

CONTROVÉRSIAS SOBRE A NEW ECONOMIC HISTORY

Josemir Camilo de Melo
Professor de História, UFPB

Este artigo é uma retomada de outro publicado nesta revista, sob o título "A Ideologia da New Economic History", essencialmente um comentário crítico da obra de Patrick O'Brien⁽¹⁾. Aqui se pretende abordar as contradições existentes entre economistas e historiadores a respeito desta escola, bem como entre marxistas e seguidores da New Economic History.

A Nova História Econômica, ou New Economic History, como é internacionalmente conhecida, é uma nova metodologia criada por economistas e historiadores para levar adiante pesquisas históricas em áreas onde os métodos tradicionais não foram capazes ainda de prover bons resultados: Sua mais importante característica é o uso de matemática e computadores para lidar com séries de dados. Os que trabalham com tal metodologia se utilizam da História, da Economia, da Estatística e da Filosofia e do método hipotético-dedutivo, numa tentativa de obter respostas satisfatórias, embora hipotéticas, sobre problemas específicos de certas sociedades históricas. Tal metodologia tem sido aplicada em estudos acerca do trabalho escravo e sobre ferrovias, como, por exemplo os trabalhos de Fogel e Coatsworth e qualquer assunto da História Econômica onde se possa aplicar as categorias de poupança social e análise contrafactual⁽²⁾.

(1) MELO, Josemir Camilo de. "A Ideologia da New Economic History". In: *Raízes*. Nos. 2-3, Campina Grande, Jan-Dez. 1983, pp.177/181; O'BRIEN, Patrick. *The New Economic History of the Railways*. London, 1977. Agradeço os comentários feitos ao texto original por José Jobson de Andrade Arruda.

(2) FOGEL, Robert William. *Los Ferrocarriles y el Crecimiento Económico de Estados Unidos*. Madrid, 1972; COATSWORTH, John. *Growth against Development (the Economic Impact of Railroads in Porfirian Mexico)*. North Illinois University Press, 1981.

A despeito de todos estes instrumentos e das técnicas modernas, tanto a própria Escola, bem como seus resultados, estão cheios de controvérsias. Uma delas é ideológica, já que esta metodologia tem sido aplicada em estudos sobre economias capitalistas, sob a teoria econômica clássica. Nenhum estudo, parece, tem sido produzido dentro de e sobre o modo de produção socialista, apesar de uma informação do professor Eric J. Hobsbawm, de que havia um estudo sobre a Lituânia⁽³⁾. No entanto esta pequena experiência com um país não tipicamente soviético, como a Lituânia (considerando que o socialismo lá era um tipo de ditadura russa, imposta por Stalin em 1936), não acreditamos que seja uma amostra de boa representatividade, muito embora Lenin e Marx usaram bastante de análises quantitativas.

A tendência à teoria clássica é revelada por O'Brien, quando diz que "Alternativamente os historiadores da New Economic History têm trazido respostas a uma espécie de questões onde o instrumental da teoria clássica, em geral e da análise neo-clássica em particular, podem ser usados com o máximo efeito"⁽⁴⁾.

O universo onde a NEH tem sido aplicada limita-se a alguns países da Europa, Estados Unidos, Austrália, México e Peru. Além do mais, a NEH não leva em consideração o processo histórico da acumulação primitiva de capital. A Escola prefere usar o conceito de fatores de produção, como ele aparece ao longo de todo o corte epistemológico, dentro do binômio "inputs/outputs". Até certo ponto isto parece ser uma questão tautológica: "(...) maior taxa de crescimento deve vir (de mais fatores) (...) terra, trabalho, capital, educação e organização empregados (...) para produzir output"⁽⁵⁾.

(3) CAMILO, Josemir e BRANDÃO, Marcus Venicius. "ERIC J. HOBSBAWM: (Entrevista)". A União, João Pessoa, 21/2/91, PP. 12/13.

(4) O'BRIEN, Patrick. *The New Economic History of the Railways*. London, Croom Helm, 1977. p.18; Fogel, op.cit.,p.114.

(5) O'Brien, op. cit. p.16.

Por outro lado, cada historiador prefere trabalhar com dados produzidos por um tipo de sociedade historicamente definido⁽⁶⁾, o que parece um tipo de positivismo, isto é, a realidade histórica não é questionada ao todo. É dada como fato real. Assim, o fato é a realidade. Eles pensam que o fato de manipular dados estatísticos os leva a serem mais científicos que os estudiosos da velha História Econômica. Põem mais importância na escolha dos inputs e sua quantificação do que sobre o método "genético". Agindo assim, eles negligenciam a História como um processo evolutivo. Neste caso, os historiadores usam um sofisticado método estruturalista, coletando da História somente aqueles aspectos (inputs) que lhes interessam, para organizar matematicamente suas tabelas. Em seguida, eles comparam várias estruturas, uma com a outra, reduzindo a História a uma armação teórica pré-fabricada⁽⁷⁾.

Como os historiadores da NEH não descobriram ainda um novo método, mas apenas têm aplicado técnicas estatísticas a um particular modo de produção, eles têm tido certo sucesso em medir, por exemplo, produtividade, mas ao nível micro-econômico. No entanto, seus argumentos são menos científicos do que eles pensam, devido a controvérsias sobre os limites teóricos, como O'Brien enfatiza: "(...) nem teoria nem estatística são aptos para resolver disputas sobre a razoável ou plausível taxa de mudança estrutural"⁽⁸⁾. Ele também discorda dos pioneiros da escola, precisamente com relação aos grandes temas da história e reconhece a grande contribuição da velha escola de

(6) O que os economistas buscam é uma análise baseada no equilíbrio; no entanto, o papel do historiador é exatamente trabalhar com as mudanças. Ver Camilo e Brandão, op. cit.

(7) O'Brien, op. cit. p.17; Prado Júnior, Caio. "História Quantitativa e Método da Historiografia". In: Debate e Crítica, N° 6, São Paulo, 1975, p.6; Fogel acha que seu método produz uma história científica. Ver LIGHTNER, David L. "Railroads and the American Economy. The Fogel Thesis in Retrospect". In: The Journal of Transport History, Vol.4, pp.20/34.

(8) O'BRIEN, op. cit. p.19; Ver também deste mesmo autor *Transporte y Desarrollo Económico en Europa. 1789-1914*. (Madrid, s/ data). p. 26; LIGHTNER, op. cit; p.25.

História Econômica como supridora de históricos detalhes e perfil do mecanismo de desenvolvimento numa sociedade capitalista.

Como o objetivo da NEH é evitar erros como os cometidos pela velha escola da História Econômica (descrição factual sem análise), seu primeiro passo é medir a diferença entre o custo do transporte das ferrovias e de outros meios de transporte. Assim fazendo, historiadores e economistas encontram o impacto causado pelos serviços ferroviários sobre a poupança social ("social savings"), muito embora sem usar conceitos da economia política, o que torna isto uma mera retrospectiva econométrica⁽⁹⁾.

De outro modo, a análise contra-factual é uma técnica aplicada para revelar se o conceito de poupança social é ou não uma falsa proposição em História. Tal conceito está baseado num hipotético argumento, através do qual podemos comparar, histórica e empiricamente, a realidade com a suposição de que tal realidade nunca existira. Isto não passa de um exercício teórico, na certa, e cuja conclusão não é historicamente lógica. Poupança social portanto, segundo O'Brien, é "(...) a diferença entre o custo de transporte, de fato, em um dado ano, e o custo alternativo de transporte exatamente dos mesmos bens entre os mesmos pontos sem ferrovias"⁽¹⁰⁾. Ou seja, para revalidar o conceito de "poupança social", a NEH recorre a outro conceito, a "análise contra-factual". Este nada mais é que um argumento hipotético que a Escola usa para comparar a realidade empírica, como uma realidade, se assim podemos dizer, virtual. Uma história onde supomos que tal realidade nunca tenha existido. Isto é, nos parece um silogismo: se a primeira premissa é aceita, a segunda estará correta.

A respeito deste conceito, há muitos pontos de vista entre os historiadores da NEH. Fishlow, Hawke e Maze, por exemplo, parecem

⁽⁹⁾ A respeito do conceito de economia retrospectiva, ver Pierre Vilar "Para una Mejor Comprension entre Economistas y Historiadores. "Historia Cuantitativa" o Economia Retrospectiva?" In: *Que es la Historia Cuantitativa?* Buenos Ayres, 1973, pp.69-97

⁽¹⁰⁾ O'BRIEN, *The New Economic History of the Railways*. p.18 and "Transporte y Desarrollo Economico en Europa", 1789-1914. p.26.

usar um raciocínio mais hipotético, ao excluir as mudanças positivas ou negativas durante um dado ano⁽¹¹⁾. No entanto, isto raia ao absurdo, desde que a história tem que ser vista como um todo. Fogel, por exemplo, prefere comparar a diferença de inputs entre "(...) o nível de renda real de 1890 e o nível da renda nacional que teria prevalecido se a economia tivesse feito um ajustamento o mais eficiente possível ajuste dos transporte à ausência de (...) ferrovias"⁽¹²⁾. Evidentemente, se um setor da produção é fechado ou desativado por muito tempo, teria de haver formas de investimentos do PNB, como em canais, rodovias e obras públicas etc.

Este tipo de economista baseia suas suposições sobre um fechamento abrupto de uma ferrovia depois de sua construção e calcula o output através dos fretes resultantes do tráfego de bens durante o dado ano. O próximo passo é comparar com fretes de outros meios de transportes. O montante de poupança social será a média do output ferroviário dentro do PNB⁽¹³⁾. Tal argumento é uma falsa interpretação, principalmente com respeito ao conceito de poupança social como um montante "(...) igual ao benefício extra obtido pela sociedade..."⁽¹⁴⁾. Agindo assim, eles parecem com pensadores holistas, tomando a sociedade como um todo, sem conflitos sociais e ausente de interesses de classes. Lucro e mais-valia (de acordo com a teoria marxista), por exemplo, vão para aqueles que controlam os meios de produção, isto é, o capital. Além do mais, que valor tem o conceito de poupança social para a História Econômica, se é cotado somente para um limitado e dado tempo (um ano, por exemplo)? Para transferir tal avaliação para uma série de anos, isto não passa de um mero exercício

(11) Sobre as críticas a Fogel, ver LIGHTNER, David L. "Railroads and the American Economy. The Fogel Thesis in Retrospect". In: *The Journal of Transport History*, Vol.4, Nº 2, 1983, pp.20-34,

(12) Ver O'Brien, *The New Economic History of the Railways*. p.32; CHAUNU, Pierre. "A Economia: Ultrapassagem e Prospectiva." In: LE GOFF, Jacques e NORA, Pierre (Org.) *História: Novos Problemas*. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora, 1967, p.49.

(13) O'BRIEN, "Transporte y Desarrollo Economico en Europa", op.cit. p.25.

(14) O'BRIEN, *The New Economic History of the Railways*. p.24.

de matemática e não História em si mesma. Teríamos, assim, uma História de "se", uma História hipotética. O'Brien chama a atenção sobre a generalização de dados de um simples ano, e mais ainda ele diz que "(...) ferrovias nunca fizeram uma diferença entre crescimento e estagnação"⁽¹⁵⁾.

Outro conceito muito em voga na NEH é o de "taxas sociais de retorno", isto é, o excedente do consumidor somado à receita bruta, menos as despesas e depreciação do capital, mais (...) todos os benefícios adicionais positivo ou negativo, acrescidos a grupos sociais e empreendimentos na economia (...) para um dado ano⁽¹⁶⁾ Isto parece impossível de ser medido, levando-se em conta que, no caso do Brasil, nós temos uma larga herança colonial. Viajar em trens no Brasil nunca poderia ser comparado com os Estados Unidos, onde foi criado um tráfego regular de passageiros. "Taxas sociais de retorno" são deduzidas tanto da oportunidade que alternativos meios de transporte possam ter, quando uma ferrovia é desativada, bem como do incremento que os produtores pagam como salvaguarda da produção e circulação das mercadorias através de outros meios de transporte. No entanto, O'Brien, diverge desta opinião afirmando que "(...) as taxas marginais de retorno sobre o capital investido em ferrovias, num dado ano, diz muito pouco a respeito da importância geral" (17).

Não há consenso também, entre os historiadores da NEH, com respeito ao conceito de "análise contra-factual". Floud e O'Brien, por exemplo, mostram desconfiança e mantêm uma margem de reserva sobre os resultados obtidos através deste método e conceito⁽¹⁸⁾.

Muitas divergências existem entre os scholars da NEH, como sobre o conceito "linkage" entre ferrovias e industrialização. Antes de tudo, a ferrovia deve ser considerada como uma indústria, como Marx argumenta. Parece que os historiadores da NEH não consideram

(15) O'BRIEN, *The New Economic History of the Railways*. pp.38/9; FOGEL, op. cit. p.56.

(16) O'BRIEN, *The New Economic History of the Railways*. p.41.

(17) O'BRIEN, *The New Economic History of the Railways*. pp.43,53/4.

(18) Sobre esta controvérsia, ver LIGHTNER, op.cit. pp.20/34.

ferrovia como indústria em si mesma. Mesmo admitindo esta lacuna, os teóricos da NEH concluem que as ferrovias foram importantes como investimento de bens em período de recessão. Eles não se dão conta que tal argumento prova exatamente que a ferrovia é uma indústria em si mesma, cuja produção é a mercadoria tempo/valor do produto, ou seja, a produção de uma certa mercadoria só se torna possível com o grande encurtamento progressivo do tráfego, adicionando ao produto valor de mercadoria⁽¹⁹⁾. Em algumas instâncias, transformando valores de uso em valores de troca, como alguns horti-fruti-granjeiros de fundo de quintal que, de repente, viram mercadoria de consumo na capital, levados pelo trem⁽²⁰⁾.

Por outro lado, se as ferrovias foram de grande influência em períodos contra-cíclicos tanto na Inglaterra como nos Estados Unidos, este não foi o papel das rodas de ferro no Brasil, onde investidores aplicavam seu capital praticamente devido ao retorno da taxa de 7% de juros paga em ouro, em Londres, pelo governo brasileiro. O sistema ferroviário, implantado no Brasil, obedecia aos princípios do "neo-colonialismo", ou seja, a aliança do sistema ferroviário com o modelo de exportação de produtos primários, em que as ferrovias eram construídas para ligar as zonas agrícolas ao porto de exportação⁽²¹⁾.

MARXISTAS E A NEH

É em torno da análise contra-factual que a NEH recebe a maior carga de críticas. Na Inglaterra, um dos nichos ideológicos da escola, a NEH tem sido atacada por marxistas, mas pela recente corrente socialista e feminista da Workshop History, liderada por Hobsbawm.

(19) MARX, Karl. *O Capital*. Livro Segundo, Vol.III. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, (s/ data). pp.56, 152/3 e 155.

(20) VAN UFEL (Pseudônimo). *A Ferrovia do Recife ao Limoeiro*. Recife, Typographia Industrial, 1885.

(21) O'BRIEN, *The New Economic History of the Railways*. p.57; SAES, Flávio. *A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira*. São Paulo, Hucitec, 1986, pp.19-27; Sobre o conceito de "neo-colonialismo" ver Tulio Halperin Donghi. *História da América Latina*. Rio de Janeiro, Paz e Terra. SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo, 1870/1940*. São Paulo, Hucitec/INL/MEC, 1981, p.32.

Roderick Floud, um dos corifeus da NEH, tem polemizado com os marxistas em si e com os defensores da Workshop History. Quanto aos marxistas, Floud critica a incapacidade deles de se engajar em pesquisas de dados⁽²²⁾. Pierre Villar chama a NEH de Economia retrospectiva, enquanto outros historiadores econômicos rejeitam a NEH como uma moda dos anos 70, como ironiza Cannadine: "The Climateric of the Cliometric has come and gone" (O climatério da cliométrica vem e vai)⁽²³⁾.

A History Workshop ataca a NEH afirmando que "O interesse em números e seu uso está perfeitamente ligado à ausência de quaisquer questões propriamente históricas" e o que eles estão fazendo "(...) é impor idéias modernas sobre o passado"⁽²⁴⁾. Floud ainda argumenta seu desapontamento sobre a tática de se evitar dados quantitativos, quando eles não estão à mão. Mesmo assim, ele mostra como um historiador social escreveu um livro sob a perspectiva marxista usando o método quantitativo, como John Foster em seu "Class Struggle and the Industrial Revolution"⁽²⁵⁾.

Contra a idéia de que os historiadores quantitativos têm despolitizado a História social devido à sua obra com séries matemáticas, Floud acusa os historiadores da "Workshop" de serem corifeus de uma (...) recriação romântica da experiência individual, uma tentativa de fazer ressurgir a vida do passado, (o que) é um estilo de história que está firmemente implantada dentro da tradição humanística do conhecimento histórico, impressionista, emotivo e quente ao coração. Os marxistas são românticos e ineptos para fazer grandes investimentos sobre dados quantitativos, o que necessita de coragem, já que a pesquisa é um difícil e doloroso trabalho⁽²⁶⁾.

(22) FLOUD, Roderick. "Quantitative History and People's History". In: History Workshop, Issue 17, (Oxford), 1984, pp.113/124.

(23) CANNADINE, David. Thoughts on the New Economic History, after Floud, op. cit. p.114.

(24) Ver a opinião de Judt em Floud, op. cit. p.118.

(25) Floud, op. cit. p.119.

(26) Floud, op. cit. p.121.

Floud tem alguma razão em seu comentário contra os marxistas, mas, por outro lado, a NEH não usa qualquer categoria econômica marxista, como modo de produção, mais-valia e acumulação primitiva de capital. Isto quer dizer que a NEH é ainda um método disponível somente para o modo capitalista de produção. Logo, usando somente categorias da economia clássica, seus temas percorrem somente os caminhos da estrutura ideológica capitalista. Por exemplo, parece inadequado aplicar a análise contra-factual sem se ter em mente a função da acumulação primitiva de capital na formação do capitalismo. A ferrovia, em si mesma, é um resultado da acumulação de capital realizada no período colonial. Avaliar se as ferrovias foram ou não importantes para o processo de industrialização ou para a economia nacional, parece ser um mero exercício hipotético, que não soma nenhuma nova informação ao processo Histórico. É, no caso, como diz Hobsbawm, que a NEH é uma super simplificação da História, transformando-a numa série de equações matemáticas. Ele não acredita que, até o presente momento, a NEH tenha conseguido produzir novas idéias, novas proposições para a história⁽²⁷⁾.

Hobsbawm, no entanto, não é tão radical em suas críticas, tanto que defende, até certo ponto a NEH e faz algumas críticas ao radicalismo de alguns marxistas. Para ele, a mais importante função da NEH é testar teorias e verificar, com rigorosa análise, se elas permanecem. Hobsbawm diz ainda que o valor mais positivo desta Escola é testar a proposição de que a escravidão tornou-se economicamente não-rentável. Eles tentam mostrar que, em matéria de investir capital, a escravidão não tinha sido economicamente não-rentável. Isto, no entanto, só pode ser feito através dos métodos da NEH. O método e teoria, baseados em premissas de que a escravidão não foi rentável, deveriam ser revisados. Quanto aos ataques dos historiadores marxistas, Hobsbawm se opõe a certos grupos de

⁽²⁷⁾ CAMILO, Josemir e BRANDÃO, Marcus Venicius. "ERIC J. HOBSBAWM: (Entrevista)". A União, João Pessoa, 21/2/91, PP. 12/3.

esquerda que rejeitam usar dados estatísticos na história: "Eu não acredito que seus pontos de vista estão corretos"⁽²⁸⁾.

Hobsbawm não esquece, entretanto, de criticar a NEH sob o ponto de vista do historiador. A NEH, diz ele, aplica o conceito neo-clássico de equilíbrio. A dificuldade é que tal teoria não é bastante clara, tanto quanto mais realista ela seja e, mais ainda, a NEH frequentemente simplifica a realidade. Além do mais, a fragilidade em usar a teoria do equilíbrio é que os historiadores estão interessados precisamente em situações onde não há equilíbrio, onde as coisas estão exatamente mudando e não quando elas já têm mudado, permanecendo em ou atingindo o equilíbrio⁽²⁹⁾.

Outra contradição entre marxistas e a NEH, diz respeito ao conceito de poupança social, que é oposta ao de mais-valia. A NEH aplica aquela categoria para a economia norte-americana, mas se supõe que ela deva ser revisada quando aplicada, seja a sociedades coloniais, seja sobre economias dependentes. No caso do Brasil, o conceito de poupança social parece não ter valor, desde que grande número de ferrovias eram britânicas. Isto quer dizer que havia um fluxo de capital para o exterior, já que a mão-de-obra era muito barata e não havia qualquer legislação a respeito da jornada de trabalho (a mais-valia). Ademais, a aplicação de tal conceito sobre as ferrovias no Brasil não têm sentido já que o país não tinha meios alternativos de transportes, como canais e rios navegáveis, como nos Estados Unidos e Inglaterra. Ainda mais, o país tinha somente dois ou três produtos de exportação (açúcar, café e algodão), e mesmo assim isto dependia de diferentes regiões e tempos históricos⁽³⁰⁾.

(28) Idem, *ibidem*.

(29) Idem, *ibidem*.

(30) LEFF, Nathaniel. "Custos de Transporte, Investimentos em Infra-Estrutura e Desenvolvimento Econômico no Brasil Durante o Século XIX". In: Estudos Econômicos, Vol. 14, N° 3, São Paulo, IPE, USP, 1984, pp.701,722.

HISTORIADORES BRASILEIROS E A NEH

A batalha a cerca dos princípios da NEH tem muitos críticos no Brasil, tanto da parte dos marxistas, como daqueles que seguem os parâmetros da Escola Quantitativa Francesa, e ainda por parte dos tradicionais economistas, keynesianos ou não. Os métodos quantitativos da Escola Francesa no Brasil são defendidos por ex-alunos da *École des Annales*, como Gadiel Perruci, que afirma que as técnicas da NEH não são senão maneiras neo-positivistas aplicadas à história, mascarada com um aparato estatístico, o qual, muitas vezes alucina alguns historiadores inconscientes e que tal escola não passa de modelos econométricos, cheios de séries de dados históricos, mas que não passa de um exercício de estilo, numa historiografia extremamente pobre como é a norte-americana. Perruci estudou os preços de produtos no final do século XIX em Pernambuco e infelizmente não faz qualquer referência a ferrovias⁽³¹⁾.

Da *École des Annales* é também Katia Mattoso e José Jobson, bem como a "Escola" quantitativa do Paraná. No entanto, Jobson tem posição diferente da de Perruci ao afirmar que os dados quantitativos não foram usados com maior aplicação por preconceito, por suspeição de empirismo pragmático. Jobson vai mais longe e faz clara distinção entre as variações da escola francesa, como a serial, de Chaunu, que passou a incorporar estudos também do político e das mentalidades. Neste caso, lembra Jobson, esta vertente diverge da história quantitativa de Marczewski, como se verá, adiante. Sobre o uso da NEH no Brasil, respondendo a uma questão, Jobson diz que ela só é exequível para os

(31) PERRUCI, Gadiel. "História Quantitativa em Questão". Recife, Universidade Federal de Pernambuco, *Cadernos PIMES*, N° 2, 1973, p.77; ainda do autor "Le Prix a Recife (1890-1950)". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930*. Paris, 1973, pp.219/230; e *A República das Usinas*. Rio de Janeiro, 1978, p.156. Perruci arrola vários historiadores engajados na História quantitativa como Istvan Jancso e Katia Mattoso "Como Estudar História Quantitativa da Bahia no Século XIX"; Mattoso "Os Preços na Bahia de 1750 a 1930" e Jôhildo Athayde "Epidemias e Flutuações na Bahia.

decênios mais recentes, em pleno século XX, porque antes o Brasil vivia uma era proto-estatística⁽³²⁾.

Entre todos estes historiadores quantitativistas, nenhum trabalha com ferrovias. Um dos poucos economistas que tem trabalhado com ferrovia, Flávio M. de Saes, também rejeita a NEH. Em seu livro "As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940", ele critica o principal conceito da NEH, a análise contra-factual, já que este modelo não é adequado para a economia brasileira, com relação ao boom ferroviário, principalmente devido à inadequação de se comparar a ausência de ferrovias com alternativos meios de transporte. Saes critica os métodos da NEH, mas comete certa injustiça quando diz que nem mesmo os tradicionais meios de transporte, como lombo de burros e carros de boi, possuem os mais simples registros estatísticos⁽³³⁾.

Infelizmente, tenho que discordar um pouco de Saes no que diz respeito a dados de tradicionais meios de transporte. Pesquisando ferrovias no Nordeste, tive oportunidade de colher séries de dados importantes sobre açúcar e algodão carregados em lombo de burros e carros de boi. Algumas vezes não foi possível conseguir séries de dados, senão dados com algumas lacunas, que deveriam ser preenchidas com estudos hipotéticos e fazer algumas projeções. Os relatórios do consulado Britânicos estão cheios de dados particulares que podemos organizar em séries. Outras fontes são os jornais e os relatos de viajantes.

Voltando ao criticismo, Celso Furtado também toma posição contra a NEH, alegando que "(...) os modelos macro-econômicos que nos interessam, não são baseados numa "teoria geral" da realidade econômica, devido ao trabalho de estatísticos e economistas

(32) Ver José Jobson de Arruda Andrade "História Econômica: Problemas de Método e de Ensino", in: O Homem e a Técnica, Anais do IX Simpósio da ANPUH, pp.921 a 923 e 929; ainda de Jobson, ver "História e Crítica da História Econômica Quantitativa na Época Moderna", in: Revista de História, Vol.IV, N° 110; e "Resultados e Tendências da Pesquisa em História Quantitativa na Época Moderna". In: Revista de História, Vol. LVI, N° 112. (Ver bibliografia final).

(33) SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo, 1870/1940*. São Paulo, Hucitec/INL/MEC, 1981, p.40, nota 7.

empiricistas, que têm se dedicado a eles, depois de um longo tempo para estabelecer (...) o quadro de múltiplos processos sociais suscetíveis de serem quantificados. Este trabalho de cartografia social demanda alguma simplificação em todas as maneiras⁽³⁴⁾.

No entanto, ele diz que "(...) esta construção não poderia ser possível se os economistas não tiverem uma idéia global sobre a realidade econômica"⁽³⁵⁾. Celso acrescenta que o problema é verificar em que maneira seria possível transpor um padrão de racionalidade de uma fase histórica para outra, o que está de fato, dentro de todo modelo macro-econômico. Não há análise macro-econômica sem uma globalização histórica. Mas é Furtado, no entanto, que aplica o conceito de "renda per capita" para estudos sobre a Colônia, em seu "Formação Econômica do Brasil".

Contrário a Celso, vem o seu colega naqueles "Colloques Internationaux", Oliver Onody, com seu ensaio, repleto de dados estatísticos, provar que o capital estrangeiro foi de grande vantagem para o desenvolvimento brasileiro. Usando um tipo de estruturalismo, Onody fornece-nos dados, mas padece de uma análise global⁽³⁶⁾. É semelhante ao caso de Mircea Buescu, autor de um compêndio de história quantitativa, que naqueles "Colloques" apresentou um trabalho sobre a inflação brasileira, numa visão mais próxima à NEH norte americana supn (37).

Os historiadores quantitativistas brasileiros seguem a Escola francesa e mesmo um marxista como Caio Prado Júnior, recorre ao

⁽³⁴⁾ FURTADO, Celso. "Analyse Économique et Histoire Quantitative". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930*. Colloques Internationaux du CNRS, Paris, 1973, pp. 20 e 24.

⁽³⁵⁾ Furtado, op. cit. p.24.

⁽³⁶⁾ ONODY, Oliver. "Quelques Aspects Historiques des Capitaux Étrangers au Brésil". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930*. Colloques Internationaux du C.N.R.S., Paris, pp.269/314.

⁽³⁷⁾ BUESCU, Mircea. "L'Inflation Brésilienne de 1850 à 1870: Monetarisme et Structuralisme". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1850 à 1930*. Colloques Internationaux du CNRS, Paris, 1973, pp. 395/411; *Métodos Quantitativos em História*. Rio de Janeiro, Livros Técnicos e Científicos Editora, 1983.

historiador Pierre Villar para argumentar contra a NEH. Prado Júnior rejeita a aplicação de categorias de hoje sobre o passado histórico, como PNB e outros. Caio denomina a NEH de contabilidade retrospectiva⁽³⁸⁾. Outros, como Ciro Flamarion Cardoso, que produziu junto com Hector Perez Brignoli, um manual de métodos da história, também recusa a NEH, baseado no argumento de Pierre Villar. A principal objeção se refere à aplicação de conceitos modernos sobre situações históricas, e, mais precisamente, à análise contra-factual⁽³⁹⁾. Outro historiador hispano-americano Tulio Halperin Donghi comenta que a NEH é um método criado por economistas, baseado no método hipotético-dedutivo e não numa metodologia histórica. Halperin, ademais, não acredita que historiadores sejam capazes de reconstruir a História sem os fatos, ou mais ainda, sem uma global visão dos eventos⁽⁴⁰⁾.

A CRÍTICA FRANCESA SOBRE A NEW ECONOMIC HISTORY

A École des Annales tem produzido uma rica crítica contra a NEH através de seus principais historiadores como Frédéric Mauro, Pierre Chaunu, Pierre Villar, François Furet e outros. Mauro chega a ver um certo progresso nos estudos Anglo-saxônicos, mas argumenta que os historiadores e economistas que trabalham com tal escola têm a tendência de reduzir a história econômica em história contemporânea ou a um ingênuo universalismo, que é, de fato, uma visão de mundo ideológica. Chaunu, por sua vez, diz que a escola quantitativa americana comete um absurdo em tentar estudar as ferrovias dos

(38) PRADO JÚNIOR, Caio. "História Quantitativa e Método da Historiografia". In: *Debate e Crítica*, N° 6, São Paulo, 1975, pp.5, 6 e 16.

(39) CARDOSO, Ciro Flamarion e BRIGNOLI, Hector Perez. *Os Métodos da História*. Rio de Janeiro, Graal, 1979, pp.37/9 e 65; ver também de Ciro Flamarion Cardoso, "História da Agricultura e História Regional: Perspectivas Metodológicas e Linhas de Pesquisas". In: *Agricultura, Escravidão e Capitalismo*. Petrópolis, Vozes, 1979, pp.13/94.

(40) DONGHI, Tulio Halperin. "La Cuantificación Histórica: Trayectoria y Problemas". In: *Los Estudios Históricos en América Latina*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1977, pp.434/447.

Estados Unidos sem elas (a análise contra-factual). Ele reforça sua crítica, afirmando que a NEH é incapaz de estudar o período de 1800-1830, o qual mostra uma lacuna de visão global⁽⁴¹⁾.

Seguindo Chaunu, François Furet sustenta que os historiadores da NEH transformam o processo histórico numa econometria retrospectiva, resultando em um estudo de economia contemporânea. Sua crítica, porém, é mais dirigida à escola modelial. Para Furet, a história quantitativa não pode retroagir ao período anterior ao século XIX, mas só até o período da existência de dados, que é a época da centralização das monarquias européias. No entanto, Furet reconhece que história quantitativa "serial" (Chaunu) oferece vantagens de substituir os fatos positivistas e a repetição de dados. Daí que ele faz diferença entre as escolas de Marczweski e a de Chaunu. Mesmo assim, Furet mostra que a teoria da seriação de dados a longo termo - criando uma idéia de equilíbrio - parece-lhe uma idéia conservadora⁽⁴²⁾.

Pierre Villar, por sua vez, tentando descobrir as regras fundamentais de uma história marxista, ataca a história quantitativa proposta por Jean Marczweski como método modelial, baseado na contabilidade contemporânea aplicada sobre qualquer processo histórico.

(41) CHAUNU, Pierre. "A Economia: Ultrapassagem e Prospectiva." In: LE GOFF, Jacques e NORA, Pierre (Org.) *História: Novas Abordagens*. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora, 1967, pp.40/58; ver também Jean Bouvier, "A Economia: As Crises Econômicas", *Ibidem*, pp.21/39.

(42) FURET, François. In the Workshop of History. (Translated by Jonathan Mandelbaum). London, 1984, pp.41 a 43; Ver Furet, "O Quantitativo em História". In: LE GOFF, Jacques e NORA, Pierre (Org.) *História: Novos Problemas*. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora, 1976, pp.49/63.

BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE ARRUDA, José Jobson de. "História e Crítica da História Econômica Quantitativa". *Revista de História*, N° 110, Vol.LV, Ano XXVIII, (São Paulo), 1977, pp.463/574.
- "História Econômica: Problemas de Método e de Ensino". In: *O Homem e a Técnica*. Anais do IX Simpósio da ANPUH, Vol. III, São Paulo, 1979, pp.917/933.
- "Resultados e Tendências da Pesquisa em História Quantitativa na Época Moderna". *Revista de História*, N° 112, Vol. LVI, 1977 (São Paulo), pp.429/436.
- BOURDELAIS, Patrice. "French Quantitative History: Problems and Promises. In: *Social Sciences History*, Vol.8, N° 2, 1984, pp. 179/192.
- BOUVIER, Jean "A Economia: As Crises Econômicas". In: LE GOFF, Jacques and NORA, Pierre. *História: Novas Abordagens. Rio de Janeiro*, Livraria Francisco Alves Editora, 1976, pp.21/39.
- "História Social e História Econômica". In: *A História Social. Problemas, Fontes e Métodos*. Lisboa, Cosmos, 1967, pp.279/300.
- BUESCU, Mircea. "L'Inflation Brésilienne de 1850 a 1870: Monetarisme et Structuralisme". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1850 à 1930*. Colloques Internationaux du CNRS, Paris, 1973, pp.395/411.
- Métodos Quantitativos em História*. Rio de Janeiro, Livros Técnicos e Científicos Editora, 1983.
- CARDOSO, Ciro Flamarion S. "História da Agricultura e História Regional: Perspectivas Metodológicas e Linhas de Pesquisas. In: *Agricultura, Escravidão e Capitalismo*. Petrópolis, Vozes, 1979, pp.13/94.
- "O Modo de Produção Escravista Colonial na América". In: SANTIAGO, Theo Araújo (Org.) *América Colonial*. Rio de Janeiro, Pallas, 1975, pp.89/143.

- e Brignoli, Hectór Perez. *Os Métodos da História*. Rio de Janeiro, Graal, 1979.
- CHACON, VAMIREH. "Historiografia Quantitativa, Historiologia Qualitativa." In: *Economia e Sociedade no Brasil*. Recife, IAA/Museu do Açúcar, 1973, pp.21/34.
- CHAUNU, Pierre. "A Economia: Ultrapassagem e Prospectiva." In: LE GOFF, Jacques e NORA, Pierre (Org.) *História: Novas Arborescências*, Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora, 1967, pp.40/58.
- COATSWORTH, John H. *Growth Against Development (The Economic Impact of Railroads in Porfirian Mexico)*. Northern Illinois University Press, 1981.
- DONGHI, Tulio Halperin. "La Cuantificación Histórica: Trayectoria y Problemas". In: *Los Estudios Históricos en América Latina*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1977, pp.434/447.
- FLOUD, Roderick. "Quantitative History and People's History". In: History Workshop, Issue 17, (Oxford), 1984, pp.113/124.
- "Quantitative History and People's History: Two Methods in Conflict?" In: *Social Sciences History*, Vol.8, Nº 2, Spring 1984, pp.151/168.
- "O Quantitativo em História". In: LE GOFF, Jacques e NORA, Pierre (Org.) *História: Novos Problemas*. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Ed. 1976, pp.49/63.
- FOGEL, Robert William. *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. (Baltimore, 1964).
- FURET, Francois. *In the Workshop of History*. (Translated by Jonathan Mandelbaum). London, 1984.
- FURTADO, Celso. "Analyse Economique et Histoire Quantitative". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930*. Colloques Internationaux du CNRS, Paris, 1973, pp. 23/26.
- The Economic Growth of Brazil: A Survey from Colony to Modern Times*. (Translated by Ricardo W. de Aguiar and Eric Charles Drysdale). Berkeley, 1968.

- Formação Econômica do Brasil.** Rio de Janeiro. Fundo de Cultura, 1961.
- JARAUSCH, Konrad H. "The International Dimension of Quantitative History: Some Introductory Reflection". In: Social Sciences History, Vol.8, Nº 2, Spring 1984, pp.123/132.
- KAHK, Juhan. "Quantitative Historical Research in Estonia: A Case Study in Soviet Historiography". In: Social Sciences History, Vol.8, Nº 2, Spring 1984, pp.193/200.
- KOCKA, Jurgen. "Theories and Quantification in History". In: Social Sciences History. Vols. 8, Nº 2, Spring 1984, pp.169/178.
- KOUSSER, J. Morgan. "The Revivalism of Narrative: A Response to Recent Criticism of Quantitative History". In: Social Sciences History, Vol.8, Nº 2, Spring 1984, pp.132/150.
- LEFF, Nathaniel. "Custos de Transporte, Investimentos em Infra-Estrutura e Desenvolvimento Econômico no Brasil Durante o Século XIX". In: Estudos Econômicos, Vol. 14, Nº 3, São Paulo, IPE/USP, 1984, pp.701/722.
- LIGHTNER, David L. "Railroads and the American Economy. The Fogel Thesis in Retrospect". In: The Journal of Transport History, Vol.4, Nº 2, September 1983, pp.20/34.
- MARCZWESKI, Jean. "Que es la Historia Cuantitativa?" In: ***Que es la Historia Cuantitativa?*** Buenos Aires, Ediciones Nueva Vision, 1973, pp.12/68.
- MARX, Karl. ***O Capital***. Crítica da Economia Política. 3 Vols. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, (s/d). Tradução de Reginaldo Sant'Anna.
- MAURO, Frédéric. ***Nova História, Novo Mundo***. São Paulo, Perspectiva, 1969.
- MELO, Josemir Camilo de. "A Ideologia da New Economic History". In: ***Raízes***. Nos. 2-3, Campina Grande, Jan-Dez. 1983, pp.177/181.
- A Lavoura Canavieira em Pernambuco e a Expansão do Capitalismo Britânico (1870-1890)***. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em História, UFPe., Recife, 1978.

- (Melo) CAMILO de. Josemir e BRANDÃO, Marcos. "Eric J. Hobsbawm: O Materialismo Histórico não é afetado pelos Acontecimentos no Leste Europeu". (Entrevista). A União, João Pessoa, 21/2/91, pp.12/13.
- O'BRIEN, Patrick. *The New Economic History of the Railways*. London, Croom Helm, 1977.
- Transporte y Desarrollo Economico en Europa, 1789-1914*. Madrid, s/d.
- ONODY, Oliver." Quelques Aspects Historiques des Capitaux Etrangers au Brésil". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930*. Colloques Internationaux du C.N.R.S., Paris, pp.269/314.
- PÉREZ-BRIGNOLI, Hector and RUIZ, Ernesto A. "History and Quantification in Latin America: An Assessment of Theories and Methods." In: Social Sciences History. Vol.8, Nº 2, Spring 1984, pp.201/215.
- PERRUCCI, Gadiel. "Le Prix à Recife (1890-1950)". In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930*. Paris, 1973, pp.219/230.
- História Quantitativa em Questão. Recife, Universidade Federal de Pernambuco, Cadernos PIMES, Nº 2, 1973.
- A República das Usinas*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.
- PLATT, D.C.M. "Dependency and the Historian: Further Objections". In: ABEL, Christopher and LEWIS, Colin M. (Ed.) *Latin América, Economic Imperialism and the State: the Political Economy of the External Connection from Independence to the Present*. London, The Athlone Press, 1985, pp.29/39.
- PRADO JÚNIOR, Caio. "História Quantitativa e Método da Historiografia". In: Debate e Crítica, Nº 6, São Paulo, 1975, pp.1-18.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo, 1870/1940*. São Paulo, Hucitec/INL/MEC, 1981.
- A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira*. São Paulo, Hucitec, 1986.

- SMITH, Peter H. "History". In: BYARS, Robert S. and LOVE, Joseph L. *Quantitative Social Science Research on Latin America*. University of Illinois Press, 1973, pp.14/6;
- VAN UFEL (Pseudônimo). *A Ferrovia do Recife ao Limoeiro*. Recife, Typographia Industrial, 1885.
- VILLAR, Pierre." Para una Mejor Comprension entre Economistas y Historiadores."Historia Cuantitativa" o Economia Retrospectiva?" In: *Que es la Historia Cuantitativa?* Buenos Ayres, 1973, pp.69-97