

O PAPEL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: UMA ABORDAGEM INSTITUCIONALISTA E KEYNESIANA

ARTHUR VINÍCIUS SALARO DE SOUSA¹

RESUMO:

O objetivo deste trabalho foi demonstrar o papel e importância do transporte ferroviário no processo de desenvolvimento econômico e apresentar propostas voltadas à realização de ampliação do sistema dessa modalidade de transporte em âmbito nacional. Foram consultadas obras de duas relevantes correntes do pensamento econômico heterodoxas, a institucionalista e a keynesiana, que nos ajudaram a fornecer sugestões com planos de ações possíveis através de políticas econômicas voltadas ao desenvolvimento de malha ferroviária no território nacional, como alternativa modal, sendo essa uma das forças motrizes responsáveis pela otimização do sistema logístico em diversos países desenvolvidos ou em desenvolvimento observados empiricamente por outros autores em muitos trabalhos já realizados. Em caráter inicial, foi descrito todo um panorama histórico do sistema ferroviário brasileiro desde sua criação até os tempos atuais e após isso foram apresentadas as propostas de políticas já mencionadas (monetária e fiscal) que podem ser conduzidas baseadas nas premissas dessas duas importantes escolas do pensamento econômico (institucionalista e keynesiana).

Palavras-chave: desenvolvimento econômico; políticas econômicas; malha ferroviária; transporte ferroviário; escola institucionalista; Institucionalismo. Escola Keynesiana; Keynesianismo.

ABSTRACT

The goal of this work was to show the role and importance of rail transport in the economic development process and to introduce proposals aimed at expanding the system of this mode of transport nationwide. Works from two relevant currents of heterodox economic thought were consulted, institutionalist and Keynesian, which helped us to provide suggestions with possible action plans through economic policies aimed at the development of the railway network in the national territory, as a alternative modal, this being one of the responsible driving forces for the optimization of the logistic system in several developed or developing countries empirically noted by other authors in many works already done. Initially, an historical overview of the Brazilian railways system from its creation to the current times was described, and after that, the aforementioned policy proposals (monetary and fiscal) were presented, which can be conducted based on the premises of these two important economic thought schools (institutionalist and Keynesian).

Keywords: economic development; economic policies; rail network; rail transport; institutionalist school; institutionalism; Keynesian School; Keynesianism.

¹ MESTRANDO Universidade Federal do ABC (UFABC)

1. INTRODUÇÃO

O objetivo do artigo é apresentar como o transporte ferroviário pode alavancar o desenvolvimento econômico utilizando propostas políticas que se baseiam na linha de pensamento econômica da escola institucional e keynesiana, analisando em quais pontos elas convergem e divergem, se enquadrando dentro de uma proposta heterodoxa de resolver problemas de crescimento econômico, principalmente de países subdesenvolvidos e com escassez de infraestrutura.

Partiremos de algumas discussões em artigos que mostram visões comuns e diferentes entre as duas escolas, utilizando como base referências que ajudarão a explicar qual o mecanismo utilizado para melhor e mais saudável atuação econômica aplicada ao tema.

Para isso serão utilizadas as seguintes abordagens no desenvolvimento do assunto: por se tratar de um artigo, entenderemos de forma sucinta a história das primeiras ferrovias no Brasil, meios de transporte e vias utilizadas no Brasil para o deslocamento de cargas e pessoas, infraestrutura e investimento realizado nos últimos tempos, visão de ambas as escolas (institucional e keynesiana) e o que cada perspectiva nos traz sobre questões principalmente macroeconômicas, políticas econômicas direcionadas para estimular investimento privado ou público num sistema ferroviário abrangente, importante engrenagem que incentiva a retomada do crescimento econômico nacional.

Dessa forma teremos condições de avaliar neste artigo se temos de fato premissas que tornarão nossa proposta possível e viável.

2. UMA BREVE HISTÓRIA DAS PRIMEIRAS FERROVIAS NO BRASIL

Logo após ser inventado na Inglaterra no século 19, foi cogitada a implementação do transporte ferroviário em terras brasileiras por intermédio do então regente Diogo Antônio Feijó. Mas, assim como se pode observar historicamente, no Brasil sempre houveram problemas de coordenação e execução bem planejada como veremos adiante.

Em consequência dessa necessidade na ocasião, surpreendentemente, o empreendedor

pioneiro que se revelou para o feito, Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como barão de Mauá com o apoio moral do então imperador Dom Pedro II, colocou o sonho em prática. Porém com determinada finalidade, de abranger parte da ligação entre Rio de Janeiro e Petrópolis, uma alternativa ao transporte de barco e carruagem que se tinha na época para este trajeto.

Após o primeiro trecho finalizado, em 6 de setembro de 1853 foi percorrida a primeira estrada férrea em território brasileiro dando início ao que se chamava de a Era Ferroviária no Brasil. Tendo finalizada a obra por completo, o reflexo econômico no entorno da linha foi nenhum durante toda sua existência. Caso houvesse estímulo necessário para tal, a linha poderia ter se ampliado por novas ramificações e itinerários, levando em conta que o café de São Paulo já era na ocasião a base para a economia nacional e a ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo já seria de enorme valia.

Em 1840 por concessão do projeto da corte à Thomas John Cochrane, foi delegada a construção da linha que se encarregaria de ligar o Rio de Janeiro a São Paulo, porém o encarregado para tal, mesmo tendo o direito da execução, não traduziu em realidade aquilo que houvera adquirido e passado o prazo para início do projeto, teve de pagar multas contratuais, até que passados 12 anos da concessão estabelecida e não concretizada, foram determinadas novas diretrizes para a construção da ferrovia, retirando sua concessão. Como se não bastasse, três anos depois, Cochrane assinara a escritura de desistência sem ter nada sido entregue do que houvera prometido, recebendo ainda indenização de 35 mil libras esterlinas.

Após o ocorrido, o governo firmara contrato com um parceiro em Londres para de fato dar início à construção desejada. Assumida por Cristiano Ottoni, e dessa vez com caráter de parceria público-privado, houve sucesso dos trabalhos, porém com comprometimento de boa parte das finanças através de empréstimos adquiridos de Londres com passar do tempo. Este esforço levou a empresa construtora à falência em 1865.

Com isso, o governo régio acabou assumindo a massa falida para conclusão dos trabalhos, procedimento que se tornaria comum no futuro para administração pública de ferrovias nacionais. Para concluir o projeto, na capital paulista, as obras se iniciaram em 1873, passando por todo Vale

do Paraíba, indo ao encontro com as obras que partiam da capital nacional (então, Rio de Janeiro) e fazendo a junção dos trilhos, completando a linha de 496 quilômetros de extensão, 37 anos após a intenção inicial com Mr. Cochrane.

A concorrência com o transporte rodoviário só se deu de fato com a construção da rodovia Presidente Dutra em 1951, que praticamente margeava a linha férrea (que percorria o percurso em 12 horas), ao contrário da rodovia cujo transporte se fazia em 6 horas, ou seja, pela metade do tempo.

A falta de incentivo e planejamento na modernização da estrada férrea tornou a mesma obsoleta e a fardou ao fim.

Não só Rio de Janeiro, mas Bahia e Pernambuco em meados de 1858 também davam início à construção de suas ferrovias. Já o Rio de Janeiro foi de fato pioneiro, impulsionado significativamente pela força do café, até então o maior produtor da época. Café e ferrovia impulsionavam-se mutuamente, já que na época o café representava a base das exportações nacionais e necessitava de meio de transporte eficiente para logística de escoamento do produto para os portos marítimos. Podemos citar outros locais como Campos dos Goytacazes, também no estado do Rio de Janeiro, que posteriormente foi incentivado por sua economia voltada à cana de açúcar a desenvolver sistema ferroviário de interesse em sua região.

Outro exemplo importante foi a ligação férrea entre Cachoeiro de Itapemirim e Vitória no estado do Espírito Santo, motivada também pelo interesse cafeicultor.

Não menos importante, vale ressaltar também a Estrada de Ferro Central do Brasil e Leopoldina que surgiram para deslocamento local de passageiros em decorrência do crescimento suburbano expansivo da época.

3. MEIOS DE TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NO BRASIL DE HOJE

Infelizmente mesmo sendo o Brasil o país com a quinta maior extensão territorial do planeta, o mesmo apresenta péssimos índices quando se trata de infraestrutura logística. Rodovias são o meio utilizado em grande medida para este fim, muitas delas em estado crítico; portos, aeroportos, hidrovias são insuficientes ou muitas vezes ultrapassados. Nisso percebemos, principalmente,

a ausência de malha ferroviária modernizada e eficiente, ao qual tratamos o objeto do artigo.

Alguns estudos apontam que mais de 50% das cargas nacionais são transportadas via rodovias, até mesmo em casos mais extremos de percursos extremamente longos, de caminhões que chegam a rodar 3000 quilômetros, perdendo substancialmente em termos de competitividade e custo para o transporte em ferrovia devido a sua escala mais ampla.

Além disso, somente 11% de estradas e rodovias são pavimentadas, que representa 200 mil em 1,7 milhão de quilômetros de rodovias, elevando ainda mais o custo desse transporte.

A malha ferroviária produtiva do Brasil ainda é, em termos de infraestrutura, a mesma da época do império, sucateada, ultrapassada e extremamente modesta, além de diferente de uma região para outra, acarretando a impossibilidade de se deslocar entre as regiões devido à incompatibilidade de trilhos e ausência de interligações.

Todo enredo mencionado faz com que tenhamos elevados custos em se tratando de frete logístico, pois a escassez de infraestrutura adequada implica na oneração do custo operacional, desestimulando competitividade de produtos que o Brasil produz em larga escala.

4. PROPOSTA DE POLÍTICA ECONÔMICA INSTITUCIONAL PARA INVESTIMENTO EM AMPLIAÇÃO DE MALHA FERROVIÁRIA

Antes de mais nada, é interesse entendermos com base no artigo de Harry M. Trebing (1987), que muitos economistas institucionais foram importantes sobre suas visões de desenvolvimento e com propostas de regulamentação governamental de empresas. Podemos citar alguns nomes como Richard T. Ely, John R. Commons, J. M. Clark, Martin Glaeser e outros. Apesar de ampla aceitação de regulamentação nas eras progressistas como o "New Deal" ocorrido nos Estados Unidos da América, a partir de 1970 o movimento anti-regulatório passou a ser tendência.

Este mesmo movimento trouxe uma desregulamentação parcial das ferrovias e transportadoras de automóveis e de alguns outros setores por pressão de grupos que previam o relaxamento de restrições servindo aos seus próprios interesses específicos calcado na literatura neoclássica.

Desse modo Trebing define o conceito de regulamentação do institucionalismo, expondo que a percepção institucionalista da regulação pode ser retratada na lei comum britânica durante o século XVII e que quando a propriedade privada era afetada pelo interesse público, deixou de ser apenas propriedade privada. Em vez disso, deve se submeter a quaisquer restrições que a sociedade possa impor sobre ela. Este conceito foi aplicado através de regulação pelo chefe de justiça britânico Hale na ocasião para operadores de cais e balsas que exerciam poder de monopólio e cobravam preços monopolísticos.

Como consequência, todos elementos essenciais para regulamentação foram estabelecidos por Hale, incluindo taxas razoáveis, adequações de serviços e autoridade do governo para punir abusos.

Outro caso retratado é o de *Munn vs. Illinois* (1877), onde o presidente do tribunal, Waite, tomou conhecimento do poder de mercado dos operadores de grãos cobrando preços abusivos e o fraco poder de negociação dos agricultores e decidiu regulamentar com base nessas justificativas. Fato ocorrido num momento de extremo avanço industrial na América impulsionado pela primeira grande indústria, a ferroviária, e introdução de telefonia e eletricidade que estavam prestes a mudar o estilo de vida da nação.

Adams escreveu extensivamente sobre a industrialização da América, argumentando que a tecnologia estava moldando a sociedade e que as ferrovias tinham características de custo que limitavam as chances do governo de investimento, por demandarem amplo capital. Adams também identificou o interesse público com a maximização do volume de tráfego ferroviário total, que contrastava fortemente com o interesse da empresa privada do volume de tráfego ferroviário, que tinha como objetivo restringir a produção para manter os lucros do monopólio e não sua ampliação.

Sendo assim, Adams defendeu uma comissão ferroviária estadual composta por especialistas cuja experiência permitiria ao governo fechar a lacuna entre os interesses público e privado. Como ativista, Adams participou do Conselho de Comissários das Ferrovias de Massachusetts como membro, tendo sido responsável pelos relatórios anuais da agência, enfatizando sua visão

sobre a relação entre industrialização da América e o papel regulador do governo.

O transporte é um caso interessante porque a liberdade de restrições regulatórias existe há bastante tempo. Porém a remoção da maior parte das restrições de entrada e saída, e a concessão de maior flexibilidade de preços remonta ao final dos anos 1970. Assumiu-se que a regulamentação distorceu os padrões de uso intermodal e que desregulamentação levaria a mudanças intermodais significativas no tráfego. Exceto para commodities selecionadas, como frutas e vegetais, não houve maiores mudanças na taxa agregada entre os modos. Rodovias continuaram carregando de 35 a 38% de todas as toneladas milhas intermunicipais desde 1973, e transportes motorizados transportaram 23% de todas as toneladas milhas intermunicipais em 1975 e 24% em 1984.

Isso sugere que existem mercados significativos para frete onde a rivalidade intermodal não é um fator. A entrada potencial em ferrovias, é claro, foi impedida por alto investimento inicial, exceto de capacidade e grandes fusões e consolidações entre as operadoras existentes. Para os transportadores de motor, remoção de restrições legais aumentou muito o número de empresas. No entanto, um interessante movimento se desenvolveu em direção à concentração de mercado. Uma pesquisa sobre desregulamentação de caminhões na Califórnia revelou que grandes transportadores agora estão lidando com menos operadores, aparentemente para atingir o ganho máximo na forma de preços e concessões de serviços. Ao mesmo tempo, grandes transportadoras querem oferecer mais rotas, permitindo aos compradores menos operadoras alternativas como novas entrantes, resultando na alta concentração em mãos de menos opções.

Outro autor que se intitula como institucionalista, L. Randall Wray, em sua obra "Trabalho e Moeda Hoje", coloca em cheque algumas questões defendidas em debates econômicos públicos como a do equilíbrio fiscal e da importância de ausência de déficit no orçamento do governo, acrescentando que não há um valor "ótimo" ou mesmo "normal" para relação entre a dívida pública e o PIB, sendo que restrições fiscais seriam desnecessárias e impossíveis para sociedades que almejam desenvolvimento econômico e investimento em infraestrutura.

4.1 Política Monetária

Baseado no que se tem na literatura econômica institucional anteriormente mencionada em termos de desenvolvimento econômico, conseguimos analisar na obra de Wray que ao contrário do que pensa a teoria convencional, o governo não necessariamente precisa captar recursos através de vendas de títulos governamentais quando apresenta déficit às taxas determinadas pelo mercado, já que ao contrário, as vendas de títulos são entendidas por ele como parte da política monetária e não para financiar déficits, a taxa de juros dos títulos do governo pode ser qualquer uma acima de zero desejada pelo banco central e por sua vez não pode ser determinada pelo mercado, pois se trata de “política do banco central”.

Portanto podemos propor com base na linha de raciocínio apresentada, uma expansão monetária, onde o banco central possa estabelecer baixa taxa de juros, atrativa para financiamento do setor privado através de grupos empresariais de interesse em investimento na ampliação de malha ferroviária nacional planejada e bem coordenada no que se refere a efetiva regulação por parte de agência responsável pelo próprio setor público de assuntos que tratam das concessões licitatórias e práticas de preço e atuação de mercado após construção da infraestrutura em questão, conforme defendido por Trebing (1987) em seu artigo.

4.2 Política Fiscal (Política De Emprego)

Em termos de política fiscal, também conseguimos encontrar na obra de Wray, ao qual ele define como “política de emprego”, que o governo deve assumir o papel de manter o nível de emprego elevado, senão pleno, ao invés de adotar políticas de incentivos fiscais, destinadas a aumentar o nível de demanda agregada na esperança de que os mercados operem em um nível suficientemente elevado para garantir alta empregabilidade. Porém é de conhecimento que os mercados quase nunca proporcionaram altos níveis de empregabilidade, sendo o governo agente preponderante como empregador de última instância para garantir a atividade econômica através de melhorias no âmbito social e de infraestrutura.

Baseado nisso e em caso de não sucesso da atratividade do setor privado no que diz

respeito ao investimento proposto pelo governo de concessão de ampliação de malha ferroviária nacional e regulação desses grupos empresariais em suas atuações e operações pós finalização das obras, podemos propor que o setor público assuma o papel de investidor para construção da infraestrutura em questão, atuando como empregador de última instância, contratando mão de obra e engenharia necessária para o projeto, que implicaria melhoria na mobilidade social urbana e desenvolvimento econômico sustentável.

5. PROPOSTA DE POLÍTICA ECONÔMICA KEYNESIANA PARA INVESTIMENTO EM AMPLIAÇÃO DE MALHA FERROVIÁRIA

Para iniciarmos, devemos entender algumas premissas da linha de pensamento de John Maynard Keynes abordada em uma de suas principais obras, “A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda”. Lá podemos encontrar o conceito de “demanda efetiva”, que trata da atratividade do setor privado em investir para empregar determinado contingente de pessoal. O investimento gera renda que, por sua vez, gera nova possibilidade de demanda, provendo atividade à economia. A renda, em parte, destina-se ao consumo das pessoas, fator de estímulo para crescimento econômico, e para poupança, tratada como fator complicador gerador de “insuficiência da demanda efetiva”, o que causa problema na dinâmica econômica.

Sabendo-se disso, um dos fatores objetivos que podem determinar a propensão a consumir, é a variação da taxa de juros, que não teria influência imediata e a variação da renda, que mostra que o consumo pode aumentar no máximo até o limite do aumento da renda. O aumento de renda é diretamente causado pelo aumento nas unidades de trabalho empregadas, portanto depende diretamente do investimento agregado do setor privado. Porém, em tempos de desemprego causado pela ausência de investimento privado, obras públicas podem ter um viés compensador. Em resumo, investimento do setor privado causa aumento de renda, que por sua vez causa consumo.

Porém esse investimento depende de alguns fatores:

- Impacto da taxa de juros para investimento em bens de capital.

- Confiança e expectativa nas políticas do governo.
- Rendimentos decrescentes causados pelo aumento do custo marginal decorrente do aumento na produção.
- Fuga de renda para o exterior.
- Endividamento dos empregados no período anterior ao emprego, que deve ser saldado e, portanto, não destinado para consumo.

Ou seja, o setor privado analisa a eficiência marginal do capital para concluir se é viável investir em bens de capital gerando emprego, dado que para isso deve-se considerar não só a taxa de juros, que quanto maior, maior o rendimento em ativos financeiros, diminuindo o estímulo no investimento em bens de capital, como também considerar que ao longo do tempo haverá concorrência (mais empresas investindo no mesmo setor de negócios) diminuindo preço de oferta no mercado e causando aumento nos custos para aquisição de bens de capital devido ao aumento da demanda pelos mesmos.

Trazendo para nosso objeto de estudo, por se tratar de um breve artigo, sugerimos duas políticas econômicas (monetária e fiscal) da perspectiva keynesiana em busca de implementação bem-sucedida da construção de um sistema ferroviário a nível nacional, eficiente tanto para cargas como para passageiros.

5.1 Política Monetária

Determinemos uma taxa de juros do banco central que atraia investimento dos grupos empresariais de interesse, para que a eficiência marginal do capital dessas empresas compense esse investimento de médio a longo prazo comparado ao mercado financeiro especulativo.

Determinemos também avaliação das empresas candidatas e dos próprios bancos, observando seus graus de liquidez e suas dinâmicas caso a caso por intermédio do banco central ou de algum órgão regulador formado para este projeto que determine planos e critérios eficientes para que sejam feitas as concessões.

Tendo em vista uma política planejada neste sentido, pode ocorrer mesmo assim, utilizando de todo ferramental demonstrado anteriormente, a falta de interesse do setor privado no investimento,

o que levaria propor como alternativa uma segunda opção com base na política fiscal keynesiana, a qual veremos a seguir.

5.2 Política Fiscal

Partindo do pressuposto que o plano desenhado anteriormente não tenha sido bem-sucedido, seria adotado como plano secundário uma política voltada ao gasto público para orçamento de capital, não com intuito necessariamente de estabilização econômica, mas com certeza tecnicamente social, pois só seria utilizado esse artifício caso o setor privado não tivesse manifestado intenção de investir dentro da proposta ou aceitado as regras de concessão apresentadas anteriormente.

De acordo com a perspectiva keynesiana, os gastos públicos com orçamento corrente devem ser superavitários ou no limite equilibrados e assim o orçamento de capital aumentaria para investimento na construção de um sistema ferroviário eficiente. Por se tratar de gasto público de longo prazo e que geraria sua própria receita somente ao longo do tempo, a premissa principal seria não ter orçamento corrente deficitário, que já é fator de grande desafio, pois inscreve gastos com saneamento, segurança, saúde, educação, que muitas vezes não geram receita suficiente para cobrir todo gasto, diferentemente dos gastos com orçamento de capital a longo prazo.

Sendo assim o ritmo desse gasto público em capital para construção de parque ferroviário terá como gatilho a situação econômica vigente da seguinte forma: quando a atividade econômica começar a apresentar índices de desaceleração, aumentaríamos o gasto público para andamento das obras e quando a atividade econômica de forma contrária começar a apresentar índices de aceleração, diminuiríamos o gasto público para andamento das obras, sempre inversamente proporcional, gerando assim estabilidade contínua de crescimento da economia e desenvolvimento de caráter tecnicamente social para nosso propósito.

6. CONCLUSÃO

Conforme analisado nas políticas propostas anteriormente, há aspectos em comum que convergem na linha de pensamento da escola institucional e keynesiana.

Com base nisso e em outros estudos analisados, como o de Carolina Miranda Cavalcante (2015), a economia institucional se divide em pelo menos duas principais vertentes que são a velha economia institucional e a nova economia institucional. Da mesma forma a escola keynesiana sofre ruptura similar.

Na velha economia institucional, Veblen, principal figura da escola institucional que até então não abordamos neste artigo, trata das instituições e retrata outras escolas do pensamento econômico (Escola Clássica, Escola Histórica Alemã e Economia Austríaca) como sendo não evolucionárias, ou seja, como não representantes da teoria do processo cultural determinado pelo interesse econômico através do estabelecimento de instituições. Por isso sua crítica é direcionada à economia ortodoxa, que trata da figura humana como um ser medidor de dor e prazer, que se comporta de forma individual e racional em sua completude.

Por isso a crítica de Veblen se contrapõe às teorias ortodoxas, considerando instituições como hábitos mentais que se comportam baseado em regras e normas sociais, levando em conta a ação dos sujeitos em sociedade e não só de forma individual.

Já a nova economia institucional surge após a emergência de métodos econométricos analíticos apresentados principalmente no pós segunda guerra mundial, que mantinha o conceito de instituições, mas com uma análise a partir de certo instrumental teórico neoclássico, colaborando com as outras ciências sociais no que diz respeito a cuidar das tensões entre os pressupostos neoclássicos e conceitos mais amplos como “normas sociais e valores compartilhados”.

Já entre velhos-keynesianos, é lançada a ideia em torno da velocidade da mão invisível, ideia essa que seria abandonada na década de 1970, mas que basicamente tratava da questão do dever do governo intervir, porque salários e preços nominais têm sua rigidez, o que seria a causa da lentidão de tal “mão invisível” na atividade econômica e social, entrando em embate com o monetarismo de Milton Friedman, defensor da política monetária e figura relevante de sua época.

Do mesmo modo na década de 1980, surgem os novos-keynesianos, propondo um retorno aos novos clássicos, desenvolvendo modelos no

intuito de provar que a tal “mão invisível” de fato existe, mas opera de forma ineficiente, adicionando assim o conceito de expectativas racionais aos de imperfeições de mercado e assumindo a possibilidade de equilíbrio com desemprego por conta da rigidez de salários e preços.

Já a teoria pós-keynesiana está calcada em torno dos três principais pontos: o processo de decisão ocorre num ambiente de incerteza não probabilística, não neutralidade da moeda e necessidade de estabelecer um sistema de contratos como um instrumento básico pelo qual os agentes alcançam algum tipo de coordenação perante o futuro incerto (Lima; Sicsú; Paula, 1999, p.20).

Portanto esses seriam alguns dos primeiros pontos apresentados de ambas escolas que convergem de certa forma, não só no quesito das rupturas para se contestar novos paradigmas de pensamentos dominantes de acordo com algum determinado momento histórico, mas também como ambas se adaptam de acordo com as necessidades emergentes de contraposição às ideias de linha ortodoxa que são colocadas como modelos ideais econômicos e sociais “bem sucedidos”, mas que na realidade ocultam diversas imperfeições em suas análises.

Há ainda diversas conexões encontradas na literatura econômica entre as duas escolas, principalmente entre as escolas pós-keynesiana e velha economia institucional, que afirmam que alguns estudos fazem uma combinação entre ambas.

De acordo com Carolina Miranda Cavalcante (2015), aspectos em comum podem ser observados através do pensamento de Piero Sraffa e John Maynard Keynes, como a negação de um papel central para a incerteza e as expectativas, a não sustentação de uma noção de tempo histórico, o não reconhecimento da moeda como uma mercadoria especial e a ausência de uma teoria da ação humana.

Já o pensamento de Herbert Simon se aproxima do de Keynes com relação a crítica sobre a noção de racionalidade substantiva com base no argumento de que os indivíduos possuem uma limitação computacional, não sendo capazes de processar toda informação disponível, sendo os mesmos dotados de uma racionalidade limitada num ambiente econômico de incerteza.

Na visão dos autores Octavio A. C. Conceição e Carlos Roberto Gabriani (2019), também há aspectos de compatibilidade da abordagem institucionalista com a visão do pós-keynesiano Hyman Minsky, principalmente no que diz respeito às fortes turbulências econômicas que as economias modernas têm passado desde a eclosão da crise financeira de 2008, que coloca mais uma vez em cheque a teoria dominante neoclássica das duas últimas décadas e meia. Minsky já advertia sobre a iminência de um grande colapso financeiro mundial.

O colapso da crise em 2008 retornou o olhar keynesiano sobre as dinâmicas das economias capitalistas, quando já na década de 30 explicitavam com notável clareza, a dimensão de tal crise financeira, o que novamente traz à tona o Estado com papel importante na regulação de mercados convocado a organizar o caos financeiro instaurado.

Já o institucionalista Warren Samuels propõe um “paradigma institucionalista” centrado em três dimensões: na crítica a organização e desempenho das economias de mercado, por se constituírem em mera abstração na vertente ortodoxa; na geração de um substancial corpo de conhecimento em uma variedade de tópicos; e no desenvolvimento de uma abordagem multidisciplinar para resolver problemas. Todas as abordagens, apesar de diferentes, aproximam-se do referido corpo de conhecimento, revelando um ponto em comum: a negação da economia como algo estático, regulado pelo mercado na busca de equilíbrio ótimo. E de acordo com Octavio A. C. Conceição e Carlos Roberto Gabriani (2019), esses pontos estabelecem notável convergência com a visão pós-keynesiana e com a contribuição minskyana.

Outro caso importante de convergência já mencionado no artigo são as propostas de políticas econômicas determinadas por L. Randall Wray, que se define como pertencente ao campo institucionalista, em sua obra “Trabalho e Moeda Hoje” de 2003, propostas estas que trazem bastante similaridade com algumas abordagens do clássico “A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda” de John Maynard Keynes.

Isso nos possibilita também concluir que existem eminentes pontos de conexão entre a escola institucionalista norte-americana e o

pensamento pós-keynesiano encontrados na literatura econômica, sobretudo no que diz respeito à incerteza em relação aos eventos e fenômenos econômicos futuros como efeitos importantes e significativos sobre o comportamento dos indivíduos no sistema.

REFERÊNCIAS

ALVAREZ, José Ângelo Justo; DE ABREU, Thiago Pedro; ORLANDI, Nathália Zantut Troncoso. **Infraestrutura dos transportes no Brasil**. Clube de Autores, 2017.

BOITEUX, Paulo. **História das ferrovias brasileiras**. Letra Capital, 2014.

CAVALCANTE, Carolina Miranda. Da compatibilidade entre escolas de pensamento heterodoxas: economia pós-keynesiana e velha economia institucional. XI Congresso Brasileiro de História Econômica, 12., 2015, Espírito Santo. **Anais[...]**. Vitória: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2015. p. 1-32.

CONCEIÇÃO, Octavio A. C.; GABRIANI, Carlos Roberto. Institucionalistas e pós-keynesianos - ensaio sobre incerteza em uma economia capitalista moderna. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 28, n. 1, p. 1-23. DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2019v28n1art01>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ecos/a/TnNfbBBWFpNxptBYJ7pJ3xw/?lang=pt#>. Acesso em: 12 jan.2021.

KEYNES, J. M. **A teoria geral do emprego**: do juro e da moeda. 2ª Edição, São Paulo: Nova Cultural, 1985.

KEYNES, J. M. **The collected writings of John Maynard Keynes** (Volume 27). Cambridge University Press: Reprint edition, 2012.

TREBING, Harry M. Regulation of Industry: An Institutional Approach. *Journal of Economic Issues*, Vol. 21, No. 4, **Evolutionary Economics II**: Institutional Theory and Policy, 1987, pp. 1707-1737.

WRAY, L. Randall. **Trabalho e moeda hoje**: a chave para o pleno emprego e a estabilidade dos preços. Editora UFRJ: Contraponto, 2003, cap. 1.