

INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS DIRETOS (IEDs): LIÇÕES DA HISTÓRIA



<https://doi.org/10.22533/at.ed.152152503026>

Data de aceite: 19/02/2025

Tagore Villarim de Siqueira

Mestre em Economia pela Universidade
Federal de Pernambuco - UFPE
Instituição: Banco Nacional de
Desenvolvimento Econômico e Social -
BNDES, Recife/PE
<http://lattes.cnpq.br/0578604562174801>

Este artigo foi apresentado no III
Brazilian Congress of Development,
19 e 20 de outubro de 2022.

RESUMO: Os investimentos estrangeiros diretos (IEDs) desempenham uma função estratégica no desenvolvimento econômico dos países, complementando a poupança interna e contribuindo para modernização da capacidade produtiva. Tais investimentos possibilitam a participação nas Cadeias Globais de Valor (CGVs) e proporcionam maior integração econômica entre os países. Os IEDs contribuem para novas oportunidades de negócios, sustentabilidade ambiental, diversificação e modernização da base produtiva, ampliação do comércio exterior e inovação, constituindo-se, assim, em alavanca importante para o desenvolvimento sustentável dos países. Neste sentido, este artigo faz uma reflexão sobre a origem, significado e contribuição dos IEDs para o desenvolvimento econômico

e a maior integração econômica mundial.

PALAVRAS-CHAVE: Investimentos estrangeiros diretos, Cadeias globais de valor, Inovação e Integração econômica

FOREIGN DIRECT INVESTMENTS (FDIs): LESSONS FROM HISTORY

ABSTRACT: Foreign direct investments (FDIs) play a strategic role in the economic development of countries, complementing domestic savings and contributing to the modernization of productive capacity. Such investments enable participation in Global Value Chains (GVCs) and provide greater economic integration between countries. FDIs contribute to new business opportunities, environmental sustainability, diversification and modernization of the production base, expansion of foreign trade and innovation, thus constituting an important lever for the sustainable development of countries. In this sense, this article reflects on the importance of FDIs for the economic development of countries, the advancement of GVCs and greater world economic integration.

KEYWORDS: Foreign direct investments, Global Value Chains, innovation, Economic integration.

INTRODUÇÃO

A partir das últimas décadas do século XX, os investimentos estrangeiros diretos (IEDs) iniciaram uma longa trajetória de rápido crescimento, ganhando importância crescente nos fluxos internacionais de capitais e assumindo maior relevância na promoção do desenvolvimento econômico de vários países. Essa expansão dos IEDs aconteceu de forma associada ao crescimento das Cadeias Globais de Valor (CGVs) e a maior integração da economia mundial; com essa tendência revelando uma expansão quase que continua por cinco décadas, quando se exclui os anos de quedas devido a crises financeiras.

Apesar da forte concentração nos países desenvolvidos, esse fenômeno abrangeu vários países em diferentes estágios de desenvolvimento, contribuindo, assim, para ampliar o processo de globalização da economia mundial. Nos países em desenvolvimento, a participação nos fluxos de IEDs é estratégica porque complementa a poupança interna e contribui para a modernização da infraestrutura econômica e social dos países, proporcionando melhores condições de inserção nas CGVs, bem como ampliando as possibilidades de participação no comércio internacional de bens e serviços de maior valor agregado e maior conteúdo tecnológico.

Além do ambiente político-institucional favorável ao comércio internacional e investimentos estrangeiros na segunda metade do século XX, apoiado em instituições multilaterais, a introdução dos contêineres no comércio exterior a partir do final da década de 1950 proporcionou o início a um novo ciclo de expansão do comércio exterior e dos IEDs no mundo. Os contêineres reduziram significativamente os custos portuários de embarque e desembarque de mercadorias, além de facilitar a logística terrestre de armazenamento e transporte de mercadorias. Na indústria, o uso de contêineres nas exportações de partes e peças contribuiu para a reorganização espacial das linhas de produção, fazendo surgir as CGVs.

Na década de 1990, as políticas liberalizantes, adotadas inicialmente na Europa e depois em vários países de todos os continentes, deram novo impulso ao processo de globalização, provocando o maior fluxo de IEDs que se tem conhecimento. As expectativas só foram alteradas de fato a partir de 2020 devido a pandemia Covid-19, quando se verificaram paralisações na atividade econômica em vários países, decorrentes dos isolamentos sociais para enfrentar a crise sanitária, que por sua vez provocaram descontinuidades na logística de abastecimento em escala mundial, fazendo surgir iniciativas para reorganizar as CGVs.

Neste sentido, este artigo apresenta a 1ª parte do estudo sobre investimentos estrangeiros diretos (IEDs): lições da história, com o objetivo de fazer uma reflexão sobre as origens, significado e importância dos IEDs para o desenvolvimento econômico e a integração econômica mundial, destacando-se a contribuição das inovações para o crescimento dos IEDs e para as várias ondas de globalização da economia mundial desde o Renascimento cultural, científico e tecnológico europeu a partir do século XIV. Além da introdução e referências bibliográficas, este artigo é constituído por quatro seções. A segunda seção apresenta uma reflexão sobre as origens, significado e benefícios dos IEDs; a terceira, apresenta os períodos de grandes desagregações da produção econômica e a ascensão dos IEDs; e, por fim, a quarta apresenta algumas considerações finais.

INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS DIRETOS - IEDS: ORIGENS, SIGNIFICADO E BENEFÍCIOS

Os investimentos estrangeiros não são um fenômeno recente, tendo sido observados vários exemplos de investimentos no estrangeiro desde a antiguidade durante a expansão de grandes impérios quando realizavam investimentos nos territórios dominados, e representavam iniciativas para consolidar e ampliar o domínio sobre novas regiões conquistadas. Na época do Império Grego, por exemplo, Alexandre “O Grande” construiu várias cidades com o nome de “Alexandria” com o objetivo de levar a cultura grega aos territórios dominados, bem como implantou infraestrutura, como estradas e portos, em países distantes para ampliar seus domínios (FREEMAN, 2014). No Império Romano, observou-se experiência semelhante com a construção de cidades e infraestrutura, como a construção de 400 mil km de estradas, das quais 80 mil km pavimentadas, para ligar as cidades do Império. Além disso, foram construídas pontes, portos, fóruns, basílicas, mercados públicos, templos, aquedutos, teatros, arenas e circos para corridas de cavalos nos territórios dominados na Europa, Oriente Médio e Norte da África, com a infraestrutura construída ampliando o controle sobre os territórios as margens do Mar Mediterrâneo que faziam parte do Império (GABRIEL, 2002).

Na “Era das Navegações”, a partir do século XV, a experiência foi semelhante, observando-se a construção de infraestrutura, fortes, feitorias, portos, vilas e cidades e fazendas para produção de bens agrícolas de subsistência e exportação nas novas terras dominadas. Uma lógica de investimentos que permaneceu durante todo o período do colonialismo europeu, de exploração de recursos naturais e povos indígenas de todos os continentes, até meados do século XX.

As navegações portuguesas, além do pioneirismo na navegação oceânica e de simbolizar a importância do comércio exterior para o desenvolvimento econômico dos países, oferecem exemplos singulares de investimentos estrangeiros, como a implantação da agroindústria açucareira, no século XVI, e da indústria de construção naval, no século XVII, no Brasil.

As novas rotas marítimas portuguesas possibilitaram a ligação das capitais europeias a regiões longínquas de todos os continentes, produtoras de especiarias utilizadas na culinária, bem como proporcionaram o acesso a matérias-primas para várias atividades, minerais e pedras preciosas. A rota marítima portuguesa para a Índia, descoberta por Vasco da Gama em 1498, proporcionou a reconexão das principais praças comerciais europeias com os fornecedores de especiarias do Oriente, após 45 anos da tomada de Constantinopla pelos Otomanos em 1453 e interdição das rotas comerciais terrestres. Dessa forma, as navegações portuguesas provocaram impactos significativos na economia mundial durante o período de transição entre a Idade Média e a Idade Moderna, sendo considerada a primeira grande onda no processo de globalização da economia mundial tal como conhecemos (KENNEDY, 1989).

As rotas marítimas portuguesas ampliaram a comunicação entre países de vários continentes, promovendo um movimento relevante de investimentos no exterior, tal como a construção de feitorias, uma construção mista de castelo e fortificação militar com capacidade para armazenar as mercadorias do reino e abrigar soldados, mercadores e padres. A consolidação da atividade mercantil levava a construção de infraestrutura econômica e social, como portos, estradas e vilas, bem como investimentos em atividades extrativas, como mineração e madeireira, e agropecuárias, para produção de subsistência e de exportação, como cana-de-açúcar e tabaco.

A primeira feitoria portuguesa foi construída na cidade de Bruges, em 1445, em Flandres, país no norte da Europa com território que incluía parte da França, a Bélgica e a Holanda. Porém, com o declínio comercial do porto dessa cidade a feitoria foi transferida para Antuérpia em 1499. Com o avanço das navegações, as feitorias se tornaram o modelo de entreposto comercial da expansão ultramarina portuguesa.

Na Baía da Guanabara, a construção naval teve início desde a primeira expedição colonizadora enviada ao Brasil em 1530, comandada por Martin Afonso de Sousa, primeiro donatário da capitania de São Vicente. A expedição chegou ao Rio de Janeiro no final do mês de abril de 1531, permanecendo no local por três meses. Durante essa estada foram construídos dois bergantins (uma escuna com velas quadrangulares em dois mastros) de 15 bancos, cada. Os índios Tamoios fizeram parte da mão-de-obra que construiu essas embarcações. Outra data histórica para a construção naval na Baía da Guanabara foi 1665, quando foi fundada a Fábrica de Fragatas na Ilha do Governador, localizada onde atualmente situa-se o aeroporto internacional do Galeão. Nesse estaleiro foi construído o galeão Padre Eterno, o maior navio do mundo no século XVII [ver Castro Maya & Ferrez (1965)].

Além da considerável disponibilidade de madeira própria para construção naval, as condições geográficas da Baía da Guanabara mostraram-se adequadas para sediar uma indústria de construção naval no século XVII, com ampla área interna e entrada relativamente estreita que passou a ser protegida de potenciais invasões pelos fortes São João (1565) e Santa Cruz (1612). O livro de João Teixeira, que descreveu o litoral brasileiro no século XVII, destacou o porto do Rio de Janeiro como um dos melhores do mundo e sua adequação para a construção naval.

“O Rio de Janeiro é o melhor e mais seguro porto da costa do Brasil e dos melhores do mundo. Ele tem capacidade para receber muitas e grandes Naus. Trata-se de um local abundante em madeiras e outras coisas necessárias a fabricação de navios. A distância entre o Forte de Santa Cruz e o Forte de São João, na entrada da Baía da Guanabara, é de 750 braças, aproximadamente 1.650 metros, e 15 de profundidade, cerca de 33 metros, (...) os navios entram pela ponta da banda leste onde está a Fortaleza São João.”

Descrição de todo o Maritimo da Terra de S. Crvz Chamado VVlgarmente o Brazil. Feito por João Teixeira Cofmographo de sua Majestade. Anno di 1640.



Mapa 1. Baía da Guanabara em 1640.

Fonte: Descrição de todo o Marítimo da Terra de S. Crvz Chamado VVlgarmente o Brazil. Feito por João Teixeira Cofmographo de sua Majestade. Anno di 1640.

A expedição de Martim Afonso de Souza demonstrava o aumento de interesse de Portugal pela colônia. Nesse período, verificou-se a confirmação da viabilidade econômica do cultivo da cana-de-açúcar em Pernambuco e a fundação das primeiras vilas do Brasil, como São Vicente (1529), Igarassu (1535), Vila Velha (1535) e Olinda (1537) (IBGE, Enciclopédia dos Municípios). Uma clara demonstração do interesse de Portugal em consolidar o domínio sobre o imenso território da nova colônia, com a construção de naus na própria colônia sendo estratégica, para fins militares e comerciais, dada a considerável disponibilidade de matéria-prima e a necessidade de proteger o território contra possíveis invasores, além de reforçar a capacidade de transporte de exportáveis como o açúcar, “o ouro branco”, para a Europa.

Dessa forma, poderíamos dizer que os investimentos estrangeiros estão relacionados com a história do Brasil desde a viagem do descobrimento em 1500, tendo-se em vista que o acesso a imensa reserva de madeira era fundamental para o sucesso da expansão ultramarina portuguesa. Destacando-se que a oferta de madeira encontrada no Brasil era imensa e diversificada, muito mais ampla do que apenas o pau-brasil utilizado na produção de instrumentos musicais e na produção de tinta vermelha, verificando-se disponibilidade de vários tipos de madeira de lei adequadas a vários usos, inclusive, a construção naval.

Portanto, não seria exagero afirmar que a viagem do descobrimento do Brasil em 1500 foi uma consequência direta dos avanços tecnológicos durante o Renascimento cultural, científico e tecnológico europeu, que, por sua vez, também contribuiu para as transformações em curso na Europa, à medida que colaborou para expansão do comércio marítimo e a maior integração econômica mundial, por meio do fornecimento de bens demandados na Europa, como o pau-brasil, além de outras madeiras de lei, para construção naval e outras aplicações, bens alimentares, como o açúcar, e metais e pedras preciosas.

Durante esse período do renascimento europeu, destacaram-se inovações disruptivas como o arado de ferro, o microscópio, os moinhos de água e de vento para moer cereais e a imprensa para difusão do conhecimento. Porém, verificaram-se também importantes inovações incrementais, tais como a evolução significativa dos navios e das técnicas de navegação baseadas na aplicação da matemática e astronomia e uso de instrumentos como a bússola e o astrolábio. Com tais avanços tecnológicos ajudando os navegantes portugueses a iniciar de forma pioneira as navegações oceânicas, substituindo a navegação de cabotagem, que seguia visualmente o litoral.

Após o descobrimento do Brasil em 1500 o tamanho dos navios quase dobrou, passando de caravelas e naus de até 31 metros para galeões com mais de 50 metros de comprimento. A barca, de origem mediterrânea, tal como a usada pelo navegador Gil Eanes na viagem em que dobrou o Cabo Bojador na costa da África em 1434, tinha entre 15 e 20 m e a tripulação podia ser de 8 a 20 homens. A caravela São Cristóvão da esquadra de Bartolomeu Dias quando dobrou o Cabo da Boa Esperança no Sul da África em 1488 tinha 25 m, e tripulação de 121 homens. A nau-capitânia São Gabriel utilizada por Vasco da Gama na viagem para Índia em 1498 e, possivelmente, por Cabral na viagem do descobrimento do Brasil em 1500, tinha 31 m de comprimento, capacidade de 750 t e 70 tripulantes. Por outro lado, a nau Madre de Deus de 1589, utilizada na rota da Índia, tinha 50 m de comprimento, capacidade de 1600 t e tripulação de 700 homens, e, o galeão Padre Eterno de 1663 tinha 53 m de comprimento, capacidade de transportar 2.000 t e de levar até 4.000 tripulantes [ver Caravelas, Naus e Galés de Portugal, Enciclopédia pela Imagem (sem data) e Castro Maya & Ferrez (1965)].

Assim, considerando a hipótese de que já havia conhecimento da Coroa Portuguesa das terras além-mar a sul do paralelo a partir das Ilhas Canárias, garantidas a Portugal pelo Tratado de Alcáçovas (1479) entre Portugal e Espanha, bem antes da decisão da viagem de Pedro Alvarez Cabral, pelo menos desde a viagem de descobrimento das Américas realizada por Colombo em 1492, seria possível dizer que provavelmente a decisão da viagem de Cabral, após a descoberta do caminho marítimo para a Índia circundando a África por Vasco da Gama entre 1497 e 1498, teria duplo objetivo: garantir a nova posição de Portugal na Índia; e tomar posse das novas terras garantidas pelo Tratado de Tordesilhas (1494) a Portugal, exatamente pela possibilidade de assegurar o acesso as imensas reservas de madeira encontradas na Terra de Santa Cruz chamada Brasil, que de fato daria a liderança naval mundial a Portugal nos séculos seguintes, ajudando a aumentar substancialmente a frota mercante-militar portuguesa para dá conta do comércio pelas rotas marítimas portuguesas para Ásia, África e Brasil.

Além disso, o acesso a imensa reserva de madeira em terras brasileiras desempenhou também papel estratégico para a indústria naval portuguesa, à medida que o acesso a matéria-prima brasileira ampliou significativamente a capacidade de construção de caravelas, ajudando, assim, a minimizar o impacto das perdas que eram consideráveis nessa época, decorrentes da pirataria, guerras e tempestades. Com esse aspecto se constituindo em justifica adicional para implantação de estaleiros na Baía da Guanabara.

Um ponto em comum entre essas experiências de investimentos no estrangeiro desde a antiguidade foi que os investimentos eram realizados majoritariamente pelo Estado, com o objetivo de consolidar e ampliar o domínio sobre os territórios conquistados. Essas experiências diferem da experiência dos investimentos estrangeiros a partir da Revolução Industrial em meados do século XVIII, e especialmente a partir do século XIX, quando os investimentos estrangeiros privados ganharam importância crescente, em decorrência da ação de empresas capitalistas em busca de novos mercados.

INOVAÇÕES, CICLOS ECONÔMICOS E INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS

A Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, tal como o Renascimento entre os séculos XIV e XVI, proporcionou um novo ciclo de expansão da economia mundial motivado por inovações como a máquina de fiar de fios múltiplos de Hargreaves e a máquina a vapor de Watts e suas respectivas aplicações em vários setores de atividades, como mineração, indústria têxtil e transportes. O impacto da máquina a vapor nos meios de transportes foi imenso, proporcionando a era das ferrovias entre os séculos XIX e XX. Na navegação o impacto da máquina a vapor foi também considerável, tornando as viagens oceânicas mais rápidas e de menor custo.

Entre a segunda metade do século XIX e meados do século XX, a “Segunda Revolução Industrial”, marcada por inovações em áreas como energia elétrica, química, petróleo e aço, impulsionou um novo ciclo de expansão da economia mundial. Nessa fase, a industrialização se expandiu para vários países e os insumos característicos da Primeira Revolução Industrial, como carvão, ferro e energia a vapor, foram substituídos pelo aço, petróleo e energia elétrica.

De forma semelhante, na segunda metade do século XX observou-se uma nova fase de grandes transformações tecnológicas e avanços no processo de globalização da economia mundial. Com esse período ficando conhecido como a “Terceira Revolução Industrial” ou “Revolução Técnico-Científica”, e sendo marcado por inovações em áreas como robótica, genética, informática, telecomunicações, eletrônica e robotização do sistema produtivo.

Apesar da grande difusão das inovações por todos os setores de atividade e liderança disputada por vários países, o “Programa Espacial dos Estados Unidos” nos anos 1960 destacou-se pela contribuição para o desenvolvimento de múltiplas tecnologias que proporcionaram impactos econômicos significativos nas décadas seguintes, como: satélites, telefonia sem fio, GPS - Sistema de Posicionamento Global, painéis de energia solar, microeletrônica, semicondutores, circuito integrado, informática, Internet e robótica.

Nas últimas décadas do século XX, verificou-se uma nova fase de aceleração no processo de inovação, observando-se o lançamento expressivo de inovações disruptivas com significativos impactos sociais, econômicos e políticos. Com esse período ficando conhecido como a Quarta Revolução Industrial, que engloba Sistemas ciber-físicos, Internet das Coisas e Computação em Nuvem (SCHWAB, 2018).

Na onda mais recente de inovações de grande impacto, destacam-se os avanços em áreas como inteligência artificial, robótica, Internet das coisas - IoT, 5G, indústria 4.0, metaverso, impressão 3D, biotecnologia e nanotecnologia. As transformações na sociedade decorrentes dessa nova onda de inovações serão tão intensas que em um período relativamente curto de tempo, até o final desse século, por exemplo, a ruptura tecnológica não terá paralelo com a atual realidade (EDEN et al, 2012).

Um ponto em comum entre essas fases de aceleração no processo de inovação é que elas coincidiram com períodos de expansão econômica, aumentos dos investimentos estrangeiros e avanço no processo de globalização da economia mundial. Com essas fases apresentando, inclusive, características muito semelhantes entre si, como o Renascimento na Europa, entre os séculos XIV e XVI e as quatro Revoluções Industriais a partir de meados do século XVIII, períodos marcados pelo lançamento de inovações disruptivas, difusão do conhecimento, avanços na comunicação e ascensão de valores e princípios como o humanismo, os direitos do homem e o contrato social, a defesa da liberdade e da democracia, e a maior importância para a educação, cultura e ciências. Valendo lembrar que, a revolução industrial no século XVIII está associada ao declínio das Monarquias Absolutistas e ascensão das Repúblicas e Monarquias Liberais e Parlamentaristas, com destaque para a independência dos Estados Unidos em 1786 e a Revolução Francesa em 1789. Dessa forma, o cenário futuro que deveríamos esperar deveria ser de aceleração na produção de inovações, aumento dos investimentos estrangeiros e maior integração da economia mundial, acompanhados pela maior importância do humanismo, direitos do homem, liberdade e democracia, e não o contrário.

As primeiras universidades europeias foram fundadas a partir do século XII, no período de transição entre o final da Idade Média e início da Idade Moderna. No século XIV, teve início o Renascimento cultural, científico e tecnológico europeu, com destaque para a publicação de livros impressos, a difusão do conhecimento, os avanços na comunicação e o começo da era das grandes navegações deflagrando a primeira onda de globalização da era moderna.

No século XVIII, a impressão de livros e os avanços na comunicação se tornaram mais rápidos, facilitando ainda mais o acesso ao conhecimento. A notícia que andava a galope de cavalo desde o Império Romano passou a ser transmitida mais rapidamente a partir da invenção da imprensa no século XV e do telégrafo no século XIX. Desde então os meios de comunicação experimentaram intensa evolução, tornando-se fundamental para a expansão dos investimentos estrangeiros, o desenvolvimento econômico e a integração econômica mundial, com destaque para inovações como: rádio, telefone, televisão, satélite, computador, Internet e Smartphone.

De forma semelhante aos períodos do Renascimento europeu, entre os séculos XIV e XVI, e da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, o cenário atual novamente é marcado por grandes transformações tecnológicas, políticas e econômicas. Um novo cenário de “renascimento cultural, científico e tecnológico” caracterizado por intenso lançamento de inovações que provocam grandes impactos na economia. Uma conjuntura que coloca os países diante de grandes desafios para definir políticas públicas capazes de garantir um melhor posicionamento na divisão internacional do trabalho. Uma situação que demanda um amplo esforço dos governantes para compreender a dimensão do atual ciclo de inovações, com novos setores de atividade surgindo e antigos desaparecendo, um período caracterizado por intenso processo de inovações e, respectivo, processo de “destruição criativa”, tal como foi conceituado por Schumpeter, na primeira metade do século XX, como uma característica intrínseca da evolução do sistema capitalista.

INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS NA AMÉRICA LATINA E CARIBE NO SÉCULO XIX

No século XIX, as inovações nos meios de transporte e comunicação causaram impactos imensos, com as ferrovias, os navios a vapor e o telégrafo promovendo o comércio exterior, os investimentos estrangeiros e uma maior integração econômica mundial. Nesse período, verificou-se uma grande onda de investimentos estrangeiros na direção dos países desenvolvidos para a América Latina e Caribe. Com tais inversões se concentrando nos setores de mineração e infraestrutura e associadas à melhoria das condições de escoamento dos bens exportáveis, como ferrovias, portos, telégrafos e energia (RIPPY, 1952).

Nessa fase, a construção do ambiente institucional foi fundamental para atrair os investidores estrangeiros, com os países provendo uma regulação adequada para atrair investimentos para infraestrutura. O estímulo aos investidores tinha como referência a garantia de segurança jurídica por meio de Leis nacionais regulando a atividade setorial, a definição de uma cidade para arbitragem de conflitos relacionados aos contratos, e a garantia de taxa de remuneração dos investimentos caso os projetos não se mostrassem lucrativos, etc.

Conforme Rippy (1952), no estudo “British Investments in Latin America, 1822-1949”, entre 1824 e 1825 foram constituídas 26 empresas britânicas de mineração para operar nos países da América Latina, levantando-se para isso um capital autorizado de 24,190,000 de Libras, dos quais 3,508,000 já haviam sido constituídos. Ele mostrou também que no final de 1880 os investimentos britânicos na região somavam 179 milhões de Libras, dos quais 68,6% eram em Títulos dos Governos e 31,4% pertenciam a empresas privadas. Brasil, México e Argentina, concentravam 47% dos investimentos em títulos governamentais e respondiam por 60% dos investimentos privados. Nos investimentos privados, 80% eram concentrados em ferrovias e *Utilities Public*, com, respectivamente, 61,05% e 19,62% (TABELAS 1 e 2).

País	Investimento Nominal Total	Government Bonds	Economic Enterprises
Argentina	20,338,709	11,233,700	9,105,009
Bolívia	1,654,000	1,654,000	...
Brasil	38,869,067	23,060,168	15,808,905
Chile	8,468,521	7,765,904	701,417
Colômbia	3,073,373	2,100,000	975,383
Costa Rica	3,304,000	3,304,001	...
Cuba	1,231,600	...	1,231,600
Rep. Dominicana	714,300	714,300	...
Equador	1,959,380	1,724,000	135,380
Guatemala	544,200	544,200	...
Honduras	3,222,000	3,222,000	...
México	32,740,916	23,540,800	9,200,116
Nicarágua	206,570	...	206,570
Paraguai	1,505,400	1,505,400	...
Peru	36,177,070	32,688,320	3,488,750
Uruguai	7,644,105	3,519,220	4,124,885
Venezuela	7,564,390	6,402,800	1,161,590
Geral	10,274,660	...	10,274,660
Total	179,490,261	123,078,006	56,412,255

Tabela 1. Investimentos Britânicos na América Latina - 1880 (Libras)

Fonte: Rippy, J. F. British Investments in Latin America, 1822-1949.

Setor	Número de Projetos	Investimentos	%
Ferrovias	34	34,437,051	61,05
Utilidades Públicas	24	11,070,395	19,62
Mineração	18	3,398,305	6,02
Bancos e outras instituições financeiras	8	3,013,560	5,34
Construção Civil	5	495,579	0,88
Navegação e Setores Diversos	7	3,999,365	7,09
Total	96	56,412,255	100,00

Tabela 2. Capitais Nominais Privados Britânicos na América Latina por Setor (Libras)

Fonte: Fonte: Rippy, J. F. British Investments in Latin America, 1822-1949.

A IMPORTÂNCIA DA EVOLUÇÃO NOS MEIOS DE TRANSPORTES PARA A INTEGRAÇÃO ECONÔMICA MUNDIAL

Em todas essas fases de expansão dos investimentos estrangeiros, os avanços tecnológicos nos meios de transportes foram decisivos, ampliando a capacidade de transporte de carga e passageiros, aumentando a velocidade dos meios de transportes e reduzindo os custos de fretes e o tempo das viagens. Nos séculos XV e XVI, durante Renascimento na Europa, os navios evoluíram significativamente, das barcas para as caravelas e depois para as naus e galeões, muito maiores e mais rápidos. A partir do século XIX, as estradas de ferro e o navio a vapor tornaram as viagens muito mais rápidas e com maior capacidade de transporte. Na segunda metade do século XIX, a construção do Canal de Suez (1869), no Egito, reduziu o tempo das viagens entre os portos da Europa e da Ásia, na rota pelo Mar Mediterrâneo – Mar Vermelho – Golfo de Aden – Mar Árábico e Oceano Índico. No início do século XX, a inauguração do Canal do Panamá (1914) encurtou o tempo de viagem dos navios entre os oceanos Atlântico e Pacífico, impulsionando ainda mais o comércio internacional e a integração econômica mundial.

Esses dois grandes canais influenciaram por muito tempo a evolução das dimensões dos navios no mundo. O navio Suezmax, por exemplo, tem calado máximo de 16,1 m, limitado à profundidade do canal. Já o navio Panamax tem dimensões limitadas pelo tamanho das eclusas do canal, de 289 m de comprimento, 32,3 m de largura e 12 m de profundidade. No entanto, os navios continuaram a evoluir, chegando aos imensos Capesize que contornam o sul da América do Sul e o Cabo da Boa Esperança na África do Sul. Atualmente, o maior graneleiro do mundo é o navio chinês Lan Hua Hai, com 254 metros de comprimento e 43 m de boca (largura) e capacidade para transportar até 90 mil toneladas. O maior navio porta contêineres do mundo é o sul coreano HMM Algeciras da Hyundai Merchant Marine, com 400 metros de comprimento, 61 metros de largura e calado de 16,5 metros. Esse navio possui capacidade para transportar até 24 mil contêineres com peso bruto máximo de 24 toneladas, totalizando 576 mil toneladas. O maior navio petroleiro do mundo é o norueguês Knock Nevis, com 458,4 metros de comprimento, 68,9 metros de largura e 24,5 metros de calado (<https://www.transportabrasil.com.br>).

Na segunda metade do século XX, o uso dos contêineres a partir do final dos anos 1950 provocou um novo grande impacto nas operações de comércio exterior, capaz de deflagrar o início da última grande onda de globalização da economia mundial. A redução no tempo e nos custos de embarque e desembarque de mercadorias nos portos foi significativa, bem como melhorou a etapa terrestre no transporte de mercadorias. O uso dos contêineres em larga escala proporcionou a reorganização da produção industrial no mundo na forma das CGVs, baseadas na fragmentação dos produtores de partes e peças em vários países, com as unidades de produção se tornando mais especializadas e produzindo com mais eficiência e qualidade e custos menores.

PERÍODOS DE GRANDES DESAGREGAÇÕES DA PRODUÇÃO ECONÔMICA E A ASCENSÃO DOS IEDS

Baldwin (2014) apresenta uma análise sobre esses períodos de grandes transformações e a, respectiva, ascensão do processo de globalização da economia mundial e o surgimento das CGVs. De acordo com Baldwin, a evolução da economia pré-industrial para uma economia de cadeia de valor aconteceu por meio de duas fases bem distintas na história econômica mundial que poderiam ser chamadas de desagregações da produção econômica. Na primeira desagregação, antes do século XIX, foi quando os meios de transportes eram baseados em navios a velas e no transporte de tração animal, e as exportações eram lucrativas dependendo da alta relação valor/peso, tal como as especiarias. Dessa forma, cada região produzia a maior parte das mercadorias que consumia, com a produção e o consumo sendo concentrados geograficamente.

Com a Revolução Industrial, a partir de meados do século XVIII, isso mudou substancialmente em função do uso em larga escala das ferrovias e navios a vapor que por sua vez provocaram uma redução substancial nos custos e no tempo das viagens. Uma primeira consequência dessas transformações foi a desagregação geográfica entre produção e consumo; com os países se especializando e se beneficiando das vantagens comparativas, aproveitando as economias de escala e exportando parte da produção para terceiros países.

No entanto, nesse período as economias de escala geradas em processos de produção complexos exigiam muito em termos de coordenação entre as diferentes etapas de produção, com isso gerando custos elevados de transporte e comunicação, e, assim, provocando intensa concentração geográfica da produção em poucas localidades. Porém, à medida que o custo de transporte foi sendo reduzido ao longo do século XX os custos de coordenação foram declinando também, devido a inovações como o uso de contêineres nas exportações de mercadorias, que ajudaram a reduzir o custo de logística e o tempo das viagens, bem como avanços nos sistemas de telecomunicações e informática a partir dos anos 1980. Dessa forma, foi fortalecida a tendência para segunda grande desagregação geográfica da produção, com as etapas da produção sendo distribuídas em vários países, com essa forma de organização da produção passando a ser chamada de “Cadeias Globais de Valor - CGVs”.

Essa desagregação geográfica da produção ampliou os benefícios decorrentes das vantagens comparativas e das economias de escala, contribuindo, assim, para ampliar a relação custo-benefício dos projetos e, portanto, aumentar a rentabilidade da produção mais descentralizada geograficamente. Desse modo, as empresas multinacionais passaram a se especializar em etapas específicas da cadeia produtiva, comprando de fornecedores globais e comercializando insumos intermediários entre suas filiais e, portanto, intensificando os benefícios das vantagens comparativas e de economias de escala, e exportando os produtos para diferentes países.

Dessa forma, o IED experimentou considerável aumento, com as multinacionais organizando suas produções em vários países de forma a se beneficiar das vantagens comparativas e da redução de custos proporcionadas por cada região. Outros benefícios observados nessa fase foram a intensificação na transferência de conhecimento e tecnologia das empresas multinacionais dos países desenvolvidos para os países em desenvolvimento.

Na atualidade, os investimentos no exterior são classificados em dois tipos: o investimento em carteira, em Bolsa de Valores ou Títulos do Governos, por exemplo, e o IED. O IED é definido como sendo o investimento realizado por uma empresa estrangeira em um país com o objetivo de realizar atividades econômicas de longo prazo. Com o IED podendo ser realizado por meio de fusões e aquisições, total ou parcial, do capital de uma empresa local; ou, por meio de investimentos para implantação de novas unidades, os investimentos *greenfield*.

Os IEDs contribuem para a inovação, a geração de empregos em geral e de maior qualificação profissional em específico, bem como impactam positivamente as economias locais, contribuindo para ganhos de produtividade dos fornecedores locais participantes das respectivas cadeias produtivas.

As empresas multinacionais têm dois tipos de motivações principais para investir no exterior. O primeiro tipo é definido como investimento horizontal, *market-seeking*, cujo objetivo da empresa é instalar uma unidade no exterior para se aproximar dos consumidores e clientes e, assim, conseguir diminuir os custos de transporte. Nesse caso, para atrair IEDs, os países precisam focar as ações na melhoria da infraestrutura de transportes.

A segunda motivação é chamada de investimento vertical, em busca da maior eficiência, com o objetivo da empresa sendo minimizar os custos de produção e, assim, passar a realizar as diferentes atividades de seu respectivo processo de produção em países onde é possível produzir com o menor custo possível, dispersando, assim, as filiais em vários países. Nesse caso, os países precisam melhorar o ambiente de negócios em geral para atrair IEDs.

Os IEDs geram impactos positivos para o desenvolvimento econômico dos países, bem como contribuem para ampliar a integração econômica mundial. A percepção de que os IEDs geram vários benefícios para o desenvolvimento econômico dos países fez com que as iniciativas para fortalecer as capacidades necessárias nos países para atrair mais IEDs fossem ampliadas. Nesse sentido, destacam-se a atuação das instituições multilaterais como Banco Mundial (BIRD) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e os governos de diversos países em desenvolvimento e suas instituições de apoio ao desenvolvimento, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no Brasil.

O MODELO OLI – VANTAGENS DE PROPRIEDADE, LOCALIZAÇÃO E INTERNALIZAÇÃO

O modelo clássico desenvolvido por John Dunning constitui-se em ferramenta útil aos *policy makers* para compreender a dinâmica dos IEDs no mundo, ajudando na identificação de quais são as motivações das multinacionais para realizar o investimento no exterior e qual é a natureza da internacionalização das atividades empresariais. O modelo OLI explica a estratégia de internacionalização das empresas a partir da observação de três condições para que as empresas iniciem a internacionalização das atividades, passando a atuar como multinacionais, a saber: propriedade, localização e internalização. De acordo com esse modelo as empresas decidem pela internacionalização se ao menos duas dessas três vantagens estiverem presentes. O investimento estrangeiro direto se mostra como uma opção viável para as empresas à medida que possibilita a redução de custos de comércio com novos mercados ou permite o acesso a custos de produção mais baixos.

Na vantagem de propriedade, a empresa deve ter algo como um produto único e diferenciado dos produtos de seus concorrentes. Uma patente ou marca registrada ou uma tecnologia que possa ser usada em outro país.

Na vantagem de localização, a empresa deve ter vantagem em produzir em outros países em relação ao próprio país de origem. Ao decidir pela produção no exterior a empresa é motivada pela redução de custos e ganhos de eficiência, como, por exemplo, menores custos comerciais comparados aos custos de exportação.

Na vantagem de internalização, a empresa tem vantagens em internalizar processos produtivos em vez de continuar produzindo no país de origem, com fornecedores locais.

A TENDÊNCIA PARA FRAGMENTAÇÃO DA PRODUÇÃO E A MAIOR INTEGRAÇÃO DA ECONOMIA MUNDIAL

Na atualidade, torna-se cada vez mais estratégico para os “*policy makers*” fortalecer a compreensão da tendência à fragmentação da produção mundial como uma característica importante da dinâmica e crescimento da economia mundial observada nas últimas cinco décadas, bem como a dinâmica do investimento estrangeiro direto e a sua, respectiva, contribuição para a formação das CGVs e a maior integração econômica mundial.

Historicamente, os países desenvolvidos concentraram a maior parte dos fluxos de IEDs. No entanto, os países em desenvolvimento ganharam importância crescente nas últimas décadas tanto como destinos quanto como fontes de IEDs. Com destaque para a crescente participação dos países da América Latina e Caribe nas CGVs e no processo de fragmentação da produção das empresas transnacionais.

Nos últimos 50 anos, uma das principais características da economia mundial foi exatamente o surgimento das CGVs. Trata-se de cadeias de produção em que bens e serviços intermediários de um país são utilizados em processos de produção em outros países; com suas principais características sendo a fragmentação da produção, com a produção de insumos intermediários se dividindo em um número crescente de componentes especializados; e, a dispersão geográfica da produção desses componentes em vários países, muitas vezes muito longe dos países onde são produzidos e comercializados os produtos finais. A UNCTAD estima que o comércio de bens intermediários e serviços incorporados em várias etapas dos processos de produção de bens e serviços finais, produzidos em unidades com localização fragmentadas por vários países, no âmbito das CGVs coordenadas por empresas multinacionais, respondam por cerca de 60% do comércio mundial (UNCTAD. World Investment Report 2013).

As CGVs geram vários benefícios aos países participantes. Por exemplo, elas contribuem para o desenvolvimento industrial à medida que os países podem participar dessa experiência com o estabelecimento de algumas unidades industriais sem que seja preciso implantar todos os elos da cadeia produtiva para produzir um produto final. Além disso, a fragmentação e especialização do processo de produção geram impactos positivos sobre a produtividade local. Além disso, as CGVs contribuem para ampliar a capacidade produtiva, modernizar a indústria, difundir tecnologias e melhorar práticas de gestão e capacitação profissional.

As CGVs contribuem também para o aumento das exportações de produtos de alto valor agregado, gerando impactos importantes para os países em desenvolvimento, tais como no mercado de trabalho, gerando empregos de maior qualificação profissional e, portanto, melhorando as oportunidades de trabalho e salários. As CGVs ajudam no desenvolvimento econômico dos países em desenvolvimento por meio da expansão da produção industrial, ganhos de produtividade e emprego, bem como apoio às capacidades produtivas dos países.

Mesmo os países mais distantes dos grandes centros mundiais de produção e consumo podem atrair tais capitais. Lembrando que os IEDs são influenciados pelo tamanho dos mercados internos, acordos de comércio exterior, possibilidade de exportação para países vizinhos, acesso a matérias-primas, mão-de-obra qualificada e competitividade sistêmica.

Na América Latina, por exemplo, países como Brasil, Argentina e México contam com grandes vantagens para a localização de empresas multinacionais. A localização empresarial nesses países proporciona o acesso a grandes mercados e com boas oportunidades de crescimento para empresas de várias CGVs. Além disso, as empresas estrangeiras ganham acesso a incentivos fiscais, polos industriais com infraestrutura moderna e apoio de políticas públicas em áreas como financiamento, qualificação de mão-de-obra e inovação.

No entanto, as regiões em desenvolvimento, como América Latina e Caribe, ainda apresentam carências em vários setores, sendo preciso realizar melhorias em várias áreas para torná-las mais competitivas na atração de IEDs e ampliar a participação nas CGVs, entre as quais destacam-se: infraestrutura, acordos de livre comércio, educação e inovação, redução da carga tributária e segurança jurídica.

Dessa forma, as políticas governamentais poderiam implementar iniciativas capazes de melhorar a percepção das empresas multinacionais em relação às expectativas relacionadas às, respectivas, estratégias de internacionalização, motivadas por fatores como potencial de ampliar as vendas no exterior e de tornarem suas operações mais eficientes e eficazes, por meio de acesso a custos mais baixos, da proximidade dos clientes em grandes mercados consumidores e do acesso a terceiros mercados, como países vizinhos.

O cenário atual é marcado por grandes transformações, de forma semelhante aos períodos do Renascimento europeu, entre os séculos XIV e XVI, e da Revolução Industrial a partir da segunda metade do século XVIII. Um cenário caracterizado por intensa produção científica e tecnológica que provocam grandes impactos na economia. Uma conjuntura que coloca os países diante de grandes desafios para decidir sobre as políticas públicas mais adequadas para alcançar um melhor posicionamento na divisão internacional do trabalho.

Uma situação que demanda um amplo esforço dos governantes para compreender a natureza da fase do ciclo que passamos, caracterizada por intenso processo de inovações e, respectivo, processo de “destruição criativa”, tal como foi conceituado por Schumpeter como uma característica básica da evolução do sistema capitalista. Um processo que pode ser caracterizado pela aceleração no surgimento de inovações, substituição de indústrias, setores de atividade antigos por novas indústrias, setores e evolução acelerada do sistema econômico; tal como aconteceu com mais intensidade durante períodos específicos da história, como o Renascimento cultural, científico e tecnológico e a Revolução Industrial.

Nas últimas décadas, esse fenômeno mais uma vez se repetiu com maior intensidade, gerando impactos profundos em termos setoriais e espaciais, não sendo exagero afirmar que estamos vivendo um “novo período de renascimento”, cultural, científico e tecnológico, de dimensão global desde as últimas décadas do século XX. Sendo preciso, assim, definir as estratégias mais adequadas às grandes mudanças em andamento, e capazes de proporcionar uma melhor inserção nesse novo mundo, influenciado por inovações disruptivas, integração econômica, CGVs e IEDs.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os IEDs proporcionam múltiplos benefícios aos países, complementando a poupança interna, contribuindo para ampliação e modernização da capacidade produtiva, gerando efeitos positivos para melhoria de indicadores como empregos, salários, qualificação profissional e competitividade. Os IEDs contribuem para o surgimento de novas oportunidades de negócios, para a industrialização e diversificação da economia, para ampliar a participação nas CGVs e no fluxo de comércio exterior (exportação + importação), bem como contribuem para a maior integração econômica mundial e para o desenvolvimento sustentável, justificando-se, assim, os esforços para atrair tais capitais.

Os países que decidem atrair investidores estrangeiros para seus territórios precisam apoiar iniciativas capazes de melhorar a confiança na economia e, assim, promover um ambiente de negócios mais seguro e de alta competitividade sistêmica. Com a promoção dos IEDs, em conformidade com as melhores práticas no mundo, devendo focar áreas como: infraestrutura, educação e qualificação dos recursos humanos, *compliance*, redução do Risco País, segurança jurídica, desburocratização, redução da carga tributária, bem como políticas macroeconômica, industrial, de inovação e comércio exterior.

Além disso, deve-se ressaltar a importância da educação e inovação para ampliar o potencial de desenvolvimento do país gerar novas oportunidades para atrair IEDs para o país, sendo fundamental promover o desenvolvimento desses setores, como, por exemplo, promover iniciativas capazes de tornar o Brasil uma superpotência em educação, ciência e tecnologia, com a qualificação profissional dos recursos humanos do país e o sistema de inovação tornando-se fatores de competitividade e motores do desenvolvimento nacional. Na Era do Conhecimento, a excelência dos sistemas de educação e de inovação competitivos se constitui em pressupostos básicos para alcançar o desenvolvimento sustentável.

REFERÊNCIAS

BALDWIN, R. and WINTERS, L. A. (Editors). Challenges to Globalization: Analyzing the Economics. University of Chicago Press, February 2004. Disponível em: URL: <http://www.nber.org/books/bald04-1>. Acesso em: 14/07/2022

BALDWIN, R.. Trade and Industrialization after Globalization's Second Unbundling: How Building and Joining a Supply Chain Are Different and Why It Matters. In Feenstra, R. C. y Taylor, A. M. (Eds.), Globalization in an Age of Crisis: Multilateral Economic Cooperation in the Twenty-First Century. Chicago y Londres: University of Chicago Press, 2014. Disponível em: <https://www.nber.org/books-and-chapters/globalization-age-crisis-multilateral-economic-cooperation-twenty-first-century>. Acesso em 15/05/2022.

CASTRO MAYA, R. & FERREZ, G.. A Muito Leal e Heroica Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Banco Boa Vista S/A, 1965.

Descrição de todo o Marítimo da Terra de S. Crvz Chamado VVlgarmente o Brazil. Feito por João Teixeira Cofmographo de sua Majestade. Anno di 1640. Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Disponível em: www.antt.dglab.gov.pt. Acesso em 21/01/2022.

DUNNING, J. H. (1977). Trade, Location of Economic Activity and the MNE: A Search for an Eclectic Approach. En: Ohlin, B., Hesselborn, P.O. y Wijkman, P. M. (Eds.), The International Allocation of Economic Activity. Londres: Macmillan.

EDEN, Amnon H. et al, Singularity hypotheses: A Scientific and Philosophical Assessment. Dobrecht: Spring, 2012.

FREEMAN, Philip. Alexandre o Grande. São Paulo: Amariyls Editora, 2014.

GABRIEL, Richard A. The Great Armies of Antiquity. Westport, Conn: Praeger, 2002.

IEA - INTERNATIONAL ENERGY AGENCY. Special Report on Solar PV Global Supply Chains. July, 2022. Disponível em: <<https://www.iea.org/reports/solar-pv-global-supply-chains>>. Acesso em 09/07/2022.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. Enciclopédia dos Municípios. Rio de Janeiro, 1957-1964. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=227295&view=detalhes>. Acesso em 09/07/2022.

KENNEDY, Paul. Ascensão e queda das grandes potências: mudança econômica e conflito militar de 1500 a 2000. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1989.

OCDE - ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. Investment Framework for Action. Paris, 2006. Disponível em: <<https://www.oecd.org/daf/inv/investment-policy/36671400.pdf>>. Acesso em 06/09/2022.

_____. Investment Framework for Action. Paris, 2015. Disponível em: <<https://www.oecd.org/investment/investment-policy/Policy-Framework-for-Investment-2015-CMIN2015-5.pdf>>. Acesso em 06/09/2022.

RIPPY, J. F. British Investments in Latin America, 1822-1949. In Evolution of International Business 1800 -1945. Volume I. Routledge Taylor & Francis Group. 04/28/ 2000.

SCHWAB, Klaus. A Quarta Revolução Industrial. São Paulo: Edipro, 2018.

SCHUMPETER, J. Capitalismo, Socialismo e Democracia. São Paulo: Zahar, 1986.

UNCTAD - UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. World Investment Report 2013. Global Value Chains: Investment and Trade For Development. United Nations: Geneva, 2013.

_____. World Investment Report 2021: Investing in Sustainable Recovery. United Nations: Geneva, 2021.

_____. World Investment Report 2022: International Tax Reforms and Sustainable Investment. United Nations: Geneva, 2022.

WILLIAMSON, O. E.. The Economic Institutions of Capitalism. New York: Free Press, 1985.