos tinha um cunho prejudicial ao desenvolvimento destes, vez que os preços praticados no mercado internacional tendiam a baixar, enquanto que os produtos com valor agregado tendiam a aumentar, sendo que o monopólio do desenvolvimento tecnológico historicamente concentrava-se nos países centrais, o que continua acontecendo até os dias atuais.

O atraso conseqüente deste círculo proporciona aos países desenvolvidos a posição de controladores dos instrumentos de comércio internacional, e mais grave que isso, mantém a tendência à manutenção do *status quo* responsável pela perpetuação cíclica do subdesenvolvimento.

Os cepalinos apresentam, assim, uma alternativa interna ao subdesenvolvimento, a substituição das importações e a

necessidade de um avanço tecnológico impulsionado por uma política de desenvolvimento nacional.

De todas as comissões regionais de comércio com objetivo direcionado ao desenvolvimento, a CEPAL realizou os esforços mais importantes no que tange aos problemas econômicos nos Estados menos desenvolvidos, influenciando uma gama de *policy makers,* tendo em vista objetivos individuais dos Estados e a imposição de uma mentalidade voltada à cooperação entre Estados em benefício da coletividade.

Em partes, esta é uma conseqüência da combinação de um complexo de fatores políticos que criam um ambiente receptivo à integração, tais como a compatibilidade cultural, a proximidade de um passado colonial e de exploração, uma preocupação comum de ascender a um patamar de maior participação no sistema internacional frente à dominação hegemônica dos Estados Unidos e da Europa, semelhanças que podem aproximar a ambição por um projeto integracionista, o que não afasta a existência de divergências essenciais entre os Estados latino-americanos, os quais se desenvolveram de maneira individual e bastante peculiar, tendo em vista suas especificidades políticas, econômicas e históricas.

A CEPAL, por sua vez, deu origem à perspectiva de um crescimento econômico regional balanceado, partindo dos pilares da reciprocidade e da complementaridade, para assegurar ganhos coletivos regionais sem que houvesse uma desproporção, possibilitando a atraindo a participação de todos os Estados.

As idéias propagadas pela CEPAL acabaram por encontrar respaldo na criação de programas preocupados com o desenvolvimento e com as relações econômicas desiguais entre centro e periferia, como, por exemplo, o Programa de Integração Econômica da América Central, a Associação Latino-americana de Livre Comércio (ALALC), e, de alguma forma a influencia na

concretização da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD).

Sem dúvida a CEPAL representou um ator institucional essencial neste processo, sendo ao mesmo tempo fonte importante de produção de conhecimento técnico em direção às políticas de integração latino-americana como um instrumento de superação dos problemas do crescimento econômico e industrialização na América Latina, mas sempre considerando a complexidade de estabelecer um processo de integração em Estados com as características estruturais específicas, tal qual ressaltado por Celso Furtado em sua obra de 1969 *A Economia Latino-americana:*

"A formação de um mercado comum regional constitui hoje em dia um objetivo declarado de política econômica de todos os governos latino-americanos. Essa idéia-força, que seguramente desempenhará papel fundamental no desenvolvimento da região nos próximos decênios, difundiu-se rapidamente no passado recente, como reflexo da tomada de consciência de que pequenos países isolados não poderão fazer face aos crescentes problemas que são colocados pelo subdesenvolvimento. A experiência recente já demonstrou, entretanto, a enorme complexidade da tarefa e a esterilidade dos estereótipos convencionais na abordagem do problema."[6]

Há, porém, que se analisar o paradoxo, muitas vezes aparente, existente entre a promoção de uma perspectiva integracionista e o instrumento pela CEPAL apresentado de industrialização por substituição de importações. É claro que parece um esforço paradoxal incentivar a liberalização regional ao mesmo tempo em que se propõe uma política de substituição das importações e um fortalecimento de uma perspectiva nacional desenvolvimentista.

---

[6] FURTADO, Celso. *A Economia Latino-americana.*, p. 267.

Atualmente parece impossível pensar um processo de integração regional que tenha como fundamento a necessidade de convivência com políticas de substituição das importações. Porém, a política de substituição das importações proposta pela CEPAL não exclui o seu legado no âmbito da teoria da integração econômica regional.

Tal qual assevera Márcio Bobik Braga:

"...uma investigação atenta acerca dos inúmeros trabalhos realizados pela Comissão revela que o pensamento cepalino não é tão protecionista quanto parece. Além do mais, esta mesma investigação parece revelar que o processo de substituição de importações, quando inserido num contexto de integração econômica regional, seria um processo muito mais de transição a um objetivo maior: o de alcançar uma estrutura produtiva mais eficiente de forma a permitir um melhor posicionamento das economias latino-americanas no comércio internacional."[7]

Para a CEPAL, a superação do subdesenvolvimento gerado a partir da deterioração dos termos de troca, do estrangulamento externo e do desemprego estrutural em estruturas econômicas primário-exportadoras historicamente constituídas, traria consigo a necessidade de mudança estrutural das economias periféricas, através da difusão do progresso técnico ao conjunto da estrutura econômica. Sendo que nesse caso a industrialização seria o instrumento essencial na emancipação latino-americana, imprimindo o progresso técnico e invertendo o fluxo de desenvolvimento que ia da periferia para o centro. Nesse caso, constituiu ponto central o fato de que a industrialização periférica teria que enfrentar dificuldades específicas, em função das marcadas assimetrias tecnológicas e de mercado devido ao chamado desenvolvimento tardio dos Estados periféricos e o abismo entre estes e os Estados industrializados do Norte, detentores

[7] BRAGA, Márcio Bobik, op. cit, p. 4.

de tecnologia. Portanto, a necessidade de ampliação do desenvolvimento tecnológico reflexo no conjunto do tecido econômico diminuiria as assimetrias entre a divisão internacional do trabalho possibilitada a partir de uma lógica de comércio internacional. Como se pode notar, não há uma negação da importância do comércio internacional, mas sim uma análise realista dos seus efeitos para o desenvolvimento dos Estados latino-americanos.

No que tange à problemática da integração regional, a substituição das importações não deve afastar a cooperação tecnológica, pois como se vê, esta assumiu um caráter também central no pensamento cepalino. Por isso a política de substituição das importações deveria estar coadunada com a possibilidade de expansão de mercados, por mais paradoxal que pareça, pois o desenvolvimento tecnológico necessário viria de uma evolução estrutural proveniente de financiamentos governo-governo, mas também de uma cooperação tecnológica e comercial entre Estados periféricos que pudesse gerar um crescimento regional integrado. Por isso a harmonização de políticas econômicas nacionais de substituição das importações deveria estar ligada ao objetivo comum dos Estados periféricos de expansão de mercados, sendo que para isso não poderia haver uma política coletiva e radical de substituição das importações, pois tal convergência de políticas protecionistas levaria a um processo estanque nos moldes da busca de pela acumulação por metais preciosos a época do mercantilismo.

Assim, verifica-se a inserção dentro do pensamento da CEPAL de considerações mais ligadas à abertura do que propriamente ao protecionismo de mercado, sendo considerada até mesmo como fruto de modelos econômicos ricardianos, onde a expansão dos mercados traria consigo a absorção de tecnologias capital-intensivas, as quais demandam uma produção em grande escala, ou seja, um mercado consumidor amplo. A formação de um bloco

econômico na região, portanto, seria considerada como condição necessária para uma industrialização mais eficiente na medida em que a intensificação do intercâmbio comercial poderia forçar o aparecimento de organizações industriais mais eficientes, processo este construído a partir do aproveitamento de economias de escalas na produção, viabilizadas pela ampliação dos mercados e pelas vantagens da especialização.

Nessa mesma esteira Márcio Bobik Braga[8] traz á colação importante avaliação da própria CEPAL, realizada em 1959, a qual assume este caráter liberal tendo em vista a integração regional notadamente assumindo um caráter de especialização e de vantagens comparativas tendo em vista a realidade do comércio internacional aberto:

"...em vez de procurar implantar toda a sorte de indústrias substitutivas, cada país poderá especializar-se naquelas que julgar mais convenientes, de acordo com seus próprios recursos naturais, com as aptidões de sai população e com as possibilidades de seu próprio mercado; e recorrerá a importações provenientes dos demais países latino-americanos para satisfazer outras necessidades de produtos industrializados que não tenham podido ser atendidas por importações do resto do mundo."[9]

Portanto, a substituição das importações, para os cepalinos, não deve excluir a prática do comércio internacional, mas sim deve dar a este um caráter mais justo tendo em vista as condições estruturais dos envolvidos no processo.

É inegável que nas décadas de 1950 e 1960 a ênfase impressa pela CEPAL estava logicamente em uma perspectiva nacional desenvolvimentista de substituição das importações, mais do que na promoção da integração regional, o que não eliminou a influência desta na construção de modelos econômicos

[8] Ibidem, p. 5.
[9] PREBISCH, Raúl. *Significación del mercado común em el desarollo econômico de América Latina.* CEPAL, 1959, p. 362.

fundamentados na cooperação estatal em matéria de comércio internacional.

É importante ressaltar que, quando do momento de maior efervescência das idéias cepalinas, o objetivo maior repousava em analisar os custos econômicos e sociais de programas desenvolvimentistas, e assim formular políticas capazes de dirimir os impactos sócio-econômicos frente à demanda internacional do pós-guerra. Com isso imprimiu-se uma perspectiva de racionalização do processo de proteção e expansão industrial, o que por sua vez ia de encontro aos objetivos preconizados pelo GATT (Acordo Geral de Tarifas e Comércio) de ampliar os níveis de comércio regional e internacional, sendo que a CEPAL adicionou a este novo sistema regulamentar de comércio internacional a necessidade de uma análise caso a caso, tendo em vista as peculiaridades dos Estados latino-americanos e da inserção destes no processo de expansão do capitalismo.

Conseqüentemente, a CEPAL acabou formulando duas direções que poderiam ser seguidas: a integração regional fundamentada no balanceamento entre os princípios da reciprocidade e do tratamento diferenciado por parte dos Estados-membros com o objetivo de tornar mais eficientes as novas indústrias, diminuindo a possibilidade de protecionismo criando uma competitividade regional que pudesse trazer mais possibilidades de desenvolvimento competitivo através das exportações e cooperação entre os Estados latino-americanos; e a negociação de melhores condições de acesso aos mercados dos países industrializados para os produtos agrícolas e industriais da periferia, ou seja, a consagração do princípio do tratamento diferenciado aos Estados com menor grau de desenvolvimento, ou seja, uma exceção à não discriminação e à reciprocidade. Mas, constata-se que quase 50 anos após as idéias de integração regional a partir de tratamento diferenciado, os resultados têm se mostrado tímidos ou

até mesmo inexistentes no que diz respeito ao desenvolvimento tecnológico e acesso a mercados mais competitivos.

Como destacado por Gabriel Porcile[10] ao colacionar a perspectiva da própria CEPAL:

"O mercado comum, permitindo uma redução de custos, poderia estimular algumas linhas de exportação industrial. Deve ser reconhecido que, até o momento, as facilidades criadas pelo mercado doméstico para a substituição de importações não têm dado lugar a nenhuma expansão significativa das exportações industriais para o resto do mundo. Mais ainda, na medida que em muitos casos as políticas protecionistas, na forma de severas restrições às importações, e até proibições, têm sido levadas longe demais, a atmosfera competitiva no mercado interno tornou-se apreciavelmente menos intensa. O retorno às tarifas como instrumento de proteção, a redução das tarifas intra-regionais em alguns casos, e sua abolição em outros, contribuiriam a restabelecer o espírito de concorrência, com grande benefício para a política de industrialização. Neste novo ambiente, o desenvolvimento gradual das exportações industriais para o resto do mundo poderia ser um dos objetivos da política comercial latino-americana"[11].

Tal perspectiva e tentativa integracionista consolidou-se com a proposta da ALALC em 1960 e da ALADI em 1980, mas ambos projetos desenvolveram-se muito pouco devido a vários fatores conjunturais vividos pelos Estados latino-americanos durante as décadas de 1970 e 1980, como por exemplo as crises do petróleo, da dívida, as instabilidades políticas e a inflação galopante em grande parte dos Estados, desviando o foco da integração regional para as dificuldades políticas e econômicas enfrentadas na América Latina nessas duas décadas, diminuindo até mesmo a influência das idéia da CEPAL durante este período.

---

[10] PORCILE, Gabriel. *Integração Econômica da América Latina: notas sobre o legado teórico da CEPAL.*.

[11] CEPAL (1959). *The Latin American common market.* Santiago Chile: Nações Unidas, p. 8/9.

A partir da segunda metade da década de 1980 a integração volta à cena com as discussões que mais tarde culminariam com a criação do MERCOSUL, trazendo novamente à baila a problemática da integração regional, e com isso as discussões visando entender as condicionantes macroeconômicas que podem afetar o processo de integração regional, tudo isso devido à experiência adquirida nas décadas anteriores e à identificação dos problemas crônicos enfrentados pelos Estados latino-americanos, problemas esses que afetavam diretamente os anseios integracionistas na região. Assim, a CEPAL passa a intensificar seus estudos no referente à cooperação macroeconômica entre os Estados e os efeitos desta para o desenvolvimento regional.

Na década de 1990, superadas, em grande medida, as instabilidades políticas e econômicas de alguns Estados latino-americanos, a CEPAL volta a sua percepção ao entendimento das causas do esgotamento das políticas de substituição das importações, e passa a vislumbrar a necessidade da inserção competitiva dos Estados latino-americanos em um novo sistema de comércio internacional dinâmico, global e interdependente, a partir da adaptação latino-americana à realidade do "regionalismo aberto"[12] e a utilização deste como instrumento de desenvolvimento, onde a integração regional passa a objetivar relações comerciais internacionais justas e transparentes para inserir a América Latina e o Caribe em um sistema isonômico mas que considere as peculiaridades de desenvolvimento de cada Estado, fortalecendo-os e dotando estes de um maior poder negociador frente aos Estados desenvolvidos.

Mas fica claro que a integração regional aparece como uma estratégia não tão paradoxal e passível de combinar, ainda que de forma limitada, a necessidade estabelecer políticas de substituição

[12] Termo adotado a partir do texto de Gert Rosenthal em documento oficial da CEPAL do ano de 1994, intitulado *Regionalismo Aberto.*

de importações com os ganhos associados à abertura regulamentada do comércio internacional, pois com a abertura regulada e racional do mercado possibilitada pela integração regional, os Estados poderiam obter ganhos de produtividade que tornassem possível a expansão das exportações industriais para os países centrais, utilizando, assim, o comércio internacional como um instrumento a favor do desenvolvimento e não como mecanismo de perpetuação das assimetrias entre centro e periferia, mas para isso deveria haver uma maior efetividade de um tratamento diferenciado entre Estados desenvolvidos e em desenvolvimentos, o que não tem ocorrido, como se pode ver a partir de uma análise mesmo que superficial do travamento das negociações da rodada DOHA da Organização Mundial do Comércio, principalmente no que diz respeito à questão agrícola, têxteis e vestuário e tecnologia, assim como nos impasses apresentados dentro de negociações entre blocos regionais, como na criação da ALCA e da Zona de Livre Comércio entre MERCOSUL e União Européia.

Mas, tais considerações passam pela necessidade de um tratamento diferenciado para os Estados menos desenvolvidos com relação àqueles desenvolvidos. Para tanto, mostra-se imperativa a verificação dos resultados e dos modelos de integração na América Latina, assim como as condições políticas de modificação de uma estrutura internacional capitalista que ainda tem se mostrado injusta e ineficiente frente às necessidades humanas nos Estados menos desenvolvidos.

A Integração na América Latina: a prática da teoria funcionou?

A integração latino-americana pode ser definida em três momentos bem distintos. Num primeiro momento, que está delimitado pelas lutas por independência política, no fim do século XVIII e início do século XIX, até a década de 1920, com a criação da Aliança Popular Revolucionária Americana (1924), onde a integração revestiu-se de caráter político e cultural, tendo destaque

no início deste processo a figura de Simón Bolivar. Já o segundo momento, principalmente a partir do fim da II Guerra Mundial, foi marcado pela integração econômica e comercial, merecendo destaque a criação de ALALC, ALADI e MERCOSUL. Já a ascendência de ideais travestidos de "esquerda" na América Latina, os quais não desconsideram a necessidade econômica, comercial e cultural da integração regional, transformaram novamente o conceito e prática integracionista na América Latina, principalmente a hibridação de princípios bolivarianos de integração que voltam a açambarcar a concepção integracionista latino-americana. Resta saber, se em algum momento estes modelos foram eficazes em seu objetivo maior: melhoria na qualidade de vida, igualdade e justiça quando da utilização de um modelo baseado na abertura e utilitarista do capitalismo.

O processo de independência das colônias espanholas abre a ferida das diferenças existentes entre a cultura dos povos da América Latina colonial, vez que as divisões e a ocupação na época colonial eram meramente administrativas. Dessa maneira, os processos de independência trouxeram consigo a divisão cultural e étnica, mas também faz nascer um ideal de integração latino-americana, tendo como principal expoente Simón Bolívar.

Simón Bolívar em 1815 redige a Carta da Jamaica, onde reafirma sua convicção na causa da emancipação dos povos americanos e manifesta sua intenção de levar a cabo a integração latino-americana. Na carta da Jamaica ele demonstra que, apesar de comungar do pensamento liberal, considera-o de difícil aplicação, em sua integralidade, quando da independência dos países hispano-americanos, não acreditando, ainda, no federalismo como modelo superior ao do Estado nacional centralizado, mas crê no federalismo compensador de um poder nacional forte e enérgico; não crê na soberania federal concorrente com a

nacional, mas é paladino da integração dos Estados nacionais em vastas unidades[13].

A Carta da Jamaica não prega a unidade político-institucional da América Ibérica, mas indica a agregação de diversas unidades administrativas desta como caminho único para obter e sustentar a liberdade a ser alcançada junto à metrópole[14].

Sobre a participação do Brasil Ricardo Stersi Soares aduz que:

"Simón Bolívar não desejava a participação do Brasil, dos Estados Unidos, bem como o Rio da Prata nesta comunidade a ser criada; haja vista o Brasil, além de, na opinião de Bolívar, vislumbrar os interesses da Santa Aliança, não era parte integrante do rol de colônias espanholas na América; os Estados Unidos, além de não ser colônia espanhola, tinha na Doutina Monroe uma ameaça de intervenção; e por derradeiro as províncias do Rio da Prata pelo não eram bem quistas ante à grande anarquia política institucionalizada naquele país, produzido pelas grandes disputas internas naquele país[15]."

Em várias cartas enviadas por Bolívar a chefes de Estados, este deixa claro que reconhece as dificuldades desta integração política dos Estados. Tal confederação aproximaria de um modelo confederativo com uma Assembléia dos representantes das Repúblicas, com sede no Panamá. Assim, o Tratado pactuado entre

---

[13] SANTOS, Ricardo Soares Stersi dos. *Mercosul e Arbitragem Internacional comercial: aspectos gerais e algumas possibilidades.* Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 23.

[14] Além de alguns Estados hispano-americanos, a corrente boliivariana desejava, ainda, a Inglaterra como membro ou associado desta comunhão de países, oferecendo a esta a instituição de uma zona de comércio entre os Estados-Membros, cujo principal beneficiário seria a Inglaterra, em troca da segurança internacional que tal adesão representaria para a independência e soberania dos nascentes Estados, tudo em contraposição à Santa Aliança e à Doutrina Monroe. A Santa Aliança, composta pela Rússia, Áustria, Prússia e posteriormente pela França, fundamentava-se no protocolo de Troppau, pactuado pela Rússia e Áustria, em 1820, que visava à manutenção do *status quo* europeu. A Santa Aliança interviria para suprimir as revoluções liberais em qualquer parte do território europeu. Entendia as colônias como mera extensão do território da metrópole. A doutrina Monroe está contida na mensagem do presidente norte americano James Monroe ao Congresso, em 2 de dezembro de 1823. Estabelece que o continente americano não pode ser objeto de uma colonização futura devido à independência dos Estados e adverte que qualquer intervenção das potências européias na América para aqui instalarem o seu sistema político seria considerado uma ameaça à segurança dos Estados Unidos.

[15] SANTOS. Op. Cit, p. 27.

os Estados-parte constituía um verdadeiro esboço da integração, cuja predominância provinha dos aspectos políticos.

Em 1847, ocorre o Congresso de Lima, reunindo representantes de Bolívia, Chile, Equador, Colômbia e Peru. A realização e o resultado deste demonstram que mesmo 21 anos após o Congresso do Panamá, as idéias integracionistas de Bolívar ainda guiavam as intenções de alguns Estados.

Em 1856, no Chile, realizou-se mais um congresso com a participação do país sede mais Equador e Peru, resultando na assinatura do Tratado Continental de Aliança Recíproca. Em 1864, novamente em Lima e a exemplo do primeiro congresso, foram assinados vários tratados entre oito países americanos, sendo que nenhum deles foi ratificado. Ao contrário dos anteriores, o Segundo Congresso de Lima reuniu-se em virtude da crescente intervenção norte-americana e européia nas questões internas e externas dos Estados Hispano-americanos.

Mas quando da redução da possibilidade de intervencionista norte-americana e das potências européias, a idéia do confederalismo Bolivariano acaba sendo substituído por uma ação mais pragmática em busca dos interesses nacionais de cada país. A partir daí as relações entre os países americanos não mais serão assentadas sob um idealismo confederacionista de Estados político-culturalmente unidos, e sim sob a égide do interesse individual de cada unidade estatal, denotando a idéia capitalista individual de desenvolvimento. O projeto de união política cede lugar à sedimentação das relações intergovernamentais, sem vinculação à questão de perda de soberania provocada pela adesão a um ente confederativo[16].

Já entre 1889 e 1890 é realizada a Primeira Conferência Internacional Americana, em Washington, manifestação cristalina

[16] Idem.

do novo rumo integracionista, na qual foi proposto o estabelecimento de uma união aduaneira entre os Estados americanos, o que não chegou a se concretizar. As conferências que se seguiram à Primeira Conferência procuraram aperfeiçoar as modalidades de cooperação intergovernamentais dos Estados participantes, assim como estabelecer mecanismos econômicos que facilitassem o intercâmbio comercial.

No entanto, foi a partir do final da II Guerra Mundial, mais precisamente com a criação da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina) em 1948, que começa a se concretizar a integração econômica latino-americana. Neste momento, a corrente de pensamento dominante tinha como ponto de partida o fato de que uma vez que a abertura dos mercados nacionais marcado pelo pós-guerra mostrava-se extremamente perigoso, vez que os países da América Latina não possuíam condições de enfrentar isoladamente a produção internacional das grandes potências, a integração regional passa a ser vista como uma alternativa viável.

De modo independente e paralelo, muito embora influenciados pelo pensamento Cepalino, reúnem-se em Santiago, em 1959, peritos de Argentina, Brasil, Chile e Uruguai, aprovando o estabelecimento de uma zona de livre comércio.

Apesar da resistência do Comitê, os quatro países, acompanhados de México, Paraguai e Peru, em fevereiro de 1960, criam, através do Tratado de Montevidéu, a Associação Latino-americana de Livre Comércio – ALALC. A ALALC, buscava a constituição de uma Zona de Livre Comércio, ainda que vislumbrasse e idealizasse, futuramente, o estabelecimento de uma União Aduaneira e, posteriormente um Mercado Comum. Seu objetivo era ampliar os mercados para os produtos dos Estados-membros através da eliminação de barreiras ao comércio regional num prazo de 12 anos. Tal liberalização do comércio intra-regional

tinha como mecanismos de consecução alguns instrumentos determinados, como as listas nacionais, listas comuns e acordos de complementação.

As negociações para a formação da primeira lista comum da ALALC foram concluídas com sucesso, obtendo o êxito pretendido em 1964. Mas a segunda lista, por sua vez, negociada em 1967 e 1968, não chegou a ser constituída, colocando em cheque o sistema de listas da ALALC, e conseqüentemente, a própria estrutura da ALALC. Tais impasses vêm como claro motivo o individualismo capitalista que desarticulou o alcance dos objetivos de desenvolvimento conjunto, vez que os Estados integrados não conseguiam ver na abertura do comércio um mecanismo que favorecesse o seu desenvolvimento interno, fazendo com as negociações tendo em vista a abertura ficassem paradas, travando o próprio sistema, o qual havia sido pensado como uma alternativa, mas acabou transformando-se em um obstáculo. Em 1974, prazo para revisão das normas das listas comuns, não se chegou a uma solução satisfatória, sendo que a partir deste ponto a crise da ALALC agrava-se. No centro da crise estava o sistema de negociações de produto por produto, que deveriam compor as listas comuns.

A ALALC tornou-se, indubitavelmente, uma das propostas transformadoras da realidade econômica da região, mas não conseguiu se tornar a Integração preconizada pelas idéias da CEPAL. Naquele estágio de crise do processo, ante aos fatores externos vigentes e o choque de vontade política das partes contratantes, vislumbrou-se a adequação da Integração à realidade existente, seguindo uma linha de flexibilização do sistema. Criava-se então, a Associação Latino-americana de Integração (ALADI).

Em 12 de agosto de 1980, em substituição à ALALC, criou-se então a ALADI. Tal como a ALALC, esta visava a realização de um

projeto de integração econômica regional, a ser alcançado em longo prazo, mas diferenciando-se do tratado anterior pela delimitação de seu objetivo e por um suposto realismo e flexibilidade para a consecução do mesmo.

Mas a ALADI acabou contaminada pelas mesmas dificuldades procedimentais da ALALC, ficando as reduções alfandegárias vinculadas aos interesses nacionais, ou seja, à decisão política tão volátil na América Latina a partir da década de 1980. A recessão internacional dos anos 1980 e a crise da dívida externa nos três países de maior desenvolvimento da região agravam ainda mais a situação, ficando a ALADI praticamente abandonada.

Verificadas as dificuldades acima, passaram os Estados latino-americanos a pensar a Integração não mais pelo seu todo, mas através dos sistemas sub-regionais. Neste ponto devem ser trazidas à baila as relações havidas entre o Brasil e a Argentina. Estas sempre marcadas por uma certa rivalidade histórica. No plano militar ambos disputavam para possuir a maior tecnologia, auto-suficiência e potencial destrutivo, não afastando a confrontação de forças; no entanto, com os avanços da era nuclear, em que pese ter ocorrido um acirramento nas disputas pelo domínio da tecnologia, faz com que haja uma aproximação entre Brasil e Argentina.

A busca pelo domínio da tecnologia nuclear levou a uma aproximação entre os cientistas dos dois países para a troca de experiências. Nos anos 1970, o General Juan Guglialmelli defendeu uma integração nuclear entre Brasil e Argentina, propondo a integração dos programas atômicos de ambos os países, fato este que acabou por incrementar as relações entre ambos os países[17].

---

[17] Ver: OLIVEIRA, Odete Maria. *A Integração nuclear Brasil-Argentina: uma estratégia compartilhada.* Florianópolis: UFSC, 1996.

Celso Amorin afirma que "nesse período, configura-se mais claramente um cenário internacional modificado, em que os países em desenvolvimento têm seu poder de barganha diante do mundo desenvolvido cada vez mais reduzido."[18]

Considerando a nova conjuntura, em 29 de julho de 1986, os presidentes de Brasil e Argentina assinam a ata instituidora do Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE), seguindo uma tendência integracionista e de intercâmbio entre os países. A partir deste marco foram assinados 22 protocolos entre 1986 e 1988, abrangendo providências como aprofundamento das preferências tarifárias, estímulo à formação de empresas binacionais, acordos de cooperação científico tecnológica, nuclear e aeroespacial, etc.

A segunda fase da instrumentalização da integração entre os dois países ocorre em 29 de novembro de 1988, com a pactuação do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, formalizando os 22 protocolos de ralações bilaterais. Este Tratado instituía um espaço econômico comum a ser alcançado no prazo de 10 anos, buscando a harmonização das políticas aduaneiras, comerciais, agrícolas, industriais e de transporte e comunicação, assim como a coordenação de políticas monetárias, fiscais e cambiárias[19].

A partir deste momento as relações entre Brasil e Argentina começam a atrair a atenção dos demais países da América Latina, também sedentos pela coordenação de interesses voltados a um crescimento conjunto. Assim, os governos do Uruguai e Paraguai preocupados com um possível isolamento, bem como estimulados pelas possibilidades econômicas oriundas da formação de um mercado comum, inserindo os esforços integracionistas dos países do Cone Sul no contexto de transformação do cenário mundial,

---

[18] SANTOS. OP cit, p. 71/72

[19] Bandeira, Moniz. *Estado nacional e política internacional na América Latina: o continente das relações Brasil e Argentina (1930-1992).* São Paulo: Ensaio, 1993.

procuram a inserção no novo contexto sub-regional; tratando-se de uma tentativa de adequação a uma realidade vigente em termos de política e economia internacional, caracterizada, principalmente, por uma nova perspectiva de visão da organização dos Estados Nacionais.

Em 6 de julho de 1990, Brasil e Argentina assinam a Ata de Buenos Aires, onde antecipam a formação do Mercado Comum para 31 de dezembro de 1994, e em 1991, com o Tratado de Assunção e a entrada de Paraguai e Uruguai, criam o MERCOSUL. Em agosto de 1994, porém reconhecem a incapacidade de alcance do Mercado Comum no período almejado primeiramente, criando-se então novos prazos fundamentados nos princípios da gradualidade e da flexibilização.

Então, as idéias da CEPAL e os modelos de Integração Regional latino-americanos (ALALC, ALADI, Pacto Andino e MERCOSUL), têm como mesmo fundamento a criação de instrumentos capazes de uma inserção mais competitiva da América Latina na realidade injusta e agressiva determinada pela lógica da expansão do capitalismo, como é o caso do "Consenso de Washington" após a década de 1990, e para isso cria mecanismos que poderiam permitir uma maior inserção da região nesse contexto internacional.

Mas será que estes mecanismos mostram-se eficazes e capazes de realmente gerar um tratamento diferenciado e um poder de barganha que possa engendrar um crescimento tecnológico e uma emancipação econômica latino-americana?

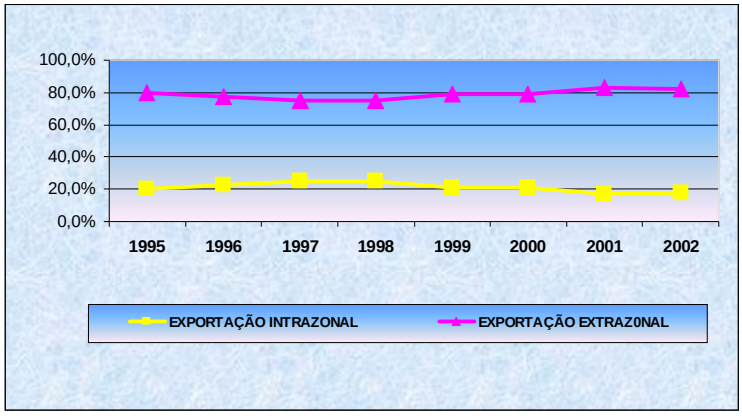
Nesse caso, existem duas condições: o aumento do intercâmbio comercial intra-regional, como mecanismo de aumento das condições de competitividade interna e avanço tecnológico regional para um ganho frente aos produtos extra-regionais (de fora da região), partindo do princípio de que o privilégio dado a Estados da mesma região incrementaria o

comércio intra-regional gerando um fluxo de mercadorias permitindo ganhos em escala e tecnológicos, havendo, portanto, um esquema de preferências tarifárias e cooperação política para que houvesse mais comércio entre os Estados da região em detrimento dos produtos de fora da região. Além disso, a integração regional e a consagração de um tratamento diferenciado diminuiriam o abismo existente entre o desenvolvimento tardio do Sul e o desenvolvimento do Norte, aumentando o poder de barganha daqueles frente a estes, permitindo uma relação mais justa e igual nas condições de competitividade em um mercado internacional determinado pela agressiva lógica capitalista de abertura.

Porém, constata-se que a Integração Regional, como é o caso do MERCOSUL, partindo do princípio do aumento inicial do intercâmbio comercial intra-regional em detrimento do produto extra-regional como forma de geração de evolução tecnológica e produtiva na região para posterior substituição das importações extra-regionais, diminuição da dependência externa e aumento do grau de competitividade; não tem funcionado como deveria teoricamente, uma vez que percebe-se que não ocorreu o desenvolvimento como preconizado.

Nessa esteira, deve ser verificado primeiramente que não houve uma alteração no impacto das exportações intra-regionais frente às extra-regionais em períodos consideráveis, sendo que estas se mantiveram estáveis, como no período de 1995-2002, onde 80% das exportações do MERCOSUL eram representadas por exportações extra-regionais, ou seja, para fora da região MERCOSUL, e somente 20% com destinação ao comércio dentro do bloco.

Gráfico 1: Participação nas exportações extra-zona e intra-zona no total do MERCOSUL em %[20]



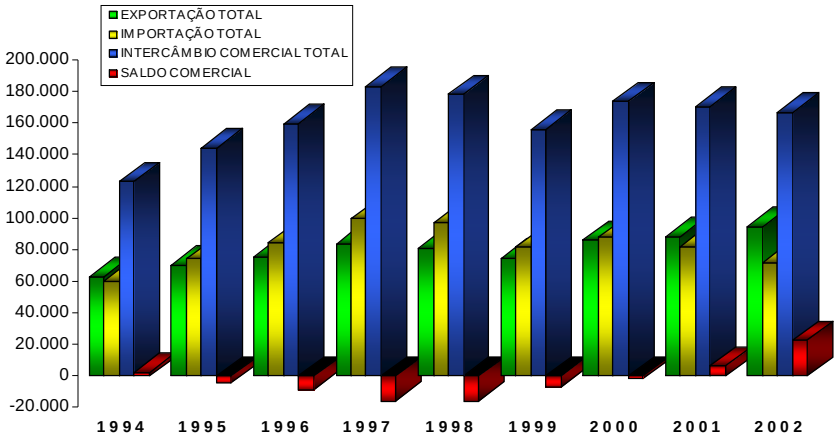
Fonte: CEPAL

Ou seja, o intercâmbio em termos de exportações apresenta uma estabilidade no período entre 1995 e 2002, que pode ser traduzido como uma não evolução significativa, que seria o grande objetivo em termos de ganho de competitividade dos produtos originários da região do MERCOSUL.

Pois, considerando que a integração regional deveria proporcionar uma evolução do intercâmbio comercial dos Estados membros, o MERCOSUL tem se mostrado pouco eficiente neste objetivo, vez que no período compreendido entre 1994 e 2002, não demonstra um aumento de mercado, nem tampouco de participação global no comércio internacional.

[20] Fonte: FMI. Direction of Trade Statistics, Yearbook 2002 e Quarterly September 2003.

Gráfico 2: Evolução do Comércio Exterior do MERCOSUL entre 1994 e 2002:[21]

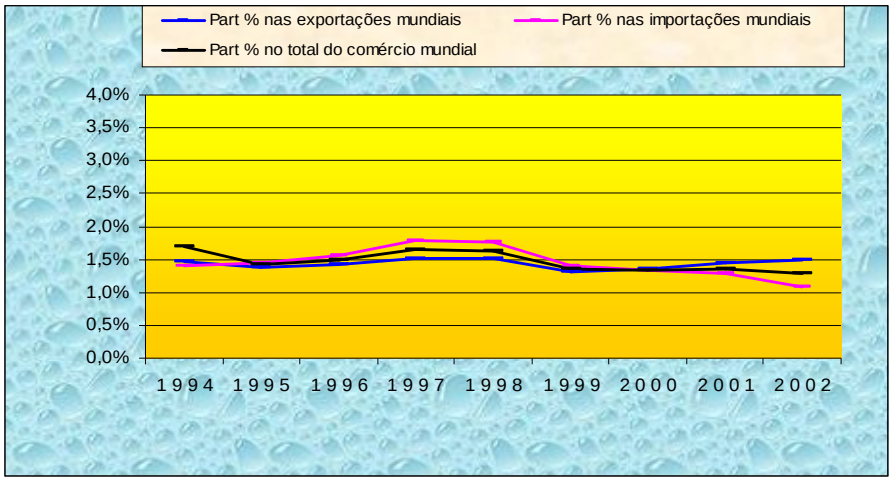


Fonte: CEPAL

Ao contrário do que se espera, a participação do MERCOSUL no comércio mundial tem se mostrado estável, não havendo aumento da participação deste na fatia do mercado internacional, o que denota que este não conseguiu aumentar a sua participação, ou seja, não obteve ganho de mercado e, conseqüentemente, não obteve ganho de poder de barganha, muito devido à lógica estabelecida e a não concretização de um tratamento diferenciado no comércio internacional, uma vez que Estados desenvolvidos como os Estados Unidos da América e blocos regionais como NAFTA e União Européia, têm se mostrado competitivos e irredutíveis em aceitar diferenças estruturais, como pode ser verificado pelos impasses da Rodada Doha da OMC, o que acaba por perpetuar uma relação de desenvolvimento tardio, transferindo a relação capitalista desigual e injusta da simples relação entre Estados, para uma relação, Estados-Blocos Regionais-Estados.

[21] Fonte: FMI. Direction of Trade Statistics, Yearbook 2002 e Quarterly September 2003.

Gráfico 3: Participação do MERCOSUL no comércio mundial[22]



Fonte: CEPAL

Então, o comércio internacional tem alterado o foco da expansão do capitalismo e perpetuação do desenvolvimento tardio para uma relação entre blocos de Estados e Estados propriamente ditos.

A existência de instrumentos jurídicos internacionais de tratamento diferenciado como a Parte IV do Acordo Geral de Tarifas e Comércio, o Sistema Geral de Preferências e a UNCTAD, não têm se mostrado eficazes na criação de um sistema que possa criar à Integração Regional de Estados menos desenvolvidos, como é o caso da América Latina, condições de aumento de competitividade e utilização do comércio internacional como instrumento de desenvolvimento, haja vista que a relação comercial continua denotando uma dependência e um vínculo de desenvolvimento tecnológico dos Estados menos desenvolvidos para com os mais desenvolvidos, uma reedição da relação SUL – NORTE das décadas de 1950 e 1960.

Como pode ser constatado a partir de uma rápida análise da direção das exportações e importações do MERCOSUL no ano de 2002, onde mesmo havendo uma região de preferências

[22] Fonte: FMI. Direction of Trade Statistics, Yearbook 2002 e Quarterly September 2003.

(MERCOSUL), a fatia de importância de blocos como NAFTA e União Européia, ainda representam grande parte do fluxo comercial internacional do MERCOSUL.

Gráfico 4: Direção das Exportações em 2002 no MERCOSUL[23]:

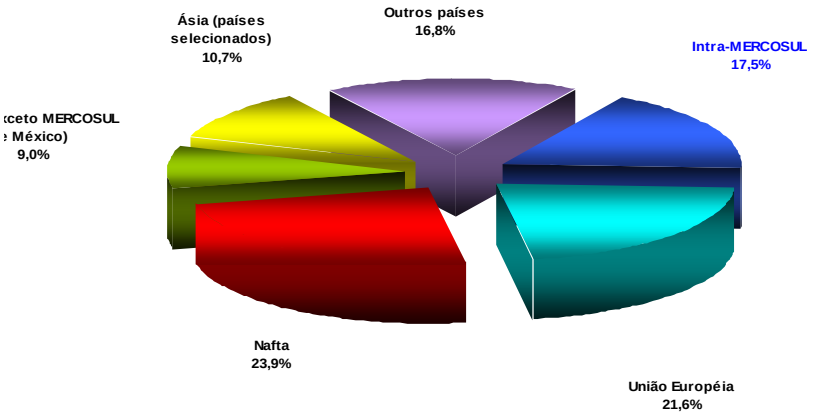
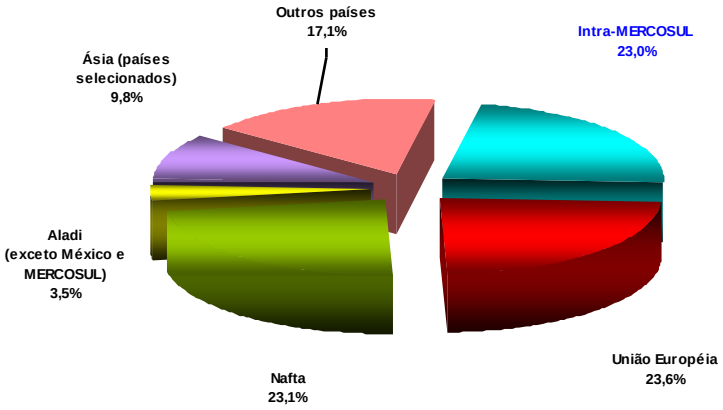


Gráfico 5: Origem das Importações em 2002 no MERCOSUL[24]:



[23] Fonte: FMI. Direction of Trade Statistics, Yearbook 2002 e Quarterly September 2003.
[24] Fonte: FMI. Direction of Trade Statistics, Yearbook 2002 e Quarterly September 2003.

Considerações Finais

A Integração Regional, principalmente no caso da Integração Regional entre Estados menos desenvolvidos em um sistema internacional arraigado em uma lógica liberalizante, mostrou-se inicialmente como um mecanismo que poderia ser utilizado como um instrumento importante no desenvolvimento dos Estados, assim como na diminuição na distância entre os Estados do SUL e do NORTE, mas para tanto seria necessário o alcance de alguns requisitos, dentre eles a coordenação entre Integração Regional, o regionalismo aberto e a necessidade de proteção de setores sensíveis de Estados menos desenvolvidos, e a efetivação de um tratamento diferenciado frente às exigências e normas que regem o comércio internacional.

As idéias propagadas pela CEPAL demonstraram a possibilidade de reunir idéias aparentemente paradoxais, Integração Regional, liberalização comercial e substituição das importações, proteção de mercado, no sentido de promover a reversão histórica de deterioração dos termos de troca. Mas, para alcançar este objetivo, a cooperação entre Estados em modelos integracionistas regionais mostrou-se como um caminho no mínimo possível, vez que o repensar da lógica e estrutura capitalista a partir da cooperação poderia ser uma alternativa viável à desvinculação com a tendência histórica de desenvolvimento tardio.

Para tanto, a concretização de um tratamento diferenciado mostrar-se-ia como essencial, pois legitimaria a idéia de que os iguais devem ser tratados como iguais, e os desiguais como desiguais, permitindo aos Estados latino-americanos um tratamento preferencial frente ao comércio internacional, o qual deveria ser regulado de forma a concretizar esta iniciativa para igualar as condições de competitividade e reduzir um déficit histórico existente entre o SUL subdesenvolvido e o NORTE desenvolvido.

Porém, a prática internacional tem demonstrado que os blocos regionais formados por Estados menos desenvolvidos têm se mostrado estáveis em relação a um desenvolvimento regional que pudesse vir a igualar as condições de competitividade determinadas pela lógica capitalista de abertura atual. Ou seja, blocos regionais, como o MERCOSUL, não têm conseguido aumentar sua fatia de participação, mas somente timidamente frear a aquisição de mercados por parte dos mais desenvolvidos.

Mas, em nenhum momento o objetivo de diminuição da distância entre o SUL e o NORTE foi satisfatoriamente alcançado, como se pode ver a partir da participação do MERCOSUL no mercado global, no direcionamento das importações do MERCOSUL que continuam dependendo consideravelmente de mercados como União Européia e NAFTA.

O tratamento diferenciado buscado tem sido de difícil concretização, o que faz com que o embate acabe somente mudando os atores, onde os Blocos formados pelos desenvolvidos, tendo em vista do seu poder de barganha, minam a possibilidade de um tratamento diferenciado e preferencial aos menos desenvolvidos, o que, conjuntamente com outros instrumentos, melhorariam as condições de competitividade internacional. Mas tais instrumentos somente são possíveis quando existe vontade política, a qual acabe sendo quase sempre determinada por um paradigma realista de relações internacionais.

Em suma, o modelo atual de Integração Regional e acordos bilaterais de comércio internacional e multilateralismo, passa a ser menos eficaz tendo em vista a própria lógica de expansão do capitalismo, a qual envolve parâmetros sociais, culturais, econômicos, jurídicos, políticos e históricos

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Paulo Roberto. *OCDE, UNCTAD e OMC: Uma Perspectiva Comparada sobre a Macroestrutura Política das Relações Econômicas Internacionais.*

BRAGA, Márcio Bobik. *Integração Econômica Regional na América Latina: uma interpretação das contribuições da CEPAL*. ANPEC, JEL N76B25F15O19.

CANÍSIO, Márcia Jabor. *A dupla dialética das relações internacionais: elementos para a elaboração de uma visão do sul.* In. Revista Brasileira de Política Internacional. 39, 1996.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTO, Enzo. *Dependência e desenvolvimento na América Latina – Ensaio de interpretação sociológica.* Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.

CEPAL (1959). *O Mercado comum latino-americano.* Publicação da Organização das Nações Unidas, Santiago do Chile.

CEPAL (1959). *The Latin American common market.* Santiago Chile: Nações Unidas.

COURI, Sérgio. *Ensaios sobre a evolução do capitalismo e marxismo.* 2 ed. Brasília: Editora da UNB, 2001.

FMI. Direction of Trade Statistics, Yearbook 2002 e Quarterly September 2003.

FURTADO, Celso. *A fantasia organizada.* Edtora Paz e terra: Rio de Janerio, 1985.

FURTADO, Celso. *A Economia Latino-americana.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2ª edição, 1978,

GOLDENSTEIN, Lídia. *Repensando a dependência.* Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1994.

GREGG, Robert W. *The United Nations Regional Comissions and Integrations in Underdeveloped Regions.* International organization Vol. 20, n 2, spring 1966, p. 208 – 232.

MANTEGA, Guido. *A Economia Política Brasileira*. 4. Ed. Petropólis : Vozes, 1987.

MARINI, Ruy Mauro. *Dialética da dependência – uma antologia da obra de Ruy Mauro Marini.* Petrópolis: Vozes, 2000.

PREBISCH, Raúl. *Significación del mercado común em el desarollo econômico de América Latina.* CEPAL, 1959.

PORCILE, Gabriel. *Integração Econômica da América Latina: notas sobre o legado teórico da CEPAL.* Arquivo da ANPEC: http://www.anpec.org.br/RePEc/anp, acesso, 20/03/2006, 18:21.

SANTOS, Theotônio dos. *A Teoria da Dependência – Balanço e Perspectivas.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

SCHUMPETER, Joseph. 1950. *Capitalism, Socialism, and Democracy*. New York: Harper Torchbooks.

UNCTAD. *Assegurando Ganhos de Desenvolvimento a partir do sistema comercial internacional e das negociações de comércio.* Nota de informação pelo secretariado da UNCTAD. Décima primeira sessão. TD/397, 4 de maio de 2004.

Transformações do Trabalho, Marginalização Social e Perspectivas na América Latina

Danielle Rezera[1]

Lina Giraldo Lozano

Estamos diante de uma tendência mundial de precarização do trabalho e caminhando a passos largos para um retrocesso histórico das lutas sociais e dos trabalhadores em todo o mundo. Os novos moldes que se apresentam desvelam as necessidades do mercado econômico mundial de manter-se cada vez mais competitivo à custa do barateamento da mão-de-obra e do rebaixamento das condições de vida das camadas populares, e isso se deve às pressões exercidas pela revolução tecnológica, mercado financeiro e suas especulações, globalização e a economia "pós-fordista".

Essas pressões visam viabilizar e garantir a hegemonia da economia, que passa a exigir cada vez mais produtos melhores e mais baratos, o que acaba por estagnar os contratos e vínculos sociais do trabalho formal. Isto ocorre porque avançam as formas de trabalho "flexível" (contratos temporários, degradados etc.), que se acelera de maneira muito mais enfática do que o trabalho formal ou emprego estável. O avanço da economia informal se dá pela necessidade do mercado de buscar mão-de-obra com o custo cada vez mais baixo e leis que revoguem os direitos trabalhistas, como as propaladas reformas contra o mundo do trabalho, que abrandam os contratos sociais de trabalho, visto que o trabalho estável e formal acarreta custos e benefícios "incompreensíveis" para os ideólogos neoliberais nostálgicos dos "bons tempos" da escravidão.

A multiplicação dos setores de serviços e terceirizações acabam por absorver em parte os trabalhadores desvinculados do

[1] Departamento de Geografia – Universidad de Bogotá.

mercado de trabalho tradicional. Como, também, substitui a indústria, que terceiriza sua produção e troca investimentos sociais e contratos trabalhistas por alta tecnologia e reduzida mão-de-obra já barateada.

A América Latina constitui-se como uns dos pólos mais expressivos dessa nova mutação das relações de trabalho, já que depende cada vez mais da entrada de capitais estrangeiros, acentuando assim o crescimento das desigualdades sociais e econômicas de sua população, pois há a substituição de investimentos sociais e afins para o pagamento das dívidas, que se acumulam por causa dos altos juros, e torna-se essencial para a solicitação de novos empréstimos.

A liberalização econômica que se deu principalmente e com mais força nos anos de 1990, levou ao aumento da globalização que se legitima pelo fetichismo da mercadoria, como, também, das relações da produção capitalista. Permitindo, assim, um novo colonialismo mais intenso e violento nesses países periféricos, nos quais a diferença de salário é compensadora e as legislações de trabalho e as relativas ao meio ambiente não são rigorosas.

Na América Latina a busca pela competitividade se dá nas piores condições, e, com a obsolescência de grande parte do aparelho industrial após a "década perdida", a não existência de uma política industrial, a grande valorização da moeda e as intensas privatizações, desestabilizaram e acentuaram nesses países a degradação do sistema educacional público que desde os anos de 1980 vem se acelerando, junto às crescentes desigualdades e a informalização nos meios produtivos. Criando populações mais carentes e desestruturadas pelo novo modelo social de "desenvolvimento", essas populações vêem-se cada dia mais dependentes das ações "humanitárias" de organizações não-governamentais, que, por sua vez, acabam por substituir paliativamente o papel do Estado como gerenciador de soluções e

planejamentos para a manutenção da sociedade tal qual conhecemos, ou seja, a economia e o Estado se flexibilizaram frente ao novo conceito de modernidade ou pós-modernidade.

Hoje as populações latino-americanas, em sua maioria, tornaram-se um exército ocioso, em busca de trabalho, cada vez mais à mercê do mercado mundial e suas formas de organização. Enfim, tudo isso nos desvela que as transformações do mundo do trabalho são fatores que contribuem para a realocação social e econômica de determinadas regiões, sua exclusão social, de sexo, a transformação da sociedade, de suas forças produtivas e de sua estrutura social, gerando, dessa forma, mais violência, precarização dos sistemas de saúde, educação, transporte e afins. Há um rompimento da consciência coletiva de integração social, dos laços sociais, "um declínio dos valores coletivos e o crescimento de uma sociedade extremamente individualista".[2]

Nossa proposta neste trabalho é a de estudar alguns casos específicos de nossa realidade, como, por exemplo, o caso da produção de flores na Colômbia, a indústria maquiladora do México e algumas formas de trabalho escravo no Brasil contemporâneo, em especial em suas metrópoles.

O Cenário Latino-Americano

A América Latina no cenário econômico e histórico surgiu da necessidade e pela busca de uma fonte ininterrupta de matéria-prima para os colonizadores europeus. Tornou-se, após sua "independência", uma espécie de "semi-nação" e "semi-colônia", pois continua sob o domínio não-institucionalizado das forças de suas "ex-metrópoles". Na década de 1930 instauram-se os movimentos "nacionalistas", que passam a administrar "as conquistas sociais" através do populismo. O pós-guerra trouxe uma política desenvolvimentista para a América Latina que mudou seu

[2] Hobsbawm, 1995.

perfil de simples produtor de matéria-prima para alguns países industrializados com forte contingente de mão-de-obra apta ao trabalho, mas sem contratos sociais. Isto se deu no ápice do que conhecemos como "a grande depressão", uma crise mundial provocada pelo excedente de mercadorias. Era a crise da superprodução e baixo consumo, já que, na 1ª Guerra, vemos uma excessiva massa de imigrantes fugindo das batalhas sangrentas, a falta de trabalho, mortes etc.

A América Latina sofreu anos de violenta repressão política, os anos da ditadura militar (1960-1980), resultado de políticas de controle social, manutenção da pobreza e de poderes garantidos à casta imperialista.

A miséria instalou-se fortemente nos países periféricos por causa do aprofundamento das crises econômicas de todo o mundo. As explorações excessivas dos trabalhadores, o início dos movimentos populares, que angariavam melhores condições de trabalho, com políticas voltadas às necessidades dos trabalhadores, acabaram por abrir espaço para uma transição democrática que se revelou possível graças à derrocada dos regimes militares. A América Latina nas décadas de 1970 e 1980 teve um contingente expressivo de trabalhadores dispostos a mudar a situação, formando uma recomposição social e promovendo um reposicionamento do movimento das massas populares, que acabou por pressionar os regimes reacionários e imperialistas. Surgindo aí a pretensa "democracia" que conhecemos bem, vindo para intervir de maneira legal para a estabilização do imperialismo e da burguesia, que se vê ameaçada pelo crescente desenvolvimento e união das classes populares e trabalhadoras.[3] É a democracia representativa *"que não funciona porque a*

[3] Segundo Coggiola (2005), essa passagem dos regimes militares para os democráticos era o resultado de uma iniciativa política do imperialismo combinada com a crise de dominação política das burguesias latino- americanas.

representação nos exclui no lugar de nos incluir".[4] A democratização da América Latina era o meio mais eficaz dos EUA manterem acordos e principalmente garantirem os pagamentos pelos constantes e crescentes empréstimos que injetaram neste continente. E não só o imperialismo, como também a burguesia nacional, apostaram na democratização desses países, uma vez que houve uma falência completa dos regimes militares. Os contratos tinham de ser cumpridos. Assim, após décadas de endividamentos, a América Latina se viu "privatizada". A implantação de uma política democrática e civil configurou-se essencialmente como uma fachada constitucional de uma visão da elite ainda militarizada, que mantinha os mesmos objetivos econômicos, de manutenção dos compromissos e vínculos internacionais e clara e mais forte exploração da mão-de-obra latina-americana, para respeitar o objetivo principal da democracia capitalista, o cumprimento do pagamento das dívidas externas. Glauco Farias elucida:

"O fato é que a abertura política não reduziu as mazelas sociais nem a desigualdade, e os mecanismos de participação popular se mostraram insuficientes para que a população se sentisse representada. Prova disso é uma pesquisa que consta no relatório Democracia na América Latina, elaborado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). O documento aponta que 54,7% dos latino-americanos aceitariam a vigência de um regime autoritário, caso ele conseguisse resolver os problemas econômicos."[5]

Como conseqüência da crise do capitalismo dos anos 1970, representada na desaceleração da atividade econômica mundial, gerou-se uma intensificação da competição entre firmas que determinou a busca por abaixar os custos de produção. Esta situação foi possível através da reestruturação produtiva que

[4] Para John Holloway (2005), a chamada democracia representativa não é operacional porque atende aos interesses dos capital e dos poderosos.
[5] FARIA, Glauco, 2005, p.8.

sobreveio por meio do avanço tecnológico e científico e a partir do controle mais intenso tanto do processo de trabalho como da força de trabalho.

A mudança tecnológica, a busca de novas linhas de produção e novos nichos de mercado, a dispersão geográfica para zonas onde se pudesse exercer maior controle sobre o trabalho, as fusões e medidas para acelerar o tempo de giro do capital foram algumas das estratégias utilizadas para enfrentar a crise econômica geral[6]. Estas reestruturações na produção geraram mudanças espaciais importantes ao redor do mundo inteiro: processos de desindustrialização massiva, sobretudo nos países desenvolvidos; e processo de reindustrialização, nos países menos desenvolvidos.

Se a realocação industrial gerou fortes ondas de desemprego nos países centrais não repôs de nenhuma maneira estes empregos nos países subdesenvolvidos. O que aconteceu foi o aumento da mão-de-obra excedente desempregada ou subempregada, situação que foi utilizada pelos patrões para conseguir condições de trabalho mais flexíveis. Neste sentido, foram postas em marcha, então, novas formas de contratação da mão-de-obra baseadas, geralmente, em contratos temporários, mal-remunerados, com escassos direitos à seguridade social e à organização sindical.

A reorganização da produção e do processo de trabalho conduz à conseqüente reorganização e fragmentação dos mercados de trabalho. Milhares de pessoas ficaram excluídas da possibilidade de acesso a um trabalho e num maior grau a um trabalho digno. Entre estas, os mais vulneráveis, como os negros, mulheres e jovens são os mais desprivilegiados. Outra das conseqüências desta reestruturação do mercado laboral é o ressurgimento de sistemas mais antigos, como o de tipo patriarcal,

[6] HARVEY. David, 1992.

paternalista, domestico ou artesanal[7]; ou mesmo, o trabalho por dívida ou escravo já relatado por Martins para o caso do Brasil[8].

Nestas situações, o que se observa é uma superexploração do trabalhador como uma necessidade estrutural de acumulação do capitalismo. Para os casos que serão estudados neste artigo, a redução do tempo de trabalho dentro da indústria constitui um dos métodos mais freqüentemente usados para a geração de mais-valia. A redução do tempo de trabalho consiste em aumentar sua capacidade produtiva, seja mudando os meios ou os instrumentos – fato que já se mostrou através da revolução tecno-científica – ou, transformado os métodos organizativos de trabalho ou juntando as duas formas[9].

No caso das maquiladoras do norte do México, o processo de trabalho foi organizado de tal forma que permitiu incrementar de maneira drástica a capacidade produtiva das indústrias. Desta maneira, os capitalistas reduziram constantemente o valor da força de trabalho através da utilização de jornadas de trabalho mais curtas nas quais se garante a obtenção de maiores lucros através da extração da mais-valia relativa. O aumento da produtividade significa, desta forma, a diminuição dos salários reais dos trabalhadores que agora estarão diante da necessidade de se empregar em outras atividades econômicas.

A América Latina, após uma década de estagnação, volta a se reestruturar da dívida no final dos anos de 1980. Houve abundância de liquidez que viabilizou políticas macroeconômicas de estabilização apoiadas na valorização das moedas nacionais. Como receptora de fluxos financeiros dos EUA, viu acumular seu déficit comercial, pois a injeção de ânimo que os EUA cedem a esta região é muito pequena comparada às elevadíssimas transferências financeiras. Portanto, fragiliza externamente sua posição de

[7] Op. Cit.
[8] MARTINS, J.S, 1997.
[9] FLORES, Maria, 2005.

devedora, já que a falta de financiamentos externos de longo prazo não permitiu a esta região desenvolver-se economicamente e com autonomia. Os anos 1980 foram marcados pela escassez de financiamentos externos, impossibilitando o desenvolvimento social e econômico, evidenciando a sua fragilidade e subordinação.

Os anos de 1970 e 1980 foram nomeados como a "década perdida", pois as dívidas eram impagáveis e aumentavam surpreendentemente. A América Latina não só manteve seu atraso sócio-econômico como também o aprofundou. Na Bolívia cerca de 75% dos mineiros ficaram sem trabalho; na Argentina 18 milhões era o número de pobres, 1,5 milhão de pessoas abaixo dos limites de sobrevivência e 3 milhões de pessoas emigrando[10]. Ou seja, vemos um acentuado grau de pobreza e não só na América Latina, pois a pobreza atinge a maioria das pessoas no mundo neste período.

Mas as transformações vividas pelo capitalismo nesta época configuram a adoção de um novo perfil econômico, tecnológico e social para a década seguinte, cujo objetivo era a estabilização e o enquadramento das economias dos países periféricos na abertura comercial para o exterior, junto à internacionalização do parque produtivo estatal com o intuito de transferência para o capital estrangeiro[11]. Ocorre que nessas transações os recursos adquiridos eram tão diferentes do real valor das empresas, que foram insuficientes até para os pagamentos dos juros da dívida externa de alguns países. Mas o cerne da questão consistia na adoção de políticas liberais de desregulação, como também a já citada desenfreada privatização das economias nacionais, a sobrevalorização da moeda local[12] juntamente com a queda do

---

[10] COGGIOLA, Op.Cit. p.42.

[11] Referente ao Consenso de Washington (1990): receituário neoliberal dos EUA, do FMI (Fundo Monetário Internacional), Banco Mundial (BIRD - Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento), ver BEVILAQUA SOBRINHO, Agenor. 2000 p. 119.

[12] Moeda viabilizada pela disponibilidade mundial de capitais. O aumento de investimentos diretos de estrangeiros, o fortalecimento das moedas das 'economias frágeis', graças ao aumento das políticas econômicas nacionais deflacionistas, atribuído, também, à expansão financeira de capitais que ultrapassou geografias. (FIORI, José,1997 p.124-125)

dólar, estimulando a aquisição de empréstimos mais baratos e abundantes.

Estas décadas de nossa história contemporânea acabaram por afirmar um cenário da "globalização" econômica, que Agenor Bevilaqua Sobrinho[13] explica muito bem quando a caracteriza pela queda de fronteiras nacionais, seguido pelo brutal esfacelamento de identidades, deslocamentos incessantes de capitais não-físicos, mas eletrônicos, crescentes especulações financeiras que controlam o comportamento do mundo. Isso aparentemente nos protegeria, conforme os ideólogos neoliberais, mas realmente esconde em seu bojo a exasperação das desigualdades econômicas, políticas e sociais, ampliando o abismo das desigualdades e a miséria entre países centrais hegemônicos e os periféricos, tornando estes o reflexo do desenvolvimento da opressão, da dominação sobre o trabalho e da exploração.

As leis de mercado e as novas tecnologias parecem ter reduzido a pó as distâncias e fronteiras nos países subdesenvolvidos; as fronteiras são mais permeáveis de acordo com as leis do capital, cujo catecismo é: acumular, "competir" e "produzir". Esse neoliberalismo institucionalizado no âmbito político-econômico, que promove a supressão de regiões menos "favorecidas" pelo crescimento econômico, ancorado na exploração e desagregação de valores familiares, de convivência social, morais e éticos de cada região, só promove a coerção para os deslocamentos compulsórios dessas populações que se encontram "estagnadas" econômica e socialmente. Não têm amparo, se vêem à margem e sob tutela da "igualdade e da liberdade do capital", que subsidia o mundo desterritorializado e sem fronteiras de uns, e, no mesmo grau, o mundo territorializado e guetificado de outros. No meio disto, encontram-se os refugiados, repatriados, os expulsos e clandestinos (VAINER, 1996).

---

[13] O autor classifica a "globalização" como uma ideologia totalitária e braço operacional do neoliberalismo (BEVILAQUA SOBRINHO, Agenor. Op. Cit. p. 109-110).

As relações de poder impostas pelo neoliberalismo visam camuflar o que podemos entender como "mal-estar" social,[14] que é uma reação teórica e política contra o Estado intervencionista e de bem-estar. Os poderosos de hoje se utilizam de seu braço operacional, a "globalização"; portanto, a falsa idéia de que o mundo está evoluindo nos faz compreender melhor nosso retrocesso, como também a idéia que não mais podemos cortar o cordão umbilical que nos liga ao capitalismo, existiria a "globalização" porque simplesmente necessitamos deles para nos alimentar e manter essa ilusão de "bem-estar".

Intitulado "globalização", o novo colonialismo acabou se legitimando em nossa sociedade através do fetichismo da mercadoria e das relações de produção capitalistas, que se adaptaram e destruíram as relações de produção anteriores. Como já citamos, a "globalização" ultrapassa barreiras e sua funcionalidade se dá de maneira bem prática na América Latina.

Nos anos 1990, a nova ordem era a flexibilização da economia, favorecendo condições de reorganização econômica e social. A primeira exigia que as condições institucionais que regulavam as atividades econômicas fossem flexibilizadas; e a segunda era a flexibilização da regulamentação e proteção do mercado e das relações de trabalho[15], como, por exemplo, medidas de incentivo a contratações que sinalizam o rompimento da estrutura tal qual conhecíamos, e agora chamada de estrutura moderna da economia e sociedade, defendida pelo governo Fernando Henrique Cardoso no Brasil (1994-2002). Ele ampliou as margens da exploração, com a valorização artificial da moeda, atraindo mais investidores que passaram a adotar parcialmente (SABESP) ou inteiramente empresas nacionais por meio das privatizações, provocando o enforcamento pelas dívidas acumuladas neste período das micros e pequenas empresas,

---

[14] ANDERSON, 1995.
[15] DEDECCA, Claudio. 2003.

porque a preocupação do governo era garantir lucros a esses investidores estrangeiros, com medidas e projetos aprovados que regulamentaram a precarização do trabalho, como o trabalho por tempo determinado, temporário, em tempo parcial, estágio, entre outras medidas que estimulam o crescimento da exploração da mais-valia.

Sem contarmos com as redistribuições de produção (deslocamentos) de regiões centrais para as periféricas, onde as leis de trabalho são menos rigorosas e a diferença salarial é compensadora. Vale lembrar que algumas empresas instaladas na cidade de São Paulo se realocaram no decorrer da década passada e esse processo vem sendo ampliado para regiões com maiores vantagens, com impostos e mão-de-obra mais baratos.

A Incorporação das Mulheres no Mercado de Trabalho

A incorporação do trabalho feminino – e muitas vezes infantil – é uma das características fundamentais na reestruturação do mercado de trabalho, especialmente nos países subdesenvolvidos. Com maior freqüência e em maior escala, milhares de mulheres e crianças passam a fazer parte da mão-de-obra precarizada e superexplorada nestes países. Alguns autores assinalam como causas – para o caso das mulheres, especificamente – condições culturais de dominação e subordinação que fazem destas uma força de trabalho suscetível à opressão. Não obstante, é condição do próprio capitalismo legitimar estas práticas culturais das quais ele depende para se reproduzir como sistema econômico dominante. Nessas condições, a mulher desempenha um papel muito importante como força de trabalho descartável que não protesta ante a alienação do trabalho e como uma mercadoria que ainda não desprezou seu valor de uso[16].

A introdução do trabalho feminino, nos países latino-americanos, vem aumentando de forma dramática desde os anos

[16] FLORES, Maria, Op. Cit.

1990[17], década na qual começaram a se ajustar medidas econômicas de corte neoliberal que se traduziram em mudanças significativas no aparelho produtivo destes países. Assim temos que, hoje em dia, muitos dos produtos comercializados nas grandes cadeias de supermercados e lojas de vestuário têm procedência de explorações agrícolas ou fábricas que estão repartidas nestes países e onde a maior parte das pessoas empregadas são mulheres que desempenham tarefas como colheita e encaixotamento de frutas Poder-se-ia dizer que, tanto a precarização geral do trabalho, como a liberação feminina, constituíram-se nos fatores principais que favoreceram a entrada massiva das mulheres no mercado de trabalho. Desta forma, pode-se agora observar que a responsabilidade da manutenção econômica da grande maioria dos lares nos países subdesenvolvidos, especialmente na América Latina, está sendo assumida, muitas vezes, pela mulher, criando-se, assim, uma dependência familiar do trabalho feminino.

Em decorrência, a mulher faria maior pressão sobre o mercado de trabalho. Ou seja, gerar-se-ia uma sobreoferta de trabalho que seria aproveitada pela concorrência capitalista para exercer maior controle e exploração sobre esta força de trabalho específica. Assim, a mulher estaria quase que submetida a trabalhar sob condições cada vez mais precárias e instáveis para garantir a subsistência de sua própria família.

Uma das manifestações da precariedade do trabalho está nos baixos salários recebidos pelas mulheres ocupadas na indústria manufatureira. A terceirização na contratação do pessoal das fábricas influiria de maneira radical no rebaixamento dos salários e teria grande responsabilidade no constante deslocamento e instabilidade da força de trabalho. Nestas condições, e para melhorar os salários recebidos, as mulheres chegam a permitir o aumento das horas de trabalho na própria fábrica e, no pior dos

[17] Segundo a ADITAL (2006), as mulheres representam 40% da população economicamente ativa nas áreas urbanas dos países da América Latina.

casos, até a se empregar no setor informal e no serviço domestico. Segundo a Organização Internacional do Trabalho, o serviço doméstico, que representa 15,5% das mulheres empregadas no subcontinente americano, está se expandindo. "A segregação ocupacional que confina à maioria das mulheres a níveis mais desprestigiados do mercado de trabalho continua existindo", segundo Maria Elena Valenzuela, co-autora do estudo da OIT[18].

A segregação por tipo de ocupação é evidente. A desigualdade de gênero, conjuntamente com a discriminação étnica, é bem comum. Grande parte das mulheres pertencentes a grupos indígenas ou de origem africana enfrentam desvantagens e várias formas de exclusão no mercado do trabalho. No Brasil, por exemplo, 71% das mulheres negras trabalham no setor informal, uma proporção muito maior que a dos homens negros (65%), mulheres brancas (61%) e homens brancos (48%). Na Guatemala, somente 10,6% dos trabalhadores indígenas com alguma forma de emprego se ocupam na economia formal comparado com 31,8% de trabalhadores não indígenas[19].

Mas a segregação não somente está presente no tipo de atividade realizada pelas mulheres. Registra-se, também, nos salários alcançados se comparados com o dos homens. As diferenças, por exemplo, de rendimento entre homens e mulheres são particularmente evidentes no setor informal, no qual as mulheres recebem um pouco mais que a metade da renda dos homens. Inclusive no setor formal da economia a renda mensal das mulheres chega a ser somente 75% da masculina. As diferenças de renda entre os sexos na América Latina são maiores que em outras regiões do mundo.

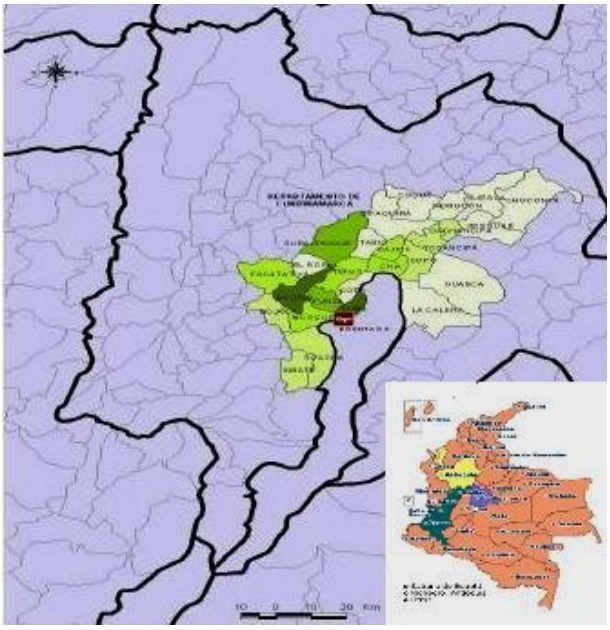
A OIT também confirma que as mulheres ainda têm uma desvantagem em relação à proteção social. A maioria das mulheres acima dos 65 anos não tem aposentadoria ou outra forma

[18] ADITAL, 2006. Op.cit.
[19] Ibid.

de seguridade porque elas passaram toda sua vida adulta ocupadas no serviço doméstico não-remunerado e/ou cuidando da sua casa[20].

O Caso da Produção de Flores na Colômbia

Mapa 1. Principais Municípios Floricultores do Altiplano Cundiboyacense[21].



A agroindústria das flores na Colômbia, especificamente no "altiplano cundi-boyacense" (mapa 1), teve seus inícios em meados dos anos 1960, resultado de um empreendimento de investidores estrangeiros, principalmente norte-americanos. Hoje em dia a área dedicada a esta cultura estendeu-se em grande parte do noroeste da zona metropolitana de Bogotá e começando a excluir, inclusive, outro tipo de produtos agrícolas necessários para garantir as necessidades alimentares desta cidade.

A partir dos anos 1980, investimentos e investidores começaram a se diversificar entrando no negócio, como no caso

[20] Ibid.
[21] ORGANIZACION *No te Comas el Mundo*, 2005.

dos japoneses. Não obstante, o setor, tanto na produção como na distribuição, se converteu num monopólio comandado pelos Estados Unidos e que abarca agora não somente o capital destinado à agroindústria, mas, também, uma variedade de investimentos no setor financeiro.

Os dados indicam que a Colômbia é o segundo exportador de flores do mundo depois da Holanda; os participantes deste negócio são ao redor de 500 empresas que exportam 98,5% da sua produção, dirigida principalmente ao mercado norte-americano, sob o controle de uma firma norte-americana que exerce, nos EUA, o monopólio sobre a comercialização deste produto.

O interesse deste artigo é demonstrar, no caso das flores, a mudança tanto no processo de trabalho como na estrutura deste. É evidente que o agronegócio das flores na Colômbia na atualidade é um dos setores econômicos mais dinâmicos e que produzem maiores lucros[22] a partir de um maior controle sobre o trabalho e trabalhador e de uma maior exploração deste último.

Condições de Emprego e Reprodução Social na Indústria das Flores

O desenvolvimento do processo de trabalho na agroindústria da floricultura na Colômbia tem gerado, durante os últimos anos, muitos debates no âmbito internacional, devido, especialmente, à freqüente exploração da força de trabalho, mormente, do trabalho feminino. Isto está relacionado, como já vimos, com as atuais condições de competitividade na economia mundial que levam as empresas a buscarem cada vez mais a obtenção de lucros através da *precarização* do trabalho.

As condições de trabalho nesta indústria estão caracterizadas pela *flexibilização* do processo de trabalho e da mão-de-obra; os contratos curtos; a instabilidade dos trabalhadores;

[22] De acordo com dados da CORPORACION Cactus as exportações de flores na Colômbia, entre 1990 e 2003, passaram de US$ 229.000.000 para US$ 700.000.000.

o uso de mão-de-obra migrante ilegal, geralmente feminina, jovem e sem filhos; a ausência de proteção à mulher gestante e a exposição a tóxicos dentro da cultura, entre outras[23]. A preferência sexual se deve talvez à facilidade de controle e disciplinarização do trabalho feminino: a mulher está disposta a exercer um tipo de trabalho rotineiro e fatigante no qual não se precisa de altos níveis de qualificação e treinamento. O processo de trabalho permite a divisão interna de tarefas dentro da empresa: o trabalho masculino é utilizado para cargos de mando e supervisão, enquanto que o feminino é usado para labores manuais que exigem muita destreza e habilidade. Estas condições alimentam o caráter discriminatório e hostil deste tipo de trabalho.

As empresas dedicadas a este setor da agroindústria na Colômbia estão empregando, direta e indiretamente, ao redor de 150 mil pessoas, das quais 75% constituídos por mulheres jovens com baixos níveis de qualificação e de educação[24]. As formas de contratação dos empregados vão desde a contratação direta por parte do proprietário da indústria (característica cada vez mais declinante) até a sub-contratação realizada por meio de empresas de serviços temporários e de cooperativas de trabalho. Por outro lado, ultimamente se estabelece um outro tipo de contratação que requer do trabalhador o desenvolvimento de certas atividades específicas e que está aliviada de qualquer vínculo empregatício.

Na maioria dos casos registrados, os contratos não têm duração maior do que seis meses, o que exime as empresas sub-contratantes dos custos de aposentadoria, férias, licença por motivo de doença ou de indenizações, ou seja, de direitos inalienáveis dos trabalhadores. No caso das cooperativas (muitas das quais são formadas por trabalhadores demitidos ou, no pior dos casos, pelas próprias empresas das flores) o trabalhador tem a necessidade de se associar e de contribuir com uma quota de afiliação, o que

[23] CORPORACIÓN *No te comas el mundo*, Op. Cit.
[24] Os dados oficiais falam de 75 mil empregos diretos e 75 mil indiretos, não obstante, segundo dados da CORPORACION *No te comas el mundo*, (Op Cit.), existem pelo menos outros 75 mil mascarados sob modalidades diferentes ao emprego formal como a peonagem ou a empreitada.

deteriora ainda mais o seu salário. Num outro extremo, quando os contratos são de tipo verbal, os trabalhadores não são reportados como tais, o que os leva a não poder reclamar, no caso de abusos, nem a ter nenhum direito de caráter trabalhista. Esta diversificação nas formas de contratação, além de permitir às empresas reduzir seus custos, cria instabilidade e condições de competição entre os trabalhadores impedindo sua organização e, por conseguinte, a exigência de seus direitos.

O salário médio dos trabalhadores da indústria de flores na Colômbia não ultrapassa o salário mínimo mensal estabelecido pela lei deste país ($381.500 pesos para 2005), equivalente a 150 dólares, aproximadamente[25]. Ou seja, os trabalhadores colombianos estão recebendo na ordem de 5,12 dólares diários quando nos Estados Unidos as mesmas tarefas são pagas a razão de 6,32 dólares por hora[26]. Estes dados põem em evidência a clara desvantagem da força de trabalho colombiana se comparada com a norte-americana. Enquanto outros dados demonstram que o caráter lucrativo deste tipo de indústria está baseado na redução dos custos da mão-de-obra. Por exemplo, os gastos totais realizados pelas empresas das flores no setor trabalhador, no que se refere à semeadura, colheita, classificação e empacotamento correspondem, na Colômbia, a 28% do total dos custos da produção, enquanto que nos Estados Unidos e Europa esta cifra esta ao redor de 50%[27]. Neste sentido, entende-se que os ganhos obtidos na agroindústria das flores na Colômbia estão diretamente relacionados com a superexploração da mão-de-obra feminina.

Quanto à jornada de trabalho, esta normalmente corresponde a oito horas e meia por dia, mas nos momentos de pico da demanda na produção (Dia dos namorados, Dia das mães, Dia de ação de graças) os trabalhadores chegam a fazer jornadas

[25] Não obstante e para o melhor dos casos, segundo a CORPORACION *Cactus*, 2003, os salários líquidos, depois dos descontos por seguridade social, ficam em $298.216 pesos, ou seja, 130 dólares, aproximadamente.
[26] CORPORACION *No te comas el mundo*, Op. Cit.
[27] CORPORACIÓN *Cactus*, Op Cit.

diárias de até 10 horas ou mais, sem o reconhecimento das horas extras[28]. De acordo com isto, e dado que o salário mínimo não é suficiente, os trabalhadores estão obrigados a trabalhar muitas horas extras por dia, o que implica o desgaste natural de suas condições de saúde e bem-estar. Outra das condições que faz com que os trabalhadores estejam pressionados a trabalhar mais é uma outra modalidade de contratação que implica o pagamento segundo os resultados dos trabalhadores, ou seja, uma forma de controle do trabalho que se baseia num sistema de bonificações, no qual o salário depende das metas alcançadas pelos empregados, metas que são cada dia aumentadas em virtude dos resultados obtidos por estes e que, para certos anos, já chegaram a se duplicar. Isto constata que a floricultura chegou a ser, assim, uma das áreas da produção que usa as mais altas intensidades de mão-de-obra nos setores agrícola e agroindustrial[29].

O Caso da Indústria Maquiladora no México

A indústria maquiladora se concentra, principalmente, nas atividades da montagem, transformação e/ou conserto de componentes destinados à exportação. Seu surgimento se deu a partir dos anos 60 especialmente em alguns países de América Central e Ásia onde os governos aprovaram legislações flexíveis referentes a incentivos fiscais e à contratação de mão-de-obra para favorecer a instalação e funcionamento destas indústrias.

As maquiladoras operam sob regimes fiscais de exceção, situação que permite importar insumos sem pagar tarifas alfandegárias e produzir e exportar pagando somente uma pequena tarifa que é agregada no país da sua localização e que difere das cobradas para outros tipos de empresas exportadoras. Outra condição importante é que estas indústrias operam com o

---

[28] Segundo a legislação da Colômbia (*Lei 789, de dezembro de 2002)* a ampliação da jornada diurna de trabalho (de 18h ás 22h), reduz o pagamento por conceito de horas extras: as que antes se pagavam como extras noturnas agora são pagas como diurnas. De igual maneira há redução no pagamento de domingos e feriados, na ordem de 25%.

[29] CORPORACION *No te comas el mundo*, Op. Cit.

conceito de vantagens competitivas, neste caso mão-de-obra barata, especialmente a feminina.

No México, esta indústria foi iniciada durante os anos 1960 como resultado de um programa trans-fronteiriço pautado com o governo dos Estados Unidos que visava controlar a entrada de mexicanos naquele país[30]. Como conseqüência disto, 77% das maquiladoras se encontram localizados nos estados fronteiriços da Baixa Califórnia, Chihuahua, Tamaulipas, Sonora e Nuevo León, a região norte do país que se converteu num grande pólo de atração para os trabalhadores mexicanos[31] (mapa 2).

Com a institucionalização desta indústria no México em 1983, se traçaram uns objetivos principais que apontavam para a criação de empregos, a integração da tecnologia à indústria nacional, a capacitação da mão-de-obra, a distribuição do salário, o aproveitamento da capacidade industrial ociosa e a captação de divisas. Mas estes objetivos nunca lograram sua finalidade: as maquiladoras, como indústrias vinculadas completamente à exportação, estiveram totalmente desarticuladas da economia mexicana. O mais preocupante é que há mais de 30 anos do estabelecimento de sua operação, este tipo de economia não favorecera ainda nem um desenvolvimento industrial baseado em tecnologias próprias, nem uma queda dos índices de pobreza e miséria que reduza a migração para os Estados Unidos[32].

[30] O propósito deste programa era dar emprego aos trabalhadores mexicanos que, para esta época já não podiam atravessar a fronteira deste país como conseqüência da suspensão do programa "Bracero" que, instituído durante os anos 1940, tinha como propósito permitir a entrada livre dos mexicanos no território americano para ser contratados como trabalhadores rurais.
[31] COMAS, 2002.
[32] Ibid.

Mapa 2. Estados fronteiriços do Norte do México[33].

O Processo e as Condições de Trabalho na Indústria Maquiladora

No início dos anos 1980, já estavam operando no território mexicano 585 maquiladoras aproximadamente, cifra que aumentou drasticamente depois da celebração do NAFTA[34] nos anos 1990, para 7180 no ano 2002[35]. Não obstante, a assinatura deste acordo somente beneficiou as empresas norte-americanas que, dada a flexibilidade do governo mexicano quanto à legislação trabalhista, começaram a se deslocar para este país na procura de uma oferta de mão-de-obra mais barata.

Em termos de emprego, no ano de 1995, estas indústrias estavam empregando pelo menos 500 mil pessoas[36]; mas, para o começo do ano 2000, e devido à contração do mercado como resposta à queda nas vendas nos mercados de exportação, os capitais começaram a se deslocar para outros países deixando no desemprego mais de 280.000 trabalhadores no ano de 2002[37]. Ao

[33] Disponível na Internet in: http://www.mty.itesm.mx/daf/deptos/ec/ci/images/mapa.gif
[34] O Nafta é um acordo de livre comércio que estabelece uma eliminação tarifária progressiva, de forma que após dez anos do início do acordo (1994), as barreiras comerciais deixariam de existir. Dentro das regras estabelecidas, visou-se principalmente proteger as economias dos países envolvidos e impedir que outros países pudessem ter acesso ao mercado norte americano. WEISSHEIMER, 2003.
[35] Deste grande total somente se contabilizaram 3750 maquiladoras que operam como empresas de caráter formal, o restante, ou seja, 3430, operam sob a informalidade, Ibid.
[36] HUMAN RIGHTS WATCH, 1996. Outros dados falam que, para o ano de 1995, a indústria maquiladora estaria empregando ao redor de 1 milhão de mulheres. Em: "El trabajo de las mujeres en la globalización y los acuerdos comerciales. CUT, 2006.
[37] A recessão da economia dos Estados Unidos levou, no ano de 2002, a uma perda do 20,6% dos postos de trabalho na indústria maquiladora do México, Centro América e Caribe (de um total de 1.847,974) e ao cancelamento e fechamento de pelo menos 768 empresas maquiladoras. Quer dizer,

contrário do que se pensava a respeito do NAFTA, o problema do desemprego vem se agravando nos últimos anos, em razão do quadro recessivo da economia norte-americana[38]. O salário médio neste tipo de indústria correspondia para o ano de 2002 a 9,6 dólares pela jornada diária de oito horas, ou seja, 1,20 dólares por hora. Não obstante, a retração da indústria maquiladora no México produz uma deterioração salarial enorme que, somado ao aumento da produtividade requerido por este setor da economia, leva aos trabalhadores a aumentar suas jornadas de trabalho, inclusive dobrá-las com a finalidade de aumentar seus salários.

O reajuste das empresas, fechamento definitivo e a baixa na produção estão acompanhados de um retrocesso de salários e prestações neste setor industrial. Por exemplo, para dezembro de 1999 estes valores correspondiam a US$ 635,12 milhões; para o ano seguinte aumentaram a US$ 799,93 milhões, para retroceder a US$ 746,54 milhões em abril de 2001. O retrocesso nesse período é de US$ 53,39 milhões, enquanto para o ano de 2003 esse retrocesso continuou até chegar a US$ 550,43 milhões. Como se pode observar o valor dos salários e prestações dos trabalhadores da indústria maquiladora recuou em US$ 121,96 milhões desde seu ponto mais alto alcançado de dezembro do ano 2000 a abril de 2002.[39].

A Condição da Mão-de-obra na Indústria Maquiladora

Como no caso da agroindústria das flores na Colômbia, a indústria maquiladora no México tem alta demanda pelo trabalho das mulheres jovens e com baixos níveis de educação e qualificação, por serem mais suscetíveis ao controle e à

386.000 demissões dos quais 72.74% (280,790) correspondem a empresas do México. COMAS, Op. Cit.

[38] A Volkswagen do México, instalada no estado de Puebla, anunciou, no mês de julho de 2003, a demissão de dois mil trabalhadores, o que representa 20% do total de empregados da empresa. Esta decisão de reduzir em 24% seu programa de produção para 2003 foi explicada ante a queda das vendas nos mercados de exportação, especialmente nos EUA. WEISSHEIMER, Op. Cit.

[39] *COMAS*, Op. Cit. Segundo esta mesma autora, a redução dos salários dos trabalhadores mexicanos nos últimos 18 anos (1982-2000) chegou perto de 75,92%.

exploração[40]. O aumento da jornada de trabalho dentro das fábricas é um bom exemplo disto.

No caso da maquiladora coreana Dyc Vikin, por exemplo, as empregadas costumavam trabalhar dez horas e meia por dia. Não obstante, e com a finalidade de incrementar a produtividade dentro da fábrica, foram se adicionando horas a mais à jornada de trabalho. Este tempo adicional, de caráter obrigatório para todos os trabalhadores, tem que ser trabalhado sob pena da não-remuneração do dia completo. Esta é uma situação ilegal de acordo com a legislação mexicana, já que a jornada não deveria ultrapassar as 48 horas semanais de trabalho[41].

Embora esta situação seja já em si mesma bem penosa, as condições de controle sobre o trabalhador ultrapassam sua própria corporeidade e natureza psico-social. Durante a jornada de trabalho as empregadas têm restrições para falar, ir ao banheiro ou solicitar alguma licença nos casos de doenças ou problemas familiares, isto sob penalidade de descontos ou de não-pagamento completo de seu salário. Estas condições dizem respeito aos direitos humanos, direitos da mulher e direitos do trabalhador que são completamente esquecidos pelos governos ao tolerar ou indeferir este tipo de comportamentos por parte das empresas estrangeiras.

Por outro lado, e sem dúvida alguma, o controle sobre o trabalho já não se limita somente ao recinto fechado da fábrica. Outro tipo de modalidade de serviço nessa indústria é o trabalho familiar que se desenvolve dentro das casas das empregadas. Ou seja, este tipo de ocupação exige dos empregados um sobre trabalho que muitas vezes está acondicionado para todo um grupo familiar incluindo crianças e idosos que laboram por relevos. Irremediavelmente e considerando a situação de crise atual do

---

[40] Além disso, vários autores já denunciaram que, na atualidade, este tipo de indústria está empregando ilegalmente elevadas quantias de mão-de-obra jovem e infantil. WEISSHEIMER, Op. Cit; COMAS, Op. Cit.

[41] FLORES. Op. Cit.

capitalismo, os trabalhadores estão obrigados a trabalhar demais e inclusive se incorporar às atividades da economia informal.

O Cenário Brasileiro

É importante destacar, também, que no Brasil hoje vivem cerca de 1,5 milhão de estrangeiros de forma irregular que têm seu trabalho explorado com a informalidade, baixos "salários", e longas jornadas de trabalho semi-escravo/escravo. Ocorre não só com imigrantes, mas com migrantes e também com a população carente e miserável de nosso país. É o caso, por exemplo, dos trabalhadores rurais, dos coletores de cana-de-açúcar, das minas de carvão, dos vendedores de balas e limpadores de vidros nos faróis, os "guarda-carros" das ruas centrais.

O trabalho escravo no Brasil contemporâneo existe, e se caracteriza pela supressão da liberdade, a coerção é dada pelas dívidas acumuladas, apropriação dos documentos, dificuldade de acesso ao local de trabalho e coerção física, humilhação e maus-tratos. Ocorre em fazendas, carvoarias, em lugares isolados de difícil acesso e também nos grandes centros, principalmente em oficinas de costura clandestinas que utilizam mão-de-obra de bolivianos, peruanos, colombianos etc.

Este cenário mostra não simplesmente o que é tão óbvio, crianças e jovens trabalhando horas a fio debaixo de sol ou chuva, descalços ou com calçados inadequados, queimados pelo sol, aparentando ser mais velhos, com a cara suja, olhos lacrimejantes ou "sem olhos", expressão do descaso governamental. Porém, são essas características, esses olhares que desnudam como vive nossa sociedade pobre e excluída da formalidade, de direitos garantidos, de sonhos que alimentem um futuro digno. Segundo o IPEC[42], existem cerca de 5 milhões de crianças e adolescentes em

[42] Programa Internacional para a Eliminação do Trabalho Infantil, que tem mais de 100 programas financiados pela OIT, que visam implementar políticas integradas de retirada e proteção à criança e ao jovem do trabalho precoce.

atividade laboral (eram 8,4 milhões, entre 5 e 17 anos no início da década de 1990), de acordo com dados PNAD 2001, do IBGE.

Tudo isso nos revela que há tempos nossa sociedade vem tendo seus valores humanos corroídos pelos valores do capital. No Brasil a educação pública perdeu mais fortemente sua qualidade nos finais dos anos de 1970. A politicagem exercida aqui, desde sempre, desdenha dos processos e homenageia o retrocesso, estabelece a cada novo mandato condutas e normas divergentes das anteriores, impedindo a continuidade de projetos e de compromissos já estabelecidos e encaminhados, proporcionando rios de dinheiro jogados fora, desestimulando o fortalecimento de ações sociais das comunidades carentes.

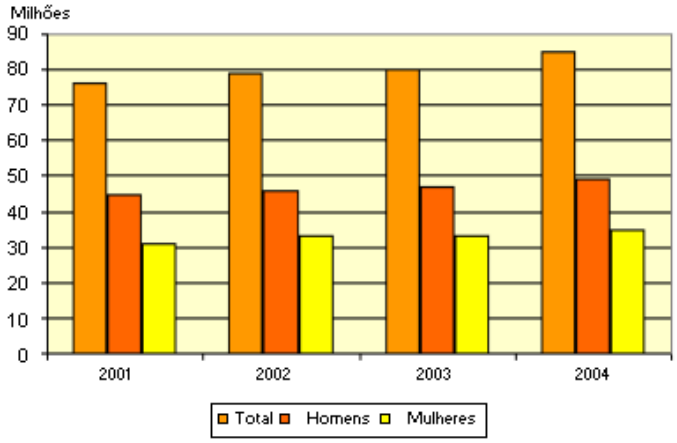
O fetichismo anunciado pela mídia atinge não só os adultos como as crianças que sequer sabem falar, mas já sabem indicar o que querem. Essa mídia atinge ricos como pobres, e ambos acalentam seus sonhos de consumo como podem, seja na Daslu ou no "camelô", o ambulante da 25 de Março. Essa mania de consumo exacerbado levou ao crescimento dos setores informais, das fábricas e oficinas de costura clandestinas dos coreanos e chineses, que "empregam" latino-americanos pobres e ilegais no país como migrantes nordestinos, que não conseguiram emprego nas grandes cidades. Das lojas e camelôs que comercializam produtos chineses; coreanos, baratinhos ou caros (NIKE), confeccionados com trabalho escravo de lá; os vendedores de balas nas ruas que não sabem o que os espera e os produtores das balas que vendem como nunca sem ter ônus no departamento pessoal. Isso restringe ainda mais nossa evolução econômica, pois as pequenas e médias empresas nacionais não têm suporte suficiente para produzir tanto a tão baixo custo, a não ser que "escravizem" também.

Esses jovens que vemos nos faróis, ou aqueles que não vemos, pois estão sujos de carvão, são vítimas da falta de

perspectivas como também do capital que estimula o super-crescimento econômico de determinadas regiões e desconsidera as outras, que sem sistema adequados de educação, prevenção, saúde, formam uma massa e um contingente de pessoas que não só lutam para viver, como vivem para lutar, que no fim são nossas vítimas pois somos nós consumidores que acabamos permitindo isso, quando compramos e não exigimos, não pesquisamos ou não nos importamos mesmo sobre quem, onde e como produziu-se aquele pacote de açúcar, a caninha destilada que é vendido a preço de ouro nos mercados internacionais, e em nossos bares e hotéis de luxo; bem como aqueles cruzeiros ou churrascos onde o carvão é fonte de energia; roupas, sapatos fabricados também com o trabalho escravo ou semi-escravo. A sociedade consumista é isso mesmo, não tem tempo para observar, não tem condições ou coragem para questionar e ir contra. Ela apenas se comove com as reportagens quando é assaltada, ou quando seu filho, que teve uma boa escola, tem carro etc., se envolve com drogas.

O mercado de trabalho formal, cada vez mais escasso, portanto, mais competitivo, anuncia a má qualidade dos sistemas públicos educacionais, afinal somos "educados" para sermos "alguém" na vida. Quando na verdade o mercado busca pessoas habilitadas para exercerem múltiplas atividades, não é incomum encontrarmos colegas que já cursaram uma faculdade e exercem atividades muito distintas da qual se formaram. As empresas cobram mais de seus funcionários, constituindo uma demanda de mercado divergente do que se tinha há algum tempo, que era de menor qualificação ou nenhuma, pois hoje há maior utilização da mão-de-obra qualificada.

Gráfico 1: Brasil, Pessoas Ocupadas - 2001-2004



FONTE: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2004.

Muitas empresas, atualmente, principalmente as do setor de serviços, contratam um número excessivo de estagiários para funções de grande responsabilidade, pagando-lhes menos, sem ônus de benefícios e acima de tudo com um enorme retorno do funcionário, tanto de seu desempenho, já que fará de tudo para ser efetivado, quando de sua mais-valia, que com certeza é muito superior à de um trabalhador celetista, com direito a férias remuneradas, 13º salário, etc.

Também não é incomum que encontremos pessoas que cursaram o nível superior e mal sabem escrever ou pouco entendem sobre sua profissão; a quantidade de universidades que na verdade vendem diplomas e transformam em "profissionais" pessoas incompetentes, malformadas e sem vontade. Vemos muitos desses "profissionais" no setor da educação pública fundamental, o que nos mostra que existe toda uma engrenagem (voluntária ou não) de esfacelamento da educação de qualidade, da educação de transformação social, humana, legítima. Já que não é cobrado do professor que ele seja um educador, o que lhe é cobrado é que cumpra o calendário, que tente não reprovar os alunos, que os faça permanecer dentro da sala de aula e evitar a evasão escolar.

O subemprego, a precariedade e a pobreza da classe trabalhadora se acentuam gradativamente e a passos largos. A partir do Censo Demográfico de 2000, que abrangeu cerca de 556 microrregiões do país, o Instituto de Economia da UFRJ concluiu que a informalidade atinge 58,1% dos ocupados no Brasil ou equivalente a 38,1 milhões de pessoas. Ao considerar apenas os trabalhadores não registrados e que não contribuem com a Previdência, o trabalho informal chega a 48,5% dos ocupados; calculados os que não são registrados, mas que são contribuintes, o número sobe para 50,8%. O total de 58,1% chega com os trabalhadores (domésticos) registrados e os por conta própria que são contribuintes.

As Instituições que visam Nosso "Bem-querer"

O longo processo de reestruturação de capital ainda permanecerá em países emergentes que tendem a seguir cada vez mais as políticas de estabilização econômica à base da coerção social, do medo, da insegurança, da privação dos direitos adquiridos tempos atrás e hoje "esquecidos". O Estado se redefine conforme as necessidades do cenário econômico, visando garantir algum espaço no mundo globalizado. Um dos maiores problemas dessa redefinição do papel do Estado está na abdicação de seu papel de comprometimento com as populações nacionais e isto acaba por repercutir nesta população o sentimento constante de insegurança e de ineficácia do poder público.

As populações mais carentes se sentem assistidas por instituições não-governamentais, que na verdade "executam" muitas vezes o papel que deveria caber aos representantes políticos e à própria política local, mas não se sentem assistidas por essa representação pública, que na verdade terceirizou seu papel. A população em geral também não reconhece essa terceirização, ora porque tem o acesso mais restrito a esses recursos, ora porque vê ineficácia dos serviços por ela utilizada. Essa desvinculação da associação das ONGs ao governo, limita o contingente de pessoas

atendidas, como, também, e principalmente, a cobrança mais ferrenha sobre o Estado, já que essas populações estão sofrendo uma intervenção paliativa aos seus problemas e acabam deixando de reivindicar.

No Brasil as ONGs são qualificadas como OSCIPs (Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público) ou como Utilidade Pública Federal. Por se constituírem como alternativa para que a iniciativa privada intervenha de maneira organizada na sociedade, promovendo ações sociais, culturais ou assistenciais, o Estado brasileiro, de maneira compensatória oferece-lhes benefícios fiscais. Então muitas vezes vemos "almas caridosas" que auxiliam determinada comunidade, com cursos de qualificação que visam garantir o seu auto-sustento. Esses projetos, embora pareçam solucionar um problema, na verdade têm efeito placebo, que obviamente uma hora fará reemergir o problema. O que devemos analisar é se existe coerência entre o que estas ONGs pregam e o que realmente fazem. Uma vez que essas instituições pertencem ao setor de Serviços, é uma gerenciadora de assuntos públicos; são subsidiárias sem o mesmo recurso do Estado, portanto, precarizadas de certa maneira, pois são dependentes do Estado e acabam por manter parcialmente critérios de custos mínimos, que acarretam em conseqüências desagradáveis a estas organizações que pregam publicamente a solidariedade e a justiça social, mas internamente há a instrumentalização de seus voluntários ou a precarização de seus trabalhadores, além disso necessitam, pouco a pouco, relegar sua autonomia crítica e política, podendo chegar a simples instrumentos de políticas neoliberais que se utilizam de tudo aquilo que lhe é útil. O fato é que existem poucas ONGs sérias e com compromissos que viabilizem a essas populações carentes uma parcial estabilidade social e econômica. Mas não devemos esquecer daquelas que "tapam o sol com a peneira" e, ao invés de promover ações que tenham retorno determinado, promovem aquilo que se esfacela com o tempo (pouca duração) e reacendem novamente os mesmos problemas, ou outros piores, já

que o objetivo da ação não era de romper com o ciclo crescente de desigualdade, mas freá-lo por algum tempo. Uma vez que certas ações independem somente de "boas ações" por parte de um grupo, mas, sobretudo, de uma mudança estrutural da comunidade a que pertence e da sociedade como um todo.

Referências Bibliográficas

ADITAL. "Poca valorización". Disponível na Internet, in: www.adital.com.br/site/noticia.asp?lang=ES&cod=21813. 2006.

ANDERSON, Perry. "Balanço do neoliberalismo".In: SADER, Emir. GENTILI, Pablo (org.). *Pós-neoliberalismo: As políticas sociais e o Estado democrático.* RJ: Paz e Terra, 1995.

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho - Ensaios sobre a afirmação e negação do trabalho.* São Paulo: Boitempo Editorial, 2004.

_____ . "A nova morfologia do trabalho e do desenho multifacetado das ações coletivas".In: Caderno Andes, Brasília, Nov/ 2005, nº. 21, p. 8-16.

BEVILACQUA SOBRINHO, Agenor. "Bertolt Brecht - arte crítica e 'globalização': um realista num mundo irracional" Dissertação de Mestrado. UNESP, 2000.

COGGIOLA, Osvaldo. "América Latina entre la década perdida y la globalización". Apostila, 2006.

_____ . "Crise econômica e movimentos sóciopolíticos na América Latina: da transição democrática à nova emergência da luta social" In: Caderno Andes, Brasília, Nov/ 2005, No. 21, p. 35-52.

COLOMBIA. *Lei 789, de dezembro de 2002*. que regula sobre a ampliação da jornada diurna de trabalho e reduz o pagamento por conceito de horas extras: Disponível na Internet in: www.cgtcolombia.org/pdf/Ley789.pdf

COMAS, Andrea. Las maquiladoras en México y sus efectos en la clase trabajadora. Disponível na Internet in: http://rcci.net/globalizacion/2002/fg296.htm, 2002.

CONFEDERACIÓN Unitária de Trabajadores de Colômbia. El trabajo de las mujeres en la globalización y los acuerdos comerciales. Disponível na Internet in: http://www.cut.org.co/DOC/MUJERESLIDERES.doc+FLORES+%2B+EMPLEO+PRECARIO+%2B+COLOMBIA&hl=pt-BR&gl=co&ct=clnk&cd=7. 2006

CORPORACION Cactus. Disponível na internet in: http://www.debtwatch.org/documents/enprofunditat/Deute_ecologic/florscactus.pdf

FARIA, Glauco. “Democracia Amputada”. In: Fórum, Set.2005, p.8-11

FLORES, Maria, 2005. “La desechabilidad de la fuerza de trabajo femenina en las maquiladoras de prendas de vestir: el caso de la maquiladora Dyc Vikin.” Disponível na Internet In: www.rebelion.org/noticia.php?id=18182

GIL, Carlos Gómez. "Las ONGs en la globalización." In: ESPEJO, Clotilde Cuellar. Una mirada crítica a las ONG. Revista Pueblos. Março, 2005.

HARVEY, David. *A Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.* São Paulo: Loyola, 5ª. edição, 1992.

HIRATA, Helena. "Por quem os sinos dobram? Globalização e divisão sexual do trabalho" In: Trabalho e cidadania ativa para mulheres. CEM, 2003.

HOBSBAWM, Eric J. *Era dos extremos. O breve século XX.* São Paulo: Cia das Letras, 2000.

HUMAN RIGHTS WATCH, Sin garantías: discriminación sexual en el sector de maquiladoras de México. Disponível na internet in: http://www.hrw.org/spanish/informes/1996/mexico.html.1996.

MAPA dos Estados fronteiriços do Norte do México.
Disponível na Internet in:
http://www.mty.itesm.mx/daf/deptos/ec/ci/images/mapa.gif

MARTINS, J.S. *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano.* São Paulo: Hucitec, 1997.

ORGANIZACION *No te Comas el Mundo*. Disponível na Internet in: www.notecomaselmundo.org. 2005.

SALAMA, Pierre. Pobreza e exploração do trabalho na América Latina. Boitempo. Editorial, 1999.

TAVARES, Maria Conceição & FIORI, José, Luis (org.) *Poder e dinheiro.* Uma economia política da globalização. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

VAINER, Carlos B. "A violência como fator migratório. Silêncios teóricos e evidências históricas." In: Travessia. São Paulo, Mai-ago /1996, nº. 25.

WEISSHEIMER, Marco. Após 9 anos de Nafta, México vive pobreza e desemprego In: www.consciencia.net/2003/08/09/nafta.html. 2003

Resenha: FURTADO, C. Transformação e Crise na Economia Mundial. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

Em fins de 2006, a Editora Paz e Terra lançou, em forma de livro, dez artigos de Celso Furtado, escritos ao longo dos anos sessenta, setenta e oitenta do século passado, sobre economia mundial. Especificamente, os artigos concentram-se nas modificações do cenário externo após o fim da segunda grande guerra mundial. Sobre o fio condutor destes textos, que contém, de modo geral, as mesmas idéias-força desenvolvidas de modo distinto ao longo dos anos em que escrevia, Furtado escreve:

"A idéia central, desenvolvida ao fio de dois decênios, é simples: as modificações políticas causados pelo segundo conflito mundial conduziram à integração dos mercados das economias capitalistas industrializadas, reduzindo a capacidade reguladora dos estados-nacionais, e aumentando a autonomia de ação das grandes empresas. (p.9-10)"

Os textos mostram toda a maestria de Furtado na discussão do cenário econômico – neste caso, internacional. A narração passa pela descrição de como os Estados Unidos passaram de uma situação, no pós-guerra, de superávits na balança comercial e na conta-corrente, para uma progressiva situação de elevação de suas importações e de exportação de capitais. Deve-se lembrar que naquela situação de "escassez de dólares" e de investimentos domésticos na Europa, os Estados Unidos desempenharam um papel tutelar no sentido de elevar suas importações e de instalar filiais de suas empresas em muitos países europeus. Isso provocou, coloca Furtado, a posterior valorização do dólar, a perda de competitividade das exportações norte-americanas, e uma elevação das importações deste país – que resultaram em desemprego e perda de posições no comércio internacional para os Estados Unidos.

Furtado sempre ressalta que a lógica da nova ordem econômica do pós-guerra é a desregulação das atividades internacionais dos conglomerados multinacionais e dos bancos, para os quais não há uma legislação que regule suas atividades. O resultado, põe Furtado, é a elevação das flutuações, e a perda de poder de atuação dos Estados

nacionais em induzir os movimentos das atividades econômicas. Explica-se assim o pano de fundo geral da crise das políticas inspiradas nas idéias de Keynes.

"A partir do momento em que as filiais de uma empresa localizadas no exterior têm acesso ao mercado financeiro internacional, já não é possível submeter a matriz a uma política de crédito de âmbito nacional, ou seja, fundada em equilíbrios macroeconômicos definidos internamente. Se lhe convier contornar as limitações da política local, a matriz poderá, de uma forma ou de outra, obter recursos de suas filiais. A ação das autoridades locais fica circunscrita às empresas que não se transnacionalizam, o que passa a ser forte incentivo a engajar-se nesta direção." (p. 231)

Podem-se vislumbrar as conseqüências disto no caso de localidades onde se verifica índices de desnacionalização de aproximadamente 40% da estrutura produtiva, como o Brasil.

Furtado não se esquiva, é claro, de descrever como o crescimento da massa enorme de capitais sem aplicação após a elevação dos preços do petróleo nos setenta impactou na periferia do sistema econômico mundial: crescimento com base na importação de capital, endividamento, e tutela do Fundo Monetário Internacional. (Liquidando, "de quebra", o campo socialista mundial, que também embarcara no endividamento fácil do período.) Critica a utilização deste órgão para a gerência das dívidas do terceiro mundo, função para a qual nunca fora criado. E indica como se transformou numa agência de manutenção dos interesses financeiros dos Estados Unidos.

Celso Furtado, aqui e ali, nestes textos escritos até o fim dos anos oitenta, parecia deixar transparecer um otimismo de que as contradições iam levar a uma resolução positiva dos problemas. Como a criação de mecanismos de regulação internacional, por exemplo. Diferentemente da postura de suas obras nos anos noventa, pessimistas, dado que os Estados Unidos reafirmavam seu poder mundial e a desregulação atingia níveis nunca antes vistos, com crise estendida para toda a periferia, Furtado ainda parecia crer numa possível autonomia do Estado e numa resolução não-conflitiva das disputas globais.

"Existem indícios de que se gesta uma época de convergências para uma concepção do desenvolvimento que implica em um novo projeto de civilização. (p.120)"

Quanto à China, nutria o mesmo otimismo: *"Não é de esperar-se que este país, de cerca de um bilhão de habitantes e baixo nível de acumulação, enverede pelo caminho das formas de consumo que são favorecidas pela atual OEI (Organização dos Estados Independentes)." (p.141)*

Não importa, porém, que o elemento utópico, que Furtado sempre manteve como norte em seus trabalhos, tenha sido obscurecido pelos tristes rumos que a economia internacional (e brasileira...) conheceu nos anos noventa. A obra é uma descrição histórica exata, crítica e detalhista do contexto 1945-1990. Uma obra de um pensador que nunca se curvou aos modismos e ao falatório fácil típicos dos deslumbrados economistas terceiro-mundistas que freqüentam as universidades metropolitanas.

Vitor Eduardo Schincariol
Doutorando – DH – FFLCH - USP

Resenha: URQUIDI, V. L. *Otro siglo perdido. Las politicas de desarollo em América Latina (1930 – 2005).* México: FCE, 2005.

A crescente especialização acadêmica trouxe aspectos positivos e negativos para o campo da História Econômica. Entre os primeiros, destaca-se a melhor compreensão de processos históricos específicos, mediante análises estruturadas sobre dados empíricos sólidos. Entre os segundos, cita-se o perigo da perda da visão do todo. Muitos desses estudos, excessivamente verticalizados, não demonstram capacidade de articulação entre a parte por eles analisada e complexo tecido da história. O resultado é a terrível sensação de um quebra-cabeça, no qual apenas um dos seus inúmeros pedaços se encontra em nossas mãos. Como o resto se esvaiu, torna-se impossível saber qual seria a imagem formada pelo jogo completo.

A história da economia latino-americana no século XX é um dos inúmeros exemplos desses quebra-cabeças cujas peças ainda estão dispersas. Não há dúvida de que os estudiosos da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina), entre os quais Raúl Prebisch e Celso Furtado, realizaram obras primorosas sobre o tema entre as décadas de 1940 e 1960, porém não apresentaram - exatamente devido à amplitude dos seus trabalhos - um embasamento empírico suficientemente forte que permitisse a solidificação das suas teses junto ao mundo acadêmico. Ao longo dos anos 1970 e 1980, porém, vários estudos específicos apareceram a fim de cobrirem tal lacuna. Comprovou-se, mediante contraponto com as análises empíricas da evolução das economias brasileira, venezuelana, argentina, chilena, mexicana, entre outras, o quanto vários aspectos da teoria cepalina se encaixavam nos modelos de desenvolvimento apresentados por tais países. Mesmo assim, ainda escasseava um trabalho de peso que reunisse todas as peças do quebra-cabeça da economia latino-americana nos Novecentos. É exatamente essa lacuna que a obra de Victor L. Urquidi, *Otro siglo perdido – Las politicas de desarrollo em América Latina, 1930 – 2005* ("Outro século perdido – As políticas de desenvolvimento na América Latina, 1930-2005"), publicado pela editora Fondo de Cultura Econômica em 2005, visava preencher.

De fato, ao se observar a trajetória da vida acadêmica e profissional do autor, poder-se-ia pensar na possibilidade dessa difícil tarefa ser alcançada. Victor Urquidi nasceu na França em 1919, mas, devido ao trabalho diplomático de seu pai, se mudou cedo para a América Latina.

Sua formação primária ocorreu em diferentes países do continente: Colômbia, El Salvador, Uruguai e México. Em 1940, após ter completado o ensino secundário na Espanha, formou-se em Economia na Universidade de Londres. Em razão da guerra, voltou para a América Latina e começou a trabalhar no Banco del México. Ali, ao entrar em contato com pessoas do meio público, especialmente da Secretaria da Fazenda Federal, teve a oportunidade de participar de importantes encontros internacionais do período bélico, tais como a Conferência Interamericana sobre Cooperação Financeira e Controle dos Bens Inimigos (1942) e, atuando como secretário técnico da delegação mexicana, da Conferência de Bretton Woods (1944). Ainda no Banco del México, ele conheceu Raúl Prebisch - que, após ter sido demitido do Banco Central da Argentina em 1943, vinculou-se, entre outras, a esta instituição. Urquidi passou, dessa maneira, a manter contato com estudiosos que, futuramente, formariam o *corpus* da CEPAL. Depois de 1945, vinculou-se em definitivo à Secretaria da Fazenda Mexicana e, no final daquele ano, tornou-se membro do corpo técnico do Banco Mundial nos Estados Unidos. Lá, foi encarregado de estudar minuciosamente as potencialidades das economias brasileira e venezuelana em termos de "desenvolvimento sustentável". Ele próprio admitiu *a posteriori* que essa experiência lhe permitiu um acúmulo de dados empíricos impressionante sobre tais países. Em 1951, Prebisch o convidou para ser diretor dos estudos da Oficina Regional da CEPAL no México. A partir daí, mergulhou mais a fundo na vida acadêmica. Em 1966, tornou-se presidente do Colégio de México, uma das mais prestigiosas instituições de ensino nacionais. Por vinte anos, dedicou-se à pesquisa e, em especial, ao projeto de coletar todos os dados possíveis sobre as economias dos países latino-americanos a fim de fazer um trabalho único acerca da evolução das políticas de desenvolvimento no continente ao longo do século XX. Em 1987, voltou para os Estados Unidos como membro do ILAS (Instituto de Estudios Latinoamericanos). Ao mesmo tempo em que lecionou em vários cursos de pós-graduação do país, tal como no de Economia da Universidade de Texas, continuou sua monumental pesquisa. Em 2004, após concluí-la, faleceu. No ano seguinte, a editora Fondo de Cultura publicou-a.

O resultado, por incrível que pareça, foi decepcionante. O que se percebe ao longo das quase seiscentas páginas do livro é, de fato, uma pesquisa empírica de fôlego, porém de baixo caráter analítico. O leitor se vê obrigado a encarar parágrafos e mais parágrafos de puras e áridas

citações numéricas sem as posteriores – e fundamentais – dissecações interpretativas. Falta, em vários momentos da obra, a apresentação da cereja do bolo, ou seja, aquilo que amarra e dá sentido para todas as elucidações empíricas feitas pelo autor. Não que estas não sejam importantes - muito pelo contrário, são essenciais -, mas se tornam pedantes, cansativas e pouco esclarecedoras diante da escassez analítica.

Nos poucos momentos da obra em que Urquidi demonstra preocupação em explicar o monumental empírico coletado, não se vê, da mesma forma, grande coisa. Ao analisar, por exemplo, os pífios índices de crescimento agregado da América Latina entre as décadas de 1980 e 1990, o autor apresenta como um dos seus fatores, entre outros aspectos, a questão do suposto protecionismo excessivo concedido aos setores fabris locais. Conforme o autor, isso tornou as indústrias latino-americanas "obsoletas" perante suas congêneres internacionais e, com isso, despreparadas para suportar a brusca abertura econômica ocorrida no continente no período. Segundo ele, uma das possíveis saídas para esse imbróglio era a de uma gradual retirada dos suportes estatais para esses ramos, mediante prática de uma "política sólida" de crescentes inversões em áreas vinculadas à ciência, tecnologia e educação. Todavia, não se comenta, nem por um instante, a questão da dependência tecnológica dos países periféricos diante dos centrais, os *lobbys* das grandes corporações a fim de manterem intactos seus privilégios em termos de patentes e - muito menos - as dificuldades financeiras estruturais das nações latino-americanas no que tange ao financiamento dessas políticas. Da mesma maneira, quando Urquidi se propõe a discutir o sério problema da dívida externa na América Latina, observa-se o mesmo problema: um amontoado de dados e superficiais bases analíticas.

Para os estudiosos do tema, portanto, a aquisição da obra é válida devido à vasta pesquisa empreendida pelo autor. Aqueles, todavia, que procuram reunir as peças do quebra-cabeça, só há uma coisa a dizer: estamos, infelizmente, diante de um *"otro libro perdido".*

Felipe Pereira Loureiro

Mestre em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP)

Normas de Publicação:

A REPHE publica textos inéditos referentes às áreas de História Econômica e Economia Política. Os textos podem ser:

- Artigos: mínimo de dez páginas em times new roman tamanho 12, em espaço 1,5.
- Resenhas: entre duas a sete páginas em times new roman tamanho12, em espaço 1,5.
- Entrevistas: entre duas a sete páginas em times new roman tamanho 12, em espaço 1,5.

Os textos devem ser enviados ao e-mail rephe01@hotmail.com .
Juntamente com o texto, devem ser enviados um resumo de dez linhas (no caso dos artigos), uma versão em inglês do resumo, e um breve registro da qualificação acadêmica e profissional do(s) autor(es).
As normas de citações, referências, gráficos e tabelas seguem os padrões da norma técnica da ABNT.
Pede-se que a bibliografia seja incorporada às notas de fim, quando relevante.
Os conceitos emitidos nos textos publicados pela revista são de responsabilidade de seus autores.

PRÓXIMA CHAMADA DE TEXTOS: 10 de novembro de 2007
© NEPHE 2007

© NEPHE 2007
http://nephe01.tripod.com
e-mail: rephe01@hotmail.com