

SUBIMPERIALISMO BRASILEIRO? SUBIMPERIALISMO SUL AFRICANO? O RETROSPECTO DO COMÉRCIO EXTERNO AUTOMOTIVO CONTRA A HIPÓTESE DE RUY MAURO MARINI

Resumo

O objetivo desse artigo é testar o postulado do “subimperialismo” de Ruy Mauro Marini. Segundo sua proposição, a industrialização brasileira foi limitada por crescente escassez de demanda. Nada obstante, sua tendência a desacelerar-se teria sido evitada pela exportação a países vizinhos. Isso conformaria uma sorte de ofensiva imperialista, ainda que útil às multinacionais estrangeiras operando no Brasil. Destarte, uma saída “subimperialista”. Analisamos aqui dados de dois países onde essa perspectiva ecoou: Brasil e África do Sul. Focalizando o setor automotivo como *proxy* da indústria, argumentaremos que a proposição de Marini não é endossada pelo retrospecto do comércio externo automotivo.

Palavras-chave: Subimperialismo; Brasil; África do Sul; Ruy Mauro Marini; indústria automotiva

Abstract

Our aim is to test the postulate of “sub-imperialism”, formulated by Ruy Mauro Marini. According to his proposition, Brazilian industrialization was limited by growing demand scarcity. Nonetheless, its trend to deaccelerate would have been avoided by exporting to neighboring countries. It would represent a sort of imperialist offensive, though useful to the foreign multinationals operating

**RODRIGO LUIZ
MEDEIROS DA SILVA**

Professor Adjunto de Economia
Internacional, Universidade
Federal da Integração
Latino-americana (Unila).

in Brazil. Hence, a “*sub-imperialist*” exit strategy. We considered data of two countries where this postulate echoed: Brazil and South Africa. Focusing the automotive sector as a *proxy* of industry, we support that Marini’s proposition is not endorsed by the retrospect of external automotive trade.

Keywords: Subimperialism; Brazil; South Africa; Ruy Mauro Marini; automotive industry

I. Introdução e Objetivos

Após o ápice do Desenvolvimentismo, a economia brasileira encontra uma repentina desaceleração entre 1961-1967. Naqueles anos, Celso Furtado alertava sobre uma “estagnação estrutural” para o subcontinente. Em breves palavras, a interrupção do crescimento seria explicada pela saturação dos mercados previamente existentes para manufaturados, bem como pelo simultâneo agravamento do hiato de divisas. Seu clássico trabalho de 1966, *Subdesenvolvimento e Estagnação na América Latina*, simboliza um divisor de águas no clássico estruturalismo latino-americano. Doravante, a “substituição de importações” não mais será apresentada como uma estratégia suficiente para lidar com o atraso econômico. As contribuições posteriores da CEPAL tenderiam a prescrever um conjunto mais amplo de “reformas estruturais”, almejando diversificar o comércio externo e alargar o mercado doméstico, de modo a reestabelecer um ambiente adequado à industrialização.

Alguns anos mais tarde, contudo, o Brasil experimenta uma segunda onda de crescimento industrial acelerado, um fato marcante e relativamente inesperado, especialmente tendo em conta o desempenho de seus vizinhos latino-americanos. Para as opiniões liberais, tradicionais antagonistas do ideal desenvolvimentista da CEPAL, esse novo impulso

brasileiro rumo à acumulação capitalista teria desautorizado a projeção de Celso Furtado. Seu chamamento por reformas socialmente inclusivas, alargando os mercados domésticos de modo a mitigar as restrições de escala, não constituiria genuíno pré-requisito à continuidade da industrialização. O “Milagre Brasileiro” de 1967-1973 sinalizaria então que reformas institucionais pró-mercado, ao invés das reformas “de base” da esquerda, comporiam a verdadeira agenda de retomada da industrialização na América Latina.

O contexto de virada conservadora sob o Período Militar encorajou a formulação de explicações alterativas para o ímpeto industrial brasileiro, insistindo que a desigualdade penalizava a economia. Segundo a versão desenvolvida por Ruy Mauro Marini (1973, 1974, 1977), o sucesso brasileiro em deslanchar uma onda adicional de crescimento industrial a partir de 1967 não derivaria das reformas institucionais pró-mercado feitas pelo Governo Militar. Contrariamente, a política econômica do crescimento envolveria exportações maciças aos países limítrofes. Pelo fim dos anos 1960, a completa ausência de vizinhos ainda vivenciando processos de industrialização havia aberto ao Brasil a perspectiva de converter-se em fornecedor regional exclusivo. A partir desse ponto, as multinacionais sedimentariam suas posições na América do

Sul, com as filiais brasileiras desempenhando papel central.

Dessa ótica, a reduzida participação dos trabalhadores brasileiros na renda nacional ainda representaria uma restrição estrutural ao desenvolvimento capitalista do Brasil. Pois a reduzida massa salarial efetivamente inibiria a demanda doméstica por manufaturas. É um argumento compatível com o diagnóstico pessimista de Furtado. Entretanto, Marini emenda que o Brasil teria temporariamente escapado à sina da estagnação pela substituição de consumidores domésticos por estrangeiros. Desse modo, compensando a restrição do mercado local, a ocupação de mercados adjacentes teria recomposto a requerida demanda de manufaturas, determinando um novo e imprevisto impulso de industrialização.

Por outro lado, essa tese alternativa enfatizava os limites dessa peculiar estratégia de substituição de exportações. A exportação de manufaturados do Brasil a seus vizinhos permanecia pesadamente dependente de componentes, capitais e tecnologias advindos dos Estados Unidos, limitando a ocupação de mercados ultramarinos. Afinal, o núcleo de sua indústria avançada permanecia sob controle direto estrangeiro. Por exemplo, a atividade das filiais brasileiras não deveria competir com suas equivalentes na África do Sul ou Turquia, cada qual possuindo um

raio de atuação regional precisamente demarcado. Para Ruy Mauro Marini, essa precária “solução” brasileira, mediando insuficiência de mercado, inserção exportadora regional e industrialização, poderia ser rotulada como “subimperialismo”.

Em termos de recomendação de agenda, essa versão da recuperação econômica brasileira encorajava uma combinação de reformas redistributivas radicais, alargando o mercado doméstico de manufaturas, e a adoção de deliberada solidariedade regional. Tal ruptura de abordagem seria estruturalmente factível apenas se o Estado pudesse controlar os principais setores produtivos, tal qual os recursos financeiros e tecnológicos cruciais. Desponta aqui um vibrante chamamento pelo igualitarismo e pela integração solidária da América Latina, idealmente inexequível sem uma revolução social.

Nesse artigo, argumentamos que a versão de Marini sobre a industrialização é, sem lugar à dúvida, baseada em uma construção lógico-dedutiva coerente, fundada em elegante aplicação do método histórico-dialético. Mesmo assim, a tese da industrialização mediante um escape “subimperialista” deve ser confrontada com a evidência estatística disponível desde então. Ao propor tal cotejo, esse artigo analisa a destinação das exportações

brasileiras de automóveis, pois as montadoras constituem um marco da moderna indústria brasileira. Acreditamos que não pode haver teoria da industrialização que não explique o setor-símbolo da indústria. Para aprofundar a avaliação empírica do postulado de Marini sobre o escape “subimperialista”, permitindo a industrialização tardia sob insuficiência de mercado, repetiremos o experimento para outro caso de industrialização “substitutiva” que potencialmente poderia beneficiar-se de ascendência regional: a África do Sul. Veremos, o termo “subimperialismo” é igualmente usado para descrever a projeção do poder econômico sul-africano sobre outros Estados africanos. Entendemos que o paralelo que se pode traçar entre esses dois casos, igualmente marcados por elevada concentração de renda, e por uma clara liderança regional, reforçará o conjunto empírico disponível para ventilar a construção abstrata de Marini.

2. As raízes do “subimperialismo” em Economia Política

Nas ciências sociais, o emprego do termo “imperialismo” tem sido marcado por considerável imprecisão. De acordo com o dicionário *Webster’s* da Língua Inglesa, “imperialismo” constitui “a política de expandir o governo ou autoridade de um império ou nação sobre

países estrangeiros, ou de adquirir ou possuir colônias e dependências.”¹ Ainda assim, o conceito de imperialismo costumeiramente transcende essa conotação territorial, denotando quase toda manifestação de influência cultural ou econômica emanada desde os países mais poderosos. Do uso da língua inglesa ao consumo de sanduíches do McDonald’s, “imperialismo” pode referir-se a uma incrível variedade de circunstâncias. Esses significados altamente variáveis parecem convergir apenas ao designar o “imperialismo” como um tipo de poder ou influência internacional. Muito popular em círculos acadêmicos contemporâneos, a disseminação do conceito é um fenômeno relativamente recente.

Imperadores e impérios eram antigos, mas o imperialismo era novíssimo. A palavra (que não figura nas obras de Karl Marx, falecido em 1883) foi introduzida na política na Grã-Bretanha nos anos 1870, e ainda era considerada neologismo no fim da década. Sua explosão no uso geral data dos anos 1890. Por volta de 1900, quando os intelectuais começaram a escrever livros sobre o imperialismo, ele estava [...] na boca de todo mundo. (HOBSBAWM, 1998, Capítulo 3, p. 92)

Para o público anglófono dos primeiros anos 1870, o recurso ao neologismo “imperialismo” dizia respeito “não primariamente a possessões estrangeiras ou ultramarinas, mas à política francesa, quer dizer, ao estilo de política instável,

pretoriano, anticonstitucional, e anti-inglês.” (PROUDMAN, 2008, p. 401) Poucos anos depois, pelo fim da década, o termo passa a fazer referência ao Primeiro-Ministro Benjamin Disraeli (1868 e 1874-1880), por oponentes de suas políticas imperiais alegadamente agressivas. O esforço de estigmatização ainda pressupunha a adesão do termo à sua anterior conotação napoleônica. Nada obstante, políticos que se opunham ao chamado “*Irish Home Rule*”² foram imediatamente capazes de reclamar o termo que poderia estigmatizá-los. Eles o reivindicam então como um rótulo de conotação positiva. Pois “imperialismo” poderia denotar mais que suporte a uma projeção beligerante sobre outros reinos. Poderia, antes, referir-se à “unidade dos povos Anglo-saxões, pela expansão de uma civilização benéfica, ou à institucionalização do império mediante estruturas políticas imperiais” (PROUDMAN, 2008, p. 402-3). Segue-se que o recurso trivial ao termo “imperialismo” esteve, na Inglaterra, por muito tempo associado ao suporte público ao Império Britânico, não necessariamente envolvendo uma expansão imperial.

Naquilo que concerne à História das Ciências Sociais, contudo, a conotação negativa de

¹ Tradução do verbete de *Webster’s Encyclopedic Unabridged Dictionary of the English Language*, Gramercy Books, 1994. [“the policy of extending the rule or authority of an empire or nation over foreign countries, or of acquiring and holding colonies or dependencies”].

² Estatuto que dotaria a Irlanda de certa autonomia, dentro de um Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda.

“imperialismo” prevaleceria, em referência principalmente à projeção hostil de potências ocidentais. “Duas regiões maiores do mundo foram, para fins práticos, inteiramente divididas: África e Pacífico.” (HOBSON, 1902, Parte I, Capítulo I, p. 15 – tradução própria)

“imperialismo” prevaleceria, em referência principalmente à projeção hostil de potências ocidentais. “Duas regiões maiores do mundo foram, para fins práticos, inteiramente divididas: África e Pacífico.” (HOBSON, 1902, Parte I, Capítulo I, p. 89). O fenômeno a ser explicado era, acima de tudo, o ímpeto dos Estados europeus como conquistadores, engajando-se em disputas territoriais aparentemente infinitas, definindo e redefinindo o destino dos povos dominados, tal como mera administração de espólios.

A apropriação acadêmica do debate sobre o “imperialismo” logo sofisticou seu entendimento, propondo que este não constituía nem uma simples orientação política nem uma atitude político-internacional, senão um fenômeno histórico fundado em determinantes políticos e econômicos. A contribuição fundacional a esse tipo de abordagem estrutural deve ser creditada a *Imperialismo: um estudo*, de John Atkinson Hobson, publicado em 1902. Como clarifica o fragmento abaixo, o fenômeno iluminado à luz dessa opção metodológica era, precisamente, a sede ocidental por possessões ultramarinas.

Questões acerca do moderno significado do termo Imperialismo são melhor resolvidas pela referência a fatos concretos na história dos últimos trinta anos. Durante esse período, um número de nações europeias, Grã-Bretanha sendo a primeira e a principal, anexou ou então as-

sentou domínio político sobre vastas porções da África e Ásia, e sobre numerosas ilhas no Pacífico e alhures. (HOBSON, 1902, Parte I, Capítulo I, p. 15 – tradução própria)

Na opinião desse economista reformista, a “raiz mestra do imperialismo” não seria a atitude nacionalista dos governos, mas a má distribuição de renda e poder em uma sociedade capitalista, combinada com os interesses organizados da oligarquia. Hobson não vê nenhuma inclinação imanente ao subconsumo na forma capitalista de organização econômica. Mesmo assim, a concentração de poder de consumo entre as classes impedia a adequada absorção doméstica de bens consumo, bem como desestimulava a aplicação de capitais no interior do país. Sob tais condições, um crônico desajuste entre demanda e oferta de bens poderia ocorrer, criando uma sorte de congestão nos mercados, afetando negativamente o nível de produção, rebaixando o nível geral de preços e suscitando altos gastos com propaganda. Durante esse intervalo, significativas somas de capital deixam de ser remuneradas, e parte da força de trabalho é desempregada. Assim, o “imperialismo” constitui a tentativa organizada dos grandes monopólios em alargar o canal para o escoamento da produção excedente pela procura de mercados externos: “Não é o progresso industrial que demanda a abertura de novos mercados e áreas de investimento, mas a má

distribuição do poder de consumo evitando a absorção de bens e capital pelo país.” (*ibidem*, Parte I, Capítulo V, p. 91 – tradução própria)

Por conseguinte, o “imperialismo” seria desnecessário e imoral. Além disso, as políticas “imperialistas” seriam irracionais, ameaçando a riqueza nacional ao encorajar negócios temerários. A crítica de Hobson referia-se à inversão de capitais públicos e privados no lastro de uma forma particularmente volúvel de sujeição territorial, dada a permanente disputa interestatal por mercados ultramarinos. Não se supunha que o protetorado arquetípico restasse sob eterna jurisdição de um mesmo Estado. Conjecturas e circunstâncias da ordem internacional poderiam mudar tão abruptamente quanto a direção dos ventos, demandando a renegociação de fronteiras e jurisdições. Empresa arriscada para uma nação, a aventura “imperialista” certamente poderia ser altamente lucrativa para alguns indivíduos. O aspecto político do “imperialismo” torna-se claro nesse ponto.

O entendimento do “imperialismo” como um fenômeno estrutural evoluiria nas décadas subsequentes, culminando com os trabalhos clássicos de Rosa Luxemburgo e Vladimir Lênin, respectivamente, *A Acumulação de Capital* (1913) e *Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo* (1917). O principal contraste entre a visão de Hobson e essas duas outras versões

do “imperialismo” envolve sua inevitabilidade. Hobson entende-o como desnecessário; Lênin e Luxemburgo descrevem-no como uma inescapável manifestação das contradições do capitalismo.

Quanto à perspectiva de Rosa Luxemburgo, a ofensiva ultramarina dos países capitalistas emanaria da contraditória mecânica do processo de acumulação, determinando uma tendência ao subconsumo, que apenas poderia ser compensada pela expansão das vendas a territórios não capitalistas. Especificamente, o principal esforço de elucubração de *A Acumulação de Capital* diz respeito a um dilema lógico que, de acordo com a autora, Marx teria deixado de resolver no segundo livro de *O Capital*. Tal dificuldade seria a seguinte: em uma economia compreendida somente por capitalistas e trabalhadores, quem adquiriria o aumento da produção de bens de consumo e de capital, dada a premissa de acumulação de capital de um período ao outro? Explicando em terminologia marxista, quem realizaria o valor excedente, dada uma reprodução ampliada? A tese de Luxemburgo era que o valor excedente em uma economia capitalista seria realizado apenas mediante o comércio com sociedades organizadas segundo estilo não capitalista. O capitalismo pressupunha o assalto ao mundo não capitalista para sobreviver.

Não houve demanda pelo excedente produzido no país, então o capital restou ocioso sem a possibilidade de ser acumulado. Mas no exterior, onde a produção ainda não se desenvolveu, ocorre voluntariamente ou pela força de uma nova demanda do estrato não capitalista. O consumo doméstico dos capitalistas e das classes trabalhadoras é irrelevante para o propósito de acumulação, e o que importa ao capital é o fato último de que seus produtos são “usados” por outrem. (LUXEMBURG, 1951, pp. 426-427, tradução própria)

A apresentação de Rosa Luxemburgo concernindo ao “problema de realização” e sua solução, isto é, a motivação por detrás de uma incursão das potências capitalistas em direção a economias pré-capitalistas, envolve a proposição de uma teoria específica da (re) produção estendida. Os incrementos na capacidade social de produção progressivamente mover-se-iam da produção de bens de salário para a produção de itens de capital. Isso envolveria uma complexa transmissão intersectorial, dado que diferentes unidades produtivas, compreendendo setores relativamente desconexos, produzem seja para o consumo produtivo, seja para o pessoal. Temos duas cestas de bens produzidas por distintos setores de produção, e então uma possibilidade técnica de crescimento desbalanceado entre a oferta de ambas.

Uma complexidade adicional emergiria do fato de a produção nos dois setores, de bens

de produção e consumo, sempre requerer uma proporção adequada das duas categorias de bens. Por um lado, é mandatório preservar a requerida subsistência dos trabalhadores (de ambos os setores). Por outro, a oferta de itens de capital é pré-condição essencial da produção, já que insumos manufaturados são necessários para os processos de produção, e bens de capital são o objeto último da acumulação. Assim, a acumulação somente é possível se os dois setores cooperam, retendo uma parcela do produto respectivo, para intercambiar seus excedentes, de modo a atingir uma combinação técnica adequada entre as duas cestas.

Luxemburgo assume que o setor que produz itens de capital tende a ser particularmente estimulado a elevar sua produção excedente, dadas as infinitas oportunidades de empregar máquinas e insumos manufaturados na elevação da produtividade. O apelo da incessante elevação da produtividade convence os capitalistas a comprimir seu consumo sumptuário, saturando a despesa pessoal no que concerne às camadas de mais alta extração social, e redirecionando recursos à aquisição de mais e mais itens de capital. Isso conforma uma certa compulsão pelo investimento. Seu corolário, uma relativa restrição do consumo pessoal da camada capitalista, termina por afetar o nível geral de demanda por bens de consumo. Finalmente, descortina-se

inevitável tendência à excessiva oferta de bens de consumo (subconsumo), e permanente escassez de bens de produção. A ofensiva ultramarina é apresentada como uma alternativa previsível com vistas a escapar ao “problema de realização” que aqui se coloca: vendas externas como alternativa ao subconsumo interno.

O postulado de uma inevitabilidade dinâmica das exportações para permitir a reprodução ampliada é a maior particularidade do entendimento de Rosa Luxemburgo acerca dos determinantes estruturais do “imperialismo”. É interessante ressaltar que a *magnum opus* alternativa de Lênin, que igualmente tributa o “imperialismo” a contradições inatas do sistema capitalista, não afixa essa hipótese de subconsumo tendencial. Alternativamente, *Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo* oferece um entendimento do fenômeno em questão envolvendo uma análise da transição de regime econômico desde a livre competição ao monopólio. O “imperialismo” constituiria não mais que a fase monopolista do capitalismo. Como tal, Lênin inscreve a sede territorial das potências capitalistas em um esquema historiográfico *marxista* concernindo aos ditames da evolução do sistema capitalista.

Lênin procura demonstrar como a expansão colonial e a rivalidade “imperialista” proviñham, quando da aurora do século XX, de profundos câmbios concomitantes na natureza

do capitalismo. Especificamente, Lênin ilumina cinco atributos essenciais ao caracterizar essa metamorfose. Primeiro, a concentração da produção e dos capitais, criando numerosos monopólios, que adquirem uma preponderância opressiva sobre a economia. Segundo, a fusão dos capitais bancário e industrial, instituindo uma oligarquia financeira. Terceiro, o incremento nas exportações de capital, que se deve diferenciar das exportações de bens. Quarto, a partição de todo o mundo entre as maiores potências capitalistas: o “imperialismo” materializa-se aqui. A concorrência territorial entre os mais poderosos Estados representaria fenômeno inerente ao capitalismo nessa idade histórica. Pois a centralização e a concentração do capital induziriam um falacioso entrelaçamento entre interesses privados e nacionais, ao passo que as disputas intercapitalistas agudizam-se, até precipitarem-se em conflitos interestatais.

Monopólios, oligarquia, a luta pela dominação e não pela liberdade, a exploração de um crescente número de nações pequenas ou frágeis por um punhado das mais ricas e poderosas – tudo isso deu à luz aquelas características distintivas do imperialismo, que nos compellem a defini-lo como capitalismo parasitário ou decadente. (LENIN, 1964, Capítulo X, p. 300 – traduzido do inglês)

Rosa Luxemburgo e Vladimir Lênin inauguram duradouras linhagens de pensamento

concernindo ao estudo do “imperialismo”. Nas décadas prospectivas, o estabelecimento de uma nova ordem após a II Guerra desencoraja o choque dos Estados europeus em conflitos por territórios ultramarinos. A disputa das potências por territórios na periferia progressivamente converte-se em exceção em vez de ocorrência cotidiana. Com o aumento das tensões da Guerra Fria, qualquer conflito dessa natureza determinaria consequências estratégicas para os EUA e a URSS. O mote de completa descolonização desponta assim como manobra evasiva, prevenindo uma discussão multilateral sobre fórmulas de partição, algo intolerável em um mundo à beira da guerra total envolvendo diretamente as duas superpotências. Assim, o emprego tradicional do conceito de “imperialismo”, notadamente em referência às investidas beligerantes por território, demandaria profunda redefinição.

Nos círculos de esquerda latino-americanos, as tradições *leninistae luxemburguista* moldariam o debate sobre esse tema na segunda metade do século XX. De um lado, a abordagem *leninista*, associando monopolização e “imperialismo”, inspiraria Theotônio dos Santos a definir as corporações multinacionais como “células” controlando os modernos monopólios. Seu estudo *Imperialismo y Dependencia*, publicado em 1978, situa o advento dessas corporações em uma linha do tempo da história do capitalismo, culminando com

sua onipresente influência como face do “imperialismo” contemporâneo.

[...] A célula dessa economia internacional é um novo tipo de empreendimento que recoloca em escala mundial as poderosas técnicas de apropriação, administração e controle privado dos resultados da concentração econômica e tecnológica, da monopolização, da centralização, da conglomeração, e da intervenção estatal. (SANTOS, 2011, p. 9 – tradução própria)

Alternativamente, o entendimento *luxemburguista* “imperialismo”, definindo-o como algo originado em um “problema de realização” próprio modo capitalista de produção, inspiraria a “dialética da dependência” de Ruy Mauro Marini. Rosa Luxemburgo não deriva a tendência ao subconsumo da observação histórica, senão de uma apresentação dedutiva do problema da reprodução expandida. Antes de mais nada, o “imperialismo” constituía uma solução abstrata para um problema teórico, e, enquanto derivação dedutiva, o conceito seria legitimamente aplicável alhures. Abaixo, discutiremos o conceito de “subimperialismo” de Marini como ramo de uma tradição *luxemburguista* de pensamento.

3. Marini e o conceito de “subimperialismo”

O *leitmotiv* da interpretação de Ruy Mauro Marini sobre a industrialização brasileira é a conformação de um obstáculo estrutural ao

desenvolvimento capitalista endógeno, designadamente, a incidência de uma dificuldade “de realização” sob condições particulares de uma formação industrial neocolonial. A expansão da demanda agregada requereria a solução exógena de exportar para áreas menos desenvolvidas: um *Deus ex machina* desempenharia um papel crucial no ciclo do capital. Nesse sentido, ao assumir que a “realização” envolve intrinsecamente um estágio alóctone, Marini indubitavelmente filia-se à linhagem *luxemburguista* de estudos sobre o “imperialismo”.

A pedra angular dessa interpretação da industrialização repousa no seguinte fato: o crescimento de uma economia especializada nas exportações de insumos primários acarreta, dada a conformação de uma divisão internacional do trabalho, gradativa diversificação do consumo interno. Por décadas, incontáveis itens manufaturados importados foram sendo adicionados ao padrão de consumo local, notadamente no caso dos habitantes de cidades. Assim, o ponto de partida da industrialização seria um considerável mercado pré-existente para bens manufaturados de consumo, que existiu no Brasil desde o clímax das exportações cafeeiras. A industrialização então significaria essencialmente um esforço de substituir manufaturas, originalmente importadas, por similares produzidos localmente. Simbolicamente, a terminologia

geralmente usada para referir-se a todo o processo seria “substituição de importações”. Mesmo assim, a partir de certo ponto, o mercado preexistente necessitaria expandir-se, com vistas a acomodar a infinita marcha da diversificação industrial.

Nada obstante, o nível de subsistência extremamente modesto dos trabalhadores rurais, dado o ainda recente sistema escravocrata, inibiria o funcionamento de mecanismos propulsores de um autêntico mercado de massas. O avanço dos salários urbanos, e então da massa salarial, seria por muito tempo limitado pela oferta superabundante de trabalho de baixo custo na hinterlândia das cidades. Uma sorte de armadilha configura-se. A remuneração do proletariado urbano é forçada para baixo pela infinita disponibilidade de trabalhadores rurais. Ao mesmo tempo, os salários do campo não poderiam subir sem que isso trouxesse prejuízos à competitividade das exportações de café ou cacau. Afinal, a monocultura tropical de exportação era, em toda parte, caracterizada pelo recurso intensivo ao trabalho como fator de produção. Simultaneamente, as inovações agrônômicas dos países avançados, idealizadas para ambientes mais frios, raramente atenderiam aos requisitos de um bioma tão distinto. Como tal, o horizonte de elevação da produtividade agrícola era pouco claro nos anos 1960, e ainda nos anos 1970.

A contradição decorrente é clara: salários baixos no campo eram fonte de competitividade para as exportações, e constituíam, ao mesmo tempo, uma limitação à consolidação de um mercado de massas para manufaturas ente os proletários urbanos. Dado esse dilema, o mercado para manufaturas dependia fortemente do consumo sumptuário das elites. *Per se*, sua tendência é de saturação. Como em Luxemburgo, as exportações representariam uma válvula de escape para aliviar a insuficiência de mercado no Brasil.

A industrialização latino-americana não cria, [...] como nas clássicas economias, sua própria demanda. Ela se desenvolve para preencher uma demanda pré-existente, e será estruturada de acordo com requisitos de mercado trazidos de países avançados. (MARINI, 1973, pp. 61- 62 – tradução própria)

Em outros termos, sendo incapaz de estender aos trabalhadores a criação de demanda para bens sumptuários, [...] a economia industrial dependente tinha que lidar com um imenso exército de reserva, e devia confinar apenas aos capitalistas e à classe média alta a realização de bens luxuosos. Isso requereria, a partir de certo ponto (que é claramente definido no meio dos anos 1960), a necessidade de expandir-se para fora, isto é, de expandir novamente o ciclo do capital – ainda que agora com uma base industrial –, de modo que parte da circulação é centrada no mercado internacional (*ibidem*, p. 75 – tradução própria)

Para um leitor arquetípico de Rosa Luxemburgo no Brasil dos anos 1970, contudo, a recente expansão exportadora da manufatura local jamais recairia na categoria de típica ofensiva “imperialista”. Os círculos de esquerda brasileiros estavam habituados à premissa de que seu próprio país era sujeito à intrusão estrangeira, e a centralidade das companhias multinacionais na industrialização brasileira era suficiente para a instintiva rejeição de qualquer caracterização desse país como “potência imperialista”. Conseqüentemente, a expansão regional das vendas brasileiras aos mercados limítrofes seria intuitivamente enxergada como mero paliativo periférico. No curto prazo, poderia efetivamente promover a restauração de níveis mínimos de demanda, sustentando o crescimento industrial. Mesmo assim, os estreitos mercados a ocupar nos países vizinhos eram igualmente caracterizados pela dominância do consumo sumptuário, evidenciando análoga propensão à saturação. As vendas externas não constituiriam, como tal, uma solução estável para recompor a demanda agregada, requisito à consolidação do Brasil como potência industrial. O rótulo “imperialista” soaria francamente desproporcional. É nesse sentido que se cunha como rótulo alternativo o “subimperialismo”.

Definitivamente podemos estabelecer uma correspondência entre o “subimperialismo” de Marini e o “imperialismo” de Luxemburgo.

Mas o autor brasileiro não oferece nenhuma revisão sistemática da teoria luxemburguista, nem propõe uma teoria específica da reprodução ampliada nas circunstâncias da industrialização em áreas neocoloniais. É uma séria fragilidade de seu esquema, dado que o argumento não ultrapassa um tratamento teórico superficial, ensaístico e abreviado. Assim, entendemos que a discussão sobre suas conclusões deve necessariamente envolver o teste empírico de seu diagnóstico e prognóstico, concernindo, respectivamente, à formação e à evolução da indústria brasileira.

4. O uso da categoria “(sub)imperialismo” na África do Sul

Ainda que Marini tenha começado sua carreira na recém-fundada Universidade de Brasília, em 1962, ele deixa o Brasil em 1965, após ter sido preso e torturado. Ele permanece no exílio por vinte anos. Durante a maior parte desse intervalo, beneficia-se de prolífico abrigo na Universidade Nacional Autônoma do México (a partir de 1974), enquanto o meio acadêmico brasileiro restava interdito ao tipo de debate levantado pela economia política *marxista*. Até recentemente, sua produção permanecia quase desconhecida no Brasil, e a maioria de seus trabalhos não havia sido traduzida ao português quando do seu falecimento, em 1997. A introdução de sua

teoria do “subimperialismo” no Brasil do século XXI provavelmente deriva da presença no país de intelectuais educados no México, alguns vindo a fixar-se em universidades brasileiras, ou a marcar presença nas muitas edições do Fórum Social Mundial em Porto Alegre (2001-2003, 2005, 2010 e 2012). Talvez tenha sido esse o canal que permitiu o contato de intelectuais sul-africanos com a produção de Marini.

Qualquer que tenha sido a rota, o fato é que alguma garrafa com os escritos de Marini alcançou o Cabo da Boa Esperança após o milênio. O emprego dos conceitos de “imperialismo” e “subimperialismo” ao caso sul-africano é tópico de numerosos estudos recentes: por exemplo, Lesufi (2004), Bond (2004a, 2004b, 2006, 2009) e Martin (2008). Entretanto, nenhum desses trabalhos menciona Ruy Mauro Marini, que é pioneiramente citado pelo artigo de 2009 intitulado “África do Sul (Sub)Imperial? Reenquadrando o debate”, de Melanie Samson, da Universidade de Witwatersrand.

A significância da contribuição de Marini reside então em seu foco na ação dinâmica recíproca entre a influência da política externa americana, o papel das multinacionais dentro da formação social brasileira, a luta de classes no Brasil, a dinâmica da acumulação capitalista, e um Estado preso a relações sociais capitalistas que retêm certa autonomia. Desenhar sobre a abordagem analítica de Marini pode,

assim, ajudar a superar a solidão que imprecisa a literatura corrente sobre o imperialismo versus subimperialismo sul-africano. (SAMSON, 2009, tradução própria)

O destaque do arcabouço de Marini por Samson teve instantâneo impacto em outros pesquisadores na África do Sul. Por exemplo, Patrick Bond, da Universidade de Kwa-Zulu-Natal, principal referência naquilo que envolve a caracterização da África do Sul contemporânea como “imperialista”, “subimperialista” ou “vítima do imperialismo”, logo reconhece sua omissão e prontamente alude ao esquema de Marini. Ele explicitamente cita o trabalho de Samson, destacando sua antecedência, e abraça o conceito de “subimperialismo” como alicerce analítico.

Mais, propõe interpretar a posição da África do Sul contemporânea na ordem mundial, baseando-se naquilo que ele assume ser a visão de Marini sobre o imperialismo na América Latina: “Em 1965, Ruy Mauro Marini definiu o caso brasileiro de subimperialismo de uma maneira que se ajusta à África do Sul contemporânea [...]” (BOND, 2013, tradução própria). Ele então avalia a função internacional da aliança dos BRICS, especialmente no que diz respeito à África do Sul e à África Meridional, em relação ao “imperialismo” americano. Sua conclusão é que a atividade dos BRICS poderia ser rotulada de “subimperialista”, ou seja, funcional ao “imperialismo” estadunidense.

Independentemente do quão frutífera se prove a apropriação sul-africana do conceito de “subimperialismo”, devemos ressaltar que a difusão internacional desse autor é limitada por uma barreira linguística. O cerne de sua produção não está disponível em inglês. No fecundo artigo da professora sul-africana, apenas duas referências de Marini são citadas, respectivamente, os artigos da *Monthly Review* de 1965 e 1972. São precisamente os dois únicos artigos do autor publicados em inglês, peças secundárias de sua construção. O aspecto crucial de sua contribuição aqui iluminado, qual seja, o dilema “de realização” no capitalismo dependente, não é apreensível apenas pela leitura desses dois textos.

Por visualizar o quão parcial seria uma avaliação do esquema de Marini apenas a partir dessas duas referências, reiteramos a principal tese defendida até aqui nesse texto: a referida caracterização do “subimperialismo” necessariamente envolve uma dificuldade “de realização”. Sua clivagem entre “imperialismo” e “subimperialismo” depende fundamentalmente da relativa autonomia em lidar com a armadilha da “realização” mediante uma ofensiva externa. Tendo isso em vista, entendemos haver uma má compreensão de Marini nos trabalhos de nossos pares sul-africanos. Nomeadamente, parece que a teoria do “subimperialismo” tornou-se mais leninista na

África do Sul do que a rigidez *luxemburguista* de Marini toleraria.

5. O teste empírico da hipótese de “(sub) imperialismo”: Brasile África do Sul

Nessa seção, desejamos avaliar duas premissas específicas, indissociáveis da construção de Marini. Primeiro, questionaremos a esperada preponderância de países menores e não-industrializados como destino das exportações de veículos montados no Brasil e na África do Sul. A destinação regional das exportações automotivas desses dois países efetivamente indica a preponderância desse tipo de mercado? Segundo, pretendemos discutir a própria existência de um dilema “de realização” na formação de ambas as indústrias automotivas. Há alguma evidência de que a

determinação de longo prazo da demanda de veículos dependia substancialmente de vendas externas? Começaremos tratando do Brasil, e, depois, recolocaremos o problema para a África do Sul.

A propósito do caso brasileiro, os primeiros números que iluminaremos concernem à distribuição regional das exportações automotivas. Abaixo, as duas colunas da esquerda da TABELA 1 referem-se às vendas acumuladas de veículos por país de destino, considerando o intervalo entre 1977-1985. Surpreendentemente, o destino líder é a Itália, terra natal da FIAT, uma das três companhias então investindo na montagem de veículos no Brasil. Simbólica, essa liderança italiana dificilmente pode ser harmonizada com a perspectiva *luxemburguista* do “imperialismo”, pois os capitais italianos nunca poderiam mobilizar

Tabela 1 - Brasil: Exportação de veículos por país de destino, 1977-1985 e 1986, em % do total exportado

	1977-1985		Ano de 1986
Itália	18	EUA	18
Nigéria	11,5	Itália	11,5
Venezuela	11,3	Iraque	11,3
Iraque	7,5	Venezuela	7,5
Chile	7,4	Reino Unido	7,4
Argentina	6	Argentina	6
Uruguai	4,4	Chile	4,4
Argélia	4,1	Uruguai	4,1
Outros	29,8	Outros	29,8

Fonte: ANFAVEA

o Brasil como plataforma rumo à própria Itália. Afinal, as firmas italianas deveriam viver em seu próprio terreno o desafio “de realização”, buscando como tal canalizar a produção excedente ao exterior.

Mesmo assim, há certa congruência entre esses dados e a visão de Marini. Uma parcela significativa (42,6%) compreende vendas a países não-industriais exportadores de *commodities*: Nigéria, Venezuela, Iraque, Chile, Uruguai e Argélia. Mas a metade dessa fração corresponde a vendas à África e ao Oriente Médio, e apenas a metade a vizinhos do Brasil. É um dado relativamente perturbador, pois, segundo um critério intuitivo de racionalidade geográfica, a partição do globo deveria atribuir essas áreas alijadas ao domínio exportador de outro “imperialismo”, ou mesmo “subimperialismo” (Turquia ou África do Sul, quiçá). Ao Brasil, como indica Marini, deveria caber os mercados de seus vizinhos não-industrializados.

Prosseguindo, toparemos com obstáculos mais cabais à validação da tese do escape “subimperialista”. Como mostram as duas colunas da direita da TABELA 1, que trazem dados apenas de 1986 – o ano subsequente ao intervalo anteriormente aludido –, 60% das vendas seguem para três dos mais industrializados países: EUA, Grã-Bretanha e Itália. Ao mesmo tempo, vendas aos vizinhos não

industriais (Venezuela, Chile e Uruguai) somam não mais que 10,6%. Como um todo, a TABELA 1 revela uma realidade que em grande parte dista daquilo que se prevê a partir de Marini.

Se repetimos a análise para cada ano que compõe as três décadas posteriores, um claro padrão emerge. Primeiro, os valores exportados para cada país são altamente instáveis. Abruptas variações ocorrem entre um ano aleatoriamente escolhido e seu subsequente. Segundo, e além desse detalhe, parece haver uma forte relação comercial entre as montadoras localizadas no Brasil e o país de suas matrizes. Assim, países como a Itália (FIAT), Alemanha (Volkswagen) e os EUA (GM e Ford) figuram inequivocamente entre os principais destinos das exportações brasileiras de veículos. Portanto, os países industrializados seriam o principal mercado para as vendas automotivas brasileiras, ao menos até os 1990. Esse é o ano que marca o advento do “Acordo de Complementação No 14”, firmado entre Brasil e Argentina. Ele significa a rápida integração da cadeia de produção automotiva dos dois países. A Argentina doravante figura como um destino excepcional para os veículos produzidos no Brasil. Essa condição somente seria ameaçada a partir de 2002, quando instrumento análogo, o “Acordo de Complementação No 53”, é firmado junto ao México.

Sintetizando, como mostra a TABELA 2, durante as três primeiras décadas da produção automotiva brasileira, sobressai como destino de exportações o conjunto de países emissores de IDE ao Brasil. Depois, sua importância é ofuscada pela progressiva integração da cadeia produtiva de veículos no Brasil, Argentina e México, precisamente os três países que Marini projeta como potenciais “subimperialistas”. À luz dos dados abaixo, o prognóstico de Marini sobre a destinação regional das vendas brasileiras parece equivocado.

A segunda hipótese que queremos discutir envolve o papel dinâmico das vendas externas *per se*, qualquer que seja o destino, para a formação da demanda do setor automotivo brasileiro. Haverá indícios empíricos de “problema de realização”? A perspectiva do “escape subimperialista” postula que existia uma crônica saturação da demanda por artigos manufaturados duráveis no Brasil, e que essa situação era transitoriamente relaxada

pelo envio de excedentes não vendáveis ao exterior. Se ela procede, o ensejo exportador à produção deverá transparecer da comparação entre, de um lado, o histórico de crescimento da produção, e, de outro, a evolução do comércio externo automotivo. É esperado que momentos de expansão das exportações constituam momentos de particular crescimento na produção. Ou ainda, tendo em vista que o crescimento das exportações pode vir acompanhado de um crescimento ainda maior das importações, dando origem a um déficit comercial setorial, é esperado que os momentos de superávit no comércio internacional de veículos correspondam aos períodos de maior crescimento da indústria automotiva.

De antemão, não vale à pena realizar tais cortejos para os dados relativos aos anos 1970, período de forte crescimento³ na produção automotiva brasileira. Naquela década, a importação de veículos era virtualmente nula no Brasil. Com a abertura de linhas de

Tabela 2 - Brasil: valor das exportações por país de destino (%)

	Alemanha	Argentina	EUA	Itália	México	Outros	Total
1990	3,6	3,9	23,8	20,3	5,0	43,0	100
1995	3,9	28,1	14,1	5,9	1,2	46,4	100
2000	1,7	27,3	16,5	8,5	17,7	27,9	100
2005	10,9	39,7	4,8	1,5	29,7	13,2	100

Fonte: ANFAVEA

³ A produção de 1980 era 271% maior que a de 1970.

exportação de automóveis, houve saldos comerciais setoriais. Mas o volume exportado foi absolutamente inexpressivo por toda a década: as exportações acumuladas nesse decênio correspondem a meros 1,9% da produção de veículos acumulada nesse intervalo. A partir da década seguinte, os anos 1980, em que a proibição da importação de veículos ainda persiste, esse mesmo indicador marca 13,92%. A partir daí o exercício vale a pena.

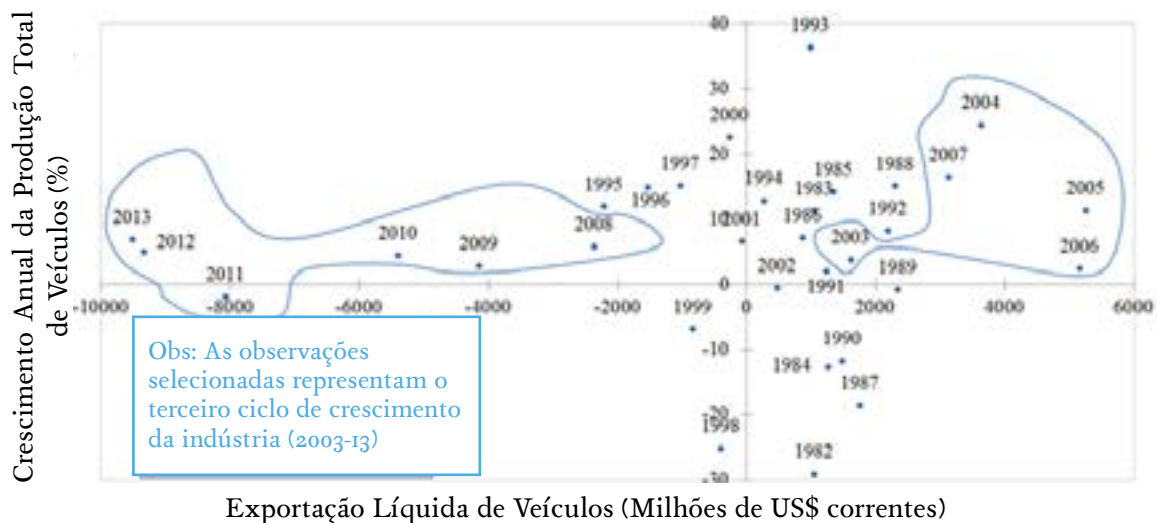
Tendo em vista os dados do GRÁFICO 1, transparece que a produção de veículos cresceu seja sob déficit, seja sob superávit no comércio de automóveis. A combinação mais comum é aquela que se esperaria a partir da perspectiva da “saída subimperial”. Ou seja, a combinação de crescimento da produção sob superávit no comércio: 13 observações. Mas temos 10 anos em que o déficit de comércio convive com crescimento da produção. E, além disso, registra-se nada menos que 6 anos em que ocorre superávit no comércio de veículos, sem que isso tenha levado ao crescimento da produção. A conclusão que se extrai é que, no Brasil, a produção automotiva pode, sim, crescer a despeito do mal resultado do comércio internacional, e é possível que a produção caia mesmo sob auspiciosos resultados do comércio externo.

Completemos a análise com o GRÁFICO 2. A perspectiva do “escape subimperial” é de que

uma indústria apossada por fracas vendas, por acúmulos frequentes de estoques, é revigorada por uma ofensiva aos mercados dos países limítrofes. O crescimento das exportações deveria ser o grande ensejo da constituição de capital físico nessa indústria, pelo menos a partir do ponto de saturação do mercado interno. De fato, temos 17 anos em que o comércio se expande tal qual a produção de veículos. Mas há 5 anos em que a produção encolhe a despeito da expansão do comércio externo. Paralelamente, há 6 anos em que a produção cresce sob um comércio externo declinante.

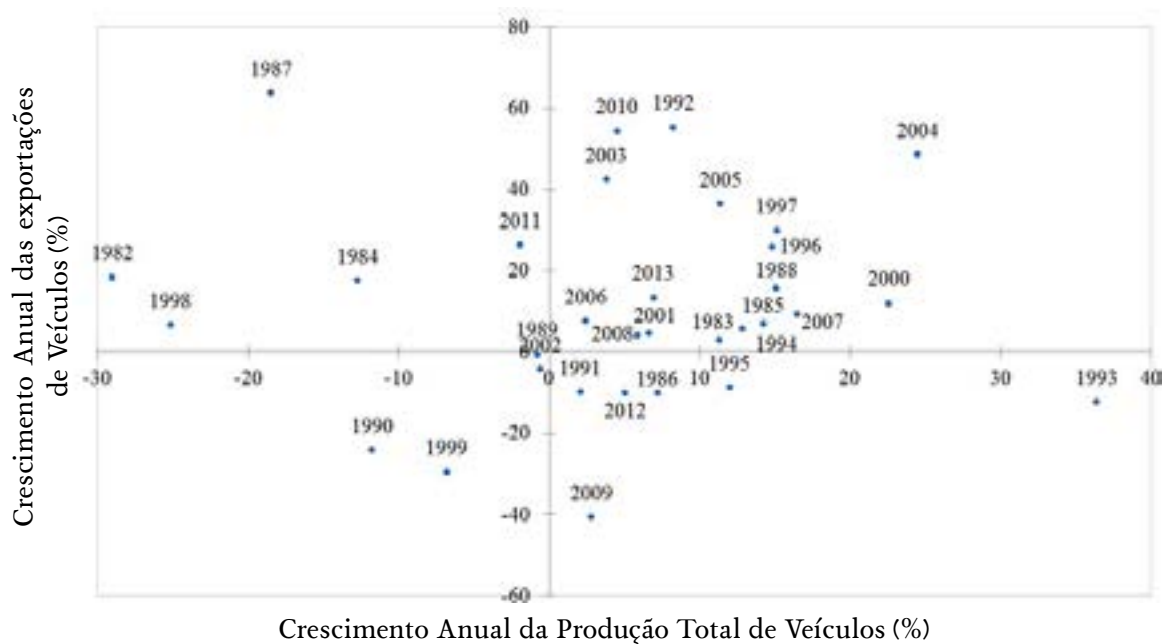
Confirma-se o que sugerira o GRÁFICO 1: fatores da dinâmica econômica interna podem inequivocamente sobrepujar o comportamento das vendas externas na determinação do nível da produção brasileira de veículos. Especificamente, são três os períodos de forte crescimento da produção, quais sejam, 1970-1980, 1994-1997 e 2003-2013. O primeiro deles é caracterizado por inexpressivo comércio externo, e, assim, é impossível que as exportações tenham guiado o desenvolvimento dessa indústria nesse decênio. O segundo salto de crescimento dá-se a despeito da contribuição negativa do comércio externo. O desenvolvimento da indústria foi propellido pelo mercado interno, devido à recomposição do crédito para compra de automóveis, após o Plano Real e o fim da era de superinflação. O terceiro salto pode ser dividido em duas fases,

Gráfico 1 - Brasil: Relação entre o Aumento da Produção e a Exportação Líquida de Veículos



Fonte: Elaborado a partir de dados da ANFAVEA

Gráfico 2 - Brasil: Relação entre o Crescimento da Produção e das Exportações de Veículos



Fonte: Elaborado a partir de dados da ANFAVEA

conforme ilustram as duas áreas selecionadas no GRÁFICO I. Até meados de 2007 as vendas externas dão uma notável contribuição para a expansão da produção. Depois desse momento, a produção continua a crescer sob vendas externas declinantes, culminando com um comércio líquido extremamente deficitário após 2009. Portanto, exceto pelo breve intervalo 2003-2007, é impossível sustentar a tese de que a produção nesse setor cresça em função de uma demanda puxada pelo setor externo. Para o conjunto da história da indústria automotiva brasileira, refuta-se a hipótese de “problema de realização”.

Finalizando, devemos examinar a mesmas hipóteses para a indústria automotiva da África do Sul. Primeiramente, verifiquemos o perfil da destinação das exportações sul-africanas de veículos. Buscamos avaliar o peso dos clientes africanos, e, em particular, dos vizinhos da África Meridional. A TABELA 3 demonstra que a importância dos países africanos como clientes dos veículos montados na África do Sul é muito baixa. Tipicamente, 80% das exportações de veículos segue à União Europeia e América do Norte. No intervalo 2000-2005, os clientes pertencentes à *South African Development Community* (SADC) jamais representam sequer 7%, uma fração certamente menor do que aquela ostentada pelos vizinhos latino-americanos no comércio automotivo do Brasil. Os maiores

clientes africanos individuais são o Zimbábue e a Zâmbia, cuja participação nas exportações sul-africanas de veículos não atinge sequer 2% do total. Paralelamente, a participação da Espanha nunca é menor que 33%. São dados que desabonam a perspectiva de uma recomposição “subimperial” de apáticas vendas internas de manufaturas duráveis.

O item final do teste que estamos apresentando é a aferição do papel dinâmico das vendas externas, não importando qual o destino, para a formação da demanda do setor automotivo sul-africano. Teremos, nesse caso, indicações de “problema de realização”?

O primeiro dado a considerar é o caráter virtualmente fechado da indústria automotiva sul-africana até meados dos anos 1990. Até aí, temos que não faz sentido cogitar qualquer papel do comércio externo para o desenvolvimento dessa indústria. O divisor de águas, a partir do qual esse caráter autárquico perde força, é a implantação do programa de liberalização denominado *Motor Industry Development Program* (MIDP), em 1995. A partir desse ano, e, especialmente, a partir dos anos 2000, dispara a razão entre o número de unidades exportadas e a demanda local por veículos (compreendendo aí veículos nacionais e importados, em unidades). Essa razão chega a marcar 53,6% em 2008.

Espelhando o que fizemos para o caso brasileiro, realizaremos dois cotejos para os dados sul-africanos: (1) contraporemos o resultado das exportações líquidas ao crescimento da produção automotiva e, (2) compararemos o crescimento das exportações ao crescimento da produção de veículos. No caso sul-africano, predominam os déficits no comércio exterior de veículos. O GRÁFICO 3 confronta dados

das exportações líquidas de veículos com o crescimento da produção, trazendo 25 observações entre 1992 e 2015. São 140 observações marcando déficits comerciais, 10 superavitárias, e um ano de comércio equilibrado. Desse 14 anos de déficit no comércio de veículos, 9 são anos de crescimento da indústria automotiva, e 5 são anos de declínio. Dos 10 anos de saldo positivo, 7 são anos de crescimento

Tabela 3 - Destinação regional das exportações de veículos sul-africanos - Em % do valor total das vendas calculadas em milhões de Rands

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Espanha	41,0	37,4	37,5	34,5	35,9	33,3
Alemanha	3,4	1,8	3,4	6,8	8,3	9,7
Reino Unido	9,5	10,7	9,5	7,9	9,0	9,6
EUA	9,5	12,1	10,5	8,4	7,2	9,5
França	4,4	7,5	7,6	8,8	7,9	6,6
Bélgica	6,7	5,5	5,1	4,4	3,1	3,1
Austrália	1,2	0,8	1,4	2,3	2,1	2,8
Países Baixos	1,3	1,3	2,1	2,8	2,8	1,9
Zimbábue	1,9	1,3	1,7	1,6	1,2	1,1
Japão	0,9	1,7	3,2	2,6	2,3	1,2
China	0,0	0,9	0,3	2,1	1,7	1,0
Zâmbia	1,0	1,5	1,2	1,1	1,1	1,0
Outros	19,2	17,5	16,5	16,7	17,4	19,2
União Europeia	69,8	70,5	70,9	69,9	71,3	68,7
América do Norte	10,1	12,5	11,1	8,9	8,4	11,1
Africa (incluindo SADC)	6,8	7,1	8,0	7,9	7,3	6,6
South African Development Community (SADC)	5,6	5,8	6,2	5,8	5,5	4,6
Mercosul	0,4	0,5	0,4	0,7	0,6	0,8

Fonte: NAAMSA (2006)

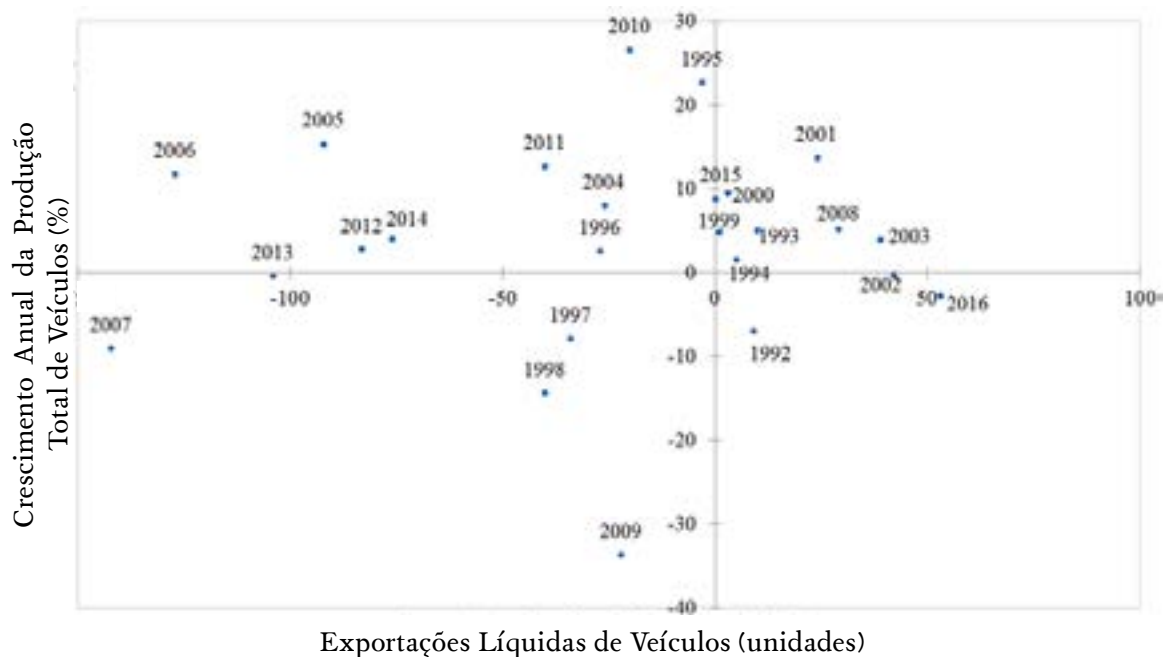
da indústria. Ou seja, como no caso brasileiro, a produção automotiva sul-africana cresce seja sob maus, seja sob bons resultados no comércio internacional de veículos. Mesmo assim, há um predomínio de anos de crescimento sob déficit comercial, o que confronta a perspectiva do “escape subimperial”. A África do Sul não parece estar compensando baixa demanda local de veículos por vendas ao exterior.

Completemos o exercício com o GRÁFICO 4, que confronta crescimento das exportações e da indústria. Novamente, são 25 observações, das quais 14 combinam expansão das

exportações e da produção, e 3 observações marcam declínio das exportações e produção. Ou seja: 17 observações em 25 relacionam o compasso do comércio externo à expansão da indústria. Ao contrário do que ocorre no Brasil, a dinâmica da formação da indústria automotiva sul-africana tem enfatizado uma expansão exportadora continuada.

Mesmo assim, como já ressaltado, os resultados do GRÁFICO 3 apontam para um predomínio de déficits no comércio de veículos sul-africano, frequentemente acompanhados de crescimento da produção. Por isso, não parece ser possível sustentar a hipótese de

Gráfico 3 - África do Sul: Relação entre Aumento da Produção e Exportações Líquidas de Veículos



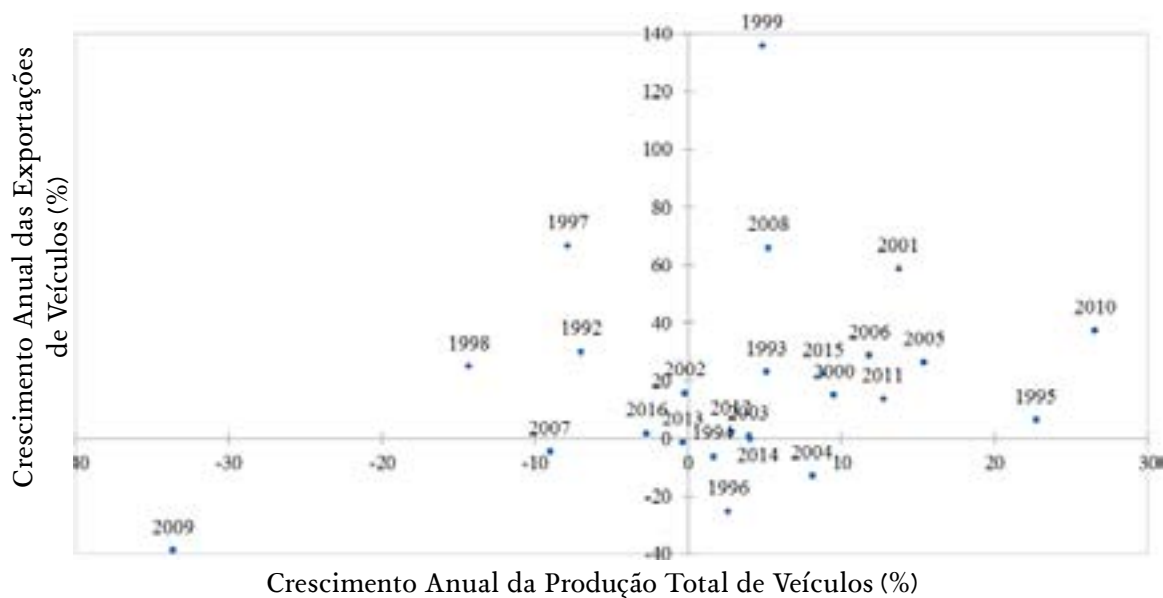
Fonte: Elaborado a partir de dados da NAAMSA

“dificuldade de realização” para a África do Sul. Parece que a exportação de veículos “globais” é o requisito da instalação de montadoras multinacionais no país, que assim exporta uma grande quantidade, mas tipicamente importa ainda mais. Ou seja, a demanda por veículos localmente produzidos é afetada mais negativamente que positivamente pela abertura comercial setorial desde 1995. E, mesmo assim, a produção cresce vigorosamente. Desse modo, temos que a hipótese de “dificuldade de realização” igualmente não encontrará lastro nas estatísticas sul-africanas.

6. Conclusão

Os exercícios aqui propostos indicam que a perspectiva de Ruy Mauro Marini sobre a formação industrial brasileira colide com a realidade. Tratamos aqui apenas da indústria automotiva, e não de toda a indústria. Mas entendemos que, tal qual uma teoria da arquitetura egípcia precisa explicar a construção das pirâmides, uma teoria da indústria tardia no século XX precisa explicar a montagem de veículos. Dos dados iluminados, temos que a indústria automotiva brasileira cresceu frequentemente sob mau desempenho do comércio externo de veículos.

Gráfico 4 - África do Sul: Relação entre o Crescimento da Produção e das Exportações de Veículos



Fonte: Elaborado a partir de dados da NAAMSA

Paralelamente, seus clientes mais usuais no exterior não são países latino-americanos pequenos e não-industrializados.

Como vimos, a perspectiva de Marini sobre o “subimperialismo” recentemente chegou à África do Sul. Aparentemente, o emprego das ideias do autor brasileiro deu-se por autores que não tiveram contato com seu *capo lavoro*. Nisso, a acepção de “subimperialismo” segundo Marini foi ali descontextualizada, desconsiderando sua relação intrínseca com o dilema “de realização”. No futuro, com a difusão de sua “Dialética da Dependência” pela África, caso o “subimperialismo sul-africano” venha a ser efetivamente emoldurado pela teoria de Marini em sua integralidade, terá que lidar com os dados aqui apresentados, da indústria automotiva desse país. Pois, na África do Sul, a demanda pelos veículos locais tem sido comprimida pelo comércio externo, ao passo que os principais destinos de sua exportação automotiva não são seus vizinhos africanos. São dados que se chocariam com a perspectiva do autor brasileiro.

Referencias bibliográficas

- AIEC. *South Africa Automotive Export Manual - 2011*. Arcadia: Automotive Industry Export Council, 2011.
- _____. *South Africa Automotive Export Manual - 2015*. Arcadia: Automotive Industry Export Council, 2015.
- BLACK, A. “The Impact of Trade Liberalisation on the South African Automotive Industry”, *Paper presented to the TIPS Policy Forum*, 1998.
- BOND, P. “Bankrupt Africa: imperialism. Sub-imperialism and the politics of finance”, *Historical Materialism*, ano 12, n.4, pp. 145-172, 2004a.
- _____. “The ANC’s ‘Left Turn’ & South African sub-imperialism”, *Review of African Political Economy*, ano 31, n. 102, pp.599-616, 2004b.
- _____. “Militarism and looming subimperialism in Africa – Washington. London. Pretoria” In: BOND, P. *Looting Africa: The economics of exploitation*. London: Zed Books, 2006.
- _____. “US empire and South African subimperialism”, *Socialist Register*, 41, pp. 218-238, 2009.
- _____. “Sub-imperialism as Lubricant of Neoliberalism: South African ‘deputy sheriff’ duty within BRICS”, *Third World Quarterly*, ano 34, n. 2, pp. 251-270, 2013.
- _____. “BRICS banking and the debate over sub-imperialism”, *Third World Quarterly*, ano 37, n. 4, pp. 611-629, 2016.
- FURTADO, C. *Subdesenvolvimento e estagnação na América Latina*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.
- HOBSBAWM, E. J. *A Era dos Impérios: 1975-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.
- HOBSON, J. A. *Imperialism: a study*. New York: James Pott & Co, 1902.
- LENIN, V. I. *Imperialism. Highest Stage of Capitalism*. In: LENIN, V. I. *Collected Works*. Volume 22, December 1915 – July 1916. Moscow: Progress Publishers, 1964.
- LESUFI, Ishmael. “South Africa and the Rest of the Continent: Towards a Critique of the Political Economy of NEPAD”, *Current Sociology*, ano 52, n. 5, pp. 809-829, 2004.
- LUXEMBURG, R. *The Accumulation of Capital*. London: Routledge and Kegan Paul, 1951.
- MARINI, R. M. “Brazil ‘interdependence’ and Imperialist integration”, *Monthly Review*, ano 17, n. 7, pp. 10-29, 1965.
- _____. *Dialéctica de la Dependencia*. Ciudad de México: Ediciones Era, 1973.
- _____. “Brazilian Subimperialism”. *Monthly Review*, ano 23, n.9, pp.14-24, 1972.

_____. *Dialéctica de la Dependencia*. Ciudad de México: Ediciones Era, 1973.

_____. *Subdesarrollo y revolución*. Ciudad de México: Siglo XXI Editores, 1974.

_____. "La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo", *Cuadernos Políticos*, ano 12, pp. 20-39, 1977.

MARTIN, W. G. "South Africa's Subimperial Futures: Washington Consensus, Bandung Consensus or Peoples' Consensus?", *African Sociological Review*, ano 12, n.1, pp. 124-134, 2008.

NAAMSA. *Annual Report - 2006*. Pretoria: National Association of Automobile Manufacturers of South Africa, 2006.

_____. *Quarterly Review of Business Conditions*. Pretoria: National Association of Automobile Manufacturers of South Africa, 1o Trimestre, 2017.

PROUDMAN, M. F. "Words for Scholars: The Semantics of "Imperialism"", *Journal of the Historical Society*, ano 8, n. 3, pp. 395-433, 2015.

SAMSON, M. "(Sub)imperial South Africa? Reframing the Debate", *Review of African Political Economy*, ano 36, n. 119, pp. 93-103, 2009.

SANTOS, T. *Imperialismo y Dependencia*. Caracas: Ayacucho, 2011.