

Jornadas cliométricas

Gustavo H. B. Franco

Em 1993 a Academia Sueca concedeu o Nobel em Economia ao professor Robert Fogel, por “ter renovado a pesquisa em história econômica através da aplicação de teoria econômica e métodos quantitativos”. Na verdade, Fogel havia criado uma coisa nova, a “Cliometria”, o casamento de Clio, a musa da História e da Poesia Heroica, com a econometria. A Academia exaltou, em particular, as conclusões de Fogel sobre a contribuição das ferrovias para o crescimento dos EUA no século XIX, o seu trabalho mais polêmico. Fogel teria “demonstrado com grande exatidão”, nas palavras da Academia, que o PIB dos EUA em 1890 teria sido menos de 10% menor *caso a ferrovia não tivesse sido inventada*.

São muitos o que acham que esta extravagante conclusão é menos importante que o método que a produziu: o “contrafactual”. Consiste em construir um modelo matemático que descreve a economia antes da inovação, e em seguida rodar-se uma “projeção” do modelo para várias décadas à frente, considerando que o evento, no caso a ferrovia, não aconteceu. Tudo dentro de premissas teóricas e métodos quantitativos irrepreensíveis.

Os historiadores receberam esta nova tendência com um misto de condescendência e irritação. O esforço de escarafunchar arquivos em busca de números, o maior dos esforços dos “cliometristas”, produziu muitas descobertas e garantiu muitas adesões à Sociedade Cliométrica, fundada em 1983. Mas, a despeito disso, os “contrafactuals” nunca conseguiram muito mais que indiferença ou ironia.

Com efeito, o mais interessante de todos os petardos atirados contra os contrafactuals acabou vindo de uma sátira. Um pequeno artigo do professor R. Preston McAfee, publicado sem alarde na revista da Associação Americana de Economia em 1983, invocava Fogel e indagava como estaria os EUA no ano 2000 caso a Terra fosse plana e Cristóvão Colombo tivesse caído da borda do mundo. O acontecimento (presume-se que o mesmo teria se passado com Cabral), segundo McAfee, teria alimentado ilusões sobre a

existência do Nirvana “do outro lado da borda” e motivado uma corrida de navios espanhóis e portugueses à procura do Paraíso. Como nenhum deles retornou, observou-se a decadência das Nações Ibéricas, a recaptura da Espanha pelos mouros, o desenvolvimento do comércio entre a Inglaterra e o Oriente através de balões, além de diversos outros eventos, aos quais poderíamos adicionar, anos adiante, uma redução estimada em R\$ 4 bilhões no preço pago pelo Banespa.

A sátira não é comum nas revistas acadêmicas, mas aqui foi perfeita ao mostrar que, dentro do linguajar dos economistas, tudo pode acontecer. Economia, e em menor grau a História, são instâncias da linguagem, ou da retórica, como se convencionou admitir depois do trabalho de Donald McCloskey, ele próprio um pioneiro em contrafactuais e fundador da Sociedade Cliométrica. Seu trabalho no campo da Cliometria nunca chegou ao Brasil, mas seus ensaios críticos sobre retórica foram traduzidos e extensamente discutidos entre nós, onde há sempre público para uma “visão alternativa”. Alguns anos adiante, McCloskey fez um tratamento bem sucedido de mudança de sexo, o único caso conhecido entre membros da Sociedade Cliométrica, e passou a assinar Deirdre, preservando as mesmas iniciais. Sua experiência é contada em um livro de 1999 onde relata que sua mulher e dois filhos não reagiram bem à ideia e sua irmã por duas vezes tentou interdita-lo judicialmente por insanidade. Mas McCloskey foi adiante e continua a escrever com a mesma verve de antes. Seu próximo livro, ainda no prelo, chama-se “Como ser humano, embora economista” talvez traga novidades sobre a relação entre gênero e persuasão econômica.

Bem, mas o que tudo isso tem a ver conosco? Talvez uma simples lição, a de que contrafactuais estão em toda parte. Quando, por exemplo, um ex-ministro diz que determinada política custou muito ao país, está implícito um raciocínio contrafactual: se a tal política fosse diferente, ou seja, se o câmbio tivesse subido para R\$1,25 por dólar em julho de 1994, em vez de ter caído para R\$0,83 tudo seria, quem sabe, “menos de 10% menor”. Como se as ferrovias não tivessem existido.