

## Compte rendu

---

Ouvrage recensé :

Rajwar, L.M.S., *Les transports maritimes et les pays en voie de développement*, Bruxelles, Établissement Émile Buylant, 1972, 131 p.

par Jean Angrand

*Études internationales*, vol. 7, n° 2, 1976, p. 302-304.

Pour citer ce compte rendu, utiliser l'adresse suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/700683ar>

DOI: 10.7202/700683ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

---

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

---

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : [info@erudit.org](mailto:info@erudit.org)

Violence in Latin America ») comporte heureusement un certain nombre de données « structurelles » qui apportent un certain correctif à l'interprétation quelque peu fantaisiste d'Ogelsby. Cependant, Smith aussi succombe à la tentation d'interpréter *la violencia* comme résultant d'une combinaison de trois facteurs – nommément la « tradition latine » de la ventilation publique de l'agression, le culte « prédominant » du *machismo*, et « l'omniprésence de la mort » dans la culture sud-américaine !

Enfin, la dernière section du volume (section V) comporte six articles consacrés à des études de cas : développements politiques récents au Brésil ; avenir des pays du Commonwealth caraïbéen... Dans ce contexte, l'étude d'Arch RITTER (« Institutional Strategy and Economic Performance in Revolutionary Cuba ») soulève une question fondamentale que bon nombre d'auteurs hésitent à confronter de façon honnête en rapport avec l'expérience cubaine : la dramatique et soudaine redistribution de revenu ainsi que les changements importants au niveau du statut social des classes laborieuses à Cuba – lesquels se traduisent dans la réalisation d'une alphabétisation quasi-totale et l'amélioration remarquable des conditions de santé – auraient-ils été possibles sans la destruction du pouvoir politique de la bourgeoisie et de la petite bourgeoisie ?

En résumé, *Latin American Prospect for the 1970s* regroupe un certain nombre de communications intéressantes et instructives sur des questions pertinentes au développement de l'Amérique latine. Par contre, certaines de ces études sont décevantes. Par ailleurs, si l'on fait exception des trois (3) phases où Vincent RICHARDS (« Development Prospect in the Commonwealth Caribbean in the 1970s ») rappelle la nationalisation de la multinationale canadienne, Demera Bauxite, par le gouvernement de la Guyane, et souligne l'importance de cette mesure, aucun des auteurs n'a abordé la question actuelle du rôle du Canada dans le développement ou le sous-développement de l'Amérique latine. Il s'agit là d'une lacune

étant donné que l'un des principaux objectifs de la Conférence consistait à « aider les Canadiens tant dans la communauté académique que dans le gouvernement et le monde des affaires, à se familiariser avec la diversité et la complexité du phénomène latino-américain ». Enfin, toujours en rapport avec cet objectif, il est très regrettable que la participation de Canadiens authentiques à ce volume – comme d'ailleurs à d'autres volumes de ce genre (par exemple, D. L. C. HAMLIN, éd., *The Latin Americas*, Toronto, 1960) –, soit quantitativement et qualitativement minoritaire.

Daniel GAY

*Département de sociologie,  
Université Laval*

RAJWAR, L. M. S., *Les transports maritimes et les pays en voie de développement*, Bruxelles, Établissement Émile Bruylant, 1972, 131p.

Le commerce prend une place de plus en plus grande dans l'économie des pays en voie de développement. Certains vont même jusqu'à lier commerce et développement économique. Or, lors des discussions sur les échanges internationaux, les effets du transport maritime sur le commerce international sont souvent négligés. C'est pour combler cette lacune que L. M. S. Rajwar, M. G. Valente, J. J. Oyevaar et W. R. Malinowski ont voulu attirer l'attention sur cette question qui, à leurs yeux, révèle une importance considérable.

Pour Rajwar, la détermination de la balance des paiements des pays en voie de développement est due en grande partie à la sortie des devises nécessaires au règlement des transactions « invisibles ». Or, parmi ces « invisibles », le transport maritime occupe la première place. Pour remédier à cette situation, il est nécessaire, pour ces États, d'exercer une certaine influence

sur la structure et les taux de fret, de créer ou d'agrandir leurs flottes marchandes, ou même développer des flottes multinationales ou régionales.

Ces solutions ne vont pas pour autant faire disparaître la corrélation défavorable des taux de fret, notamment des navires de ligne et les prix des marchandises. Aussi, devant ces difficultés, l'auteur préconise-t-il quelques autres solutions telles que, par exemple, la nécessité pour les pays en voie de développement d'établir des taux de fret de « promotion », l'accès au transport en vrac, la participation aux conférences, le financement des industries nationales. Pour que ces objectifs puissent être atteints, il faut adopter un comportement nouveau, en d'autres termes, il est nécessaire de faire tomber certaines barrières psychologiques. Les pays développés doivent faire montre d'un plus grand esprit de coopération, tandis que les pays en voie de développement doivent faire disparaître cette « peur de l'inconnu » et se décider à agir. Certes, la pénurie de leurs ressources constitue un obstacle qu'il serait très difficile à surmonter. Mais, avec l'expansion du commerce mondial et la prise de conscience de ces problèmes, les pays en voie de développement pourront peut-être arriver à faire entendre leurs voix et prendre une plus grande part dans l'économie du transport maritime.

Le second auteur, M. G. Valente, a soulevé les mêmes problèmes. Pour lui, les pays en voie de développement doivent construire leurs propres flottes et ce, pour les raisons suivantes : « prévention de la désorganisation des services en cas d'hostilité, réduction de la dépendance économique, influence sur les décisions des conférences, intégration économique, promotion des exportations, diversification de l'emploi, balance des paiements ». Pour lui, les pays en voie de développement sont toujours les perdants car ce sont eux qui assument la plus grande part des frais de transport. Il faut donc faire des efforts considérables à l'échelle internationale, car ce déséquilibre entre commerce et transport maritime des pays non

industrialisés continuera encore pendant longtemps. Comme Rajwar, Valente affirme que les pays en voie de développement doivent avoir accès aux marchés des transports maritimes car les raisons avancées par ceux qui s'y opposent ne sont pas valables. Il fonde aussi son espoir sur la CNUCED en raison des décisions qui ont été adoptées lors de la IV<sup>e</sup> session de la Commission des transports maritimes, décisions qui constituent, d'après lui, un premier pas vers des solutions plus constructives.

J. J. Oyevaar, après avoir passé en revue les différentes doctrines en matière de transport maritime, met l'accent sur les innovations techniques et leurs conséquences sur les transports maritimes ainsi que sur les pays en voie de développement. Ces derniers, face à ces progrès, ne doivent pas adopter une attitude d'opposition ou de passivité, mais doivent plutôt suivre la voie de la participation. D'après lui, des solutions définitives ne seront pas trouvées du jour au lendemain, et les points qui, à l'avenir, feront l'objet de grandes discussions sont les suivants : la question des pavillons nationaux par opposition aux pavillons multinationaux, les systèmes de conférences, le rôle de la CNUCED, l'élaboration d'un code mondial des principes régissant les transports maritimes.

M. R. Malinowski reconnaît aussi que les pays en voie de développement doivent avoir une participation plus grande dans les transports maritimes et ce, pour les mêmes raisons déjà citées plus haut. Il s'élève surtout contre le fait que les pays développés, qui accordent de grosses subventions à leurs industries maritimes, voient d'un mauvais œil que les pays en voie de développement en fassent autant. Pourquoi cette politique de deux poids et deux mesures ? se demande alors cet auteur. Il prône aussi la coopération dans ce domaine à l'échelle internationale et reconnaît les efforts faits dans ce sens par la CNUCED. Mais les quelques succès enregistrés par cette organisation sont insuffisants et pour que la situation ne se dégrade davantage, il faut dès maintenant prendre des mesures

importantes en vue d'établir un règlement international en la matière.

Cet ouvrage collectif présente un très grand intérêt. Il met en évidence des points qui, jusque-là, ne faisaient pas l'objet de discussions approfondies, points qui présentent pourtant une importance très grande pour les pays en voie de développement. Espérons que cette prise de conscience qui commence à se faire jour, et ce, grâce à la CNUCED, se développera davantage dans les années à venir et débouchera sur une plus grande coopération entre pays développés et pays en voie de développement.

Jean ANGRAND

*Faculté de droit,  
Université de Montréal*

SCHNEIDER, Ronald M., *The Political System of Brazil: Emergence of a 'Modernizing' Authoritarian Regime 1964-1970*, New York, Columbia University Press, 1971, 431p.

Le livre de Schneider, *The Political System of Brazil: Emergence of 'Modernizing' Authoritarian Regime, 1964-1970*, aborde, sous l'angle politique, l'étude d'un pays complexe. Sous-développement et modernisation grandiose cohabitent sur un vaste territoire où l'industrialisation se réalise sans qu'ait été rompu le système de la grande propriété foncière. La juxtaposition de groupes sociaux nombreux, parmi lesquels certains offrent un aspect anachronique, explique l'existence de nombreux partis politiques, après la Deuxième Guerre mondiale. Mais le décalage entre leurs idéologies n'était pas à ce moment le seul problème, une distorsion supplémentaire provenait du fait qu'au moment où s'accroissaient les cités, le leadership politique demeurait hors de celles-ci. C'est dans une réalité aussi disparate que les militaires ont apporté leur solution : le coup d'État.

Pour rendre compte de cet événement, l'auteur ne se limite pas à une approche

traditionnelle, qui consisterait à brosser la situation brésilienne, et à examiner le rôle des officiers. Il effectue, bien sûr, cette démarche, mais brièvement, et consacre l'essentiel de son ouvrage à analyser les structures du régime afin de parvenir à la définition d'un « modèle politique », applicable à d'autres situations analogues. Dans l'élaboration de ce projet, il fait d'ailleurs des emprunts notables à des politologues, tel S. Huntington.

Schneider établit d'abord l'ancienneté de l'intervention armée dans les affaires politiques brésiennes. De 1889 à 1964, il distingue deux types de coup de force. Le premier, appelé « déblocage » (*break-through*), est un recours à la force pour échapper à une situation sans issue par la voie constitutionnelle. Le second, qualifié de « coup-veto » (la locution anglaise est la même), constitue un violent arrêt dans un processus politique dont l'orientation paraissait suspecte aux militaires. Ces deux notions, il est vrai, proviennent d'un même schéma subjectif, les militaires s'arrogeant le privilège de déterminer si le cours des événements politiques est, ou n'est pas, conforme à l'idée qu'ils se font de l'intérêt national.

Le renversement du président J. Goulart, en 1964, en fournit l'illustration : les généraux interviennent lorsqu'ils considèrent que le chef de l'État trahit l'esprit de la nation. Comme le remarque justement l'auteur, cet épisode intervient au terme d'une assez longue période de déséquilibres. L'industrialisation s'étant réalisée à l'aide d'apports technologiques sophistiqués, le chômage augmente dans les villes au cours des années cinquante. Parallèlement, l'essor du secteur tertiaire grossit les effectifs d'une bourgeoisie « anxieuse » de tout ce qui ressemble à l'instabilité. Celle-ci a donc intérêt à voir se mettre en place un encadrement strict de la population.

Mais les militaires ne sont pas les agents dociles d'une bourgeoisie soucieuse de paix sociale. Quels que soient leurs liens avec les classes moyennes, et l'auteur est très