

**OS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS E A LEGISLAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA NO SÉCULO
XIX: RETROSPECTO HISTÓRICO***
**FOREIGN INVESTMENT AND THE BRAZILIAN COMMERCIAL LAW DURING THE XIXTH
CENTURY: AN HISTORICAL RETROSPECT**

PAULO ROBERTO DE ALMEIDA**

Resumo

Retrospecto histórico da presença estrangeira e da participação de capitais estrangeiros em diversos setores da economia brasileira durante o regime monárquico. Análise da evolução do tratamento legal dado ao investimento estrangeiro, com destaque para a questão do tratamento nacional e das práticas discriminatórias, tais como revelados nos acordos comerciais bilaterais e no Código Comercial de 1850.

Palavras-chave

Investimento estrangeiro - Brasil imperial - Legislação comercial - Tratamento Nacional - Código Comercial de 1850

Abstract

Historical retrospect of the foreign investment and the local presence of foreign companies in various domains of the economic activity in Brazil during the monarchical regime. Analysis of the legal treatment of foreign investment, stressing the question of national treatment and discriminatory practices, as revealed in bilateral trade treaties and in the Commercial Code of 1850.

Keywords

Foreign investment - Monarchical Brazil - Commercial Law -National treatment - Commercial Code of 1850

* Artigo recebido em 26.12.2002 e aprovado em 20.01.2003. O presente trabalho foi adaptado de um dos capítulos de meu livro *Formação da Diplomacia Econômica no Brasil: as relações econômicas internacionais no Império* (São Paulo-Brasília: Editora Senac-SP/Funag, 2001).; E-mail e website do autor: pralmeida@mac.com; www.pralmeida.org.

** Doutor em Ciências Sociais. Diplomata de carreira. **Ministério das Relações Exteriores.**

“A necessidade de converter em riqueza os grandes elementos naturais disseminados sobre a extensão de um território tão vasto como o que compreende o Brasil, aonde a população é comparativamente escassa, deu lugar a várias concessões amparadas com a garantia do Estado ou subvenções a companhias nacionais e estrangeiras, que se encarregaram de dar execução a empresas destinadas a conseguir tão importante fim”.

Mauá, *Exposição aos credores* (1878)

A questão do tratamento do capital estrangeiro no Brasil oitocentista e as eventuais restrições existentes à sua aplicação em atividades econômicas no território nacional devem ser consideradas do ponto de vista das franquias individuais aos residentes de nacionalidade estrangeira — ou seja, aqueles direitos garantidos constitucionalmente ou expressos em tratados bilaterais de comércio ou de natureza consular — bem como no quadro dos instrumentos legais existentes — como o Código de Comércio, por exemplo — e atos administrativos promulgados para regular a exploração de algum serviço ou atividade produtiva (ferrovias, minas, telégrafo etc.). A Constituição de 1824 estabelecia poucas restrições — direitos políticos, por exemplo, ou o exercício de cargos públicos — e de fato direitos praticamente iguais para estrangeiros e brasileiros: dotado de precoce vocação jurídica — ainda que o Código Civil seja um produto do século XX, tendo o anterior utilizado-se de instrumentos tão antigos como as ordenações manuelinas ou filipinas —, o Brasil reconhecia o princípio territorial como base da aplicação da lei, não havendo qualquer tipo de discriminação do ponto de vista processual.

Na vida diária, a lei e os costumes estabeleciam certas restrições aos estrangeiros. A advocacia ou a corretagem, por exemplo, estavam restritas aos brasileiros, mas os estrangeiros residentes que fossem médicos, cirurgiões ou farmacêuticos podiam exercer suas profissões desde que pudessem justificar previamente perante alguma escola de medicina brasileira sua competência profissional nessas áreas, com o apoio de documentos oficiais devidamente legalizados por autoridades consulares brasileiras. Por outro lado, qualquer estrangeiro podia tornar-se comerciante no Brasil, gozando dos mesmos direitos e prerrogativas que os nacionais,¹ o que representou focos de tensão em alguns momentos históricos e em lugares determinados, nos quais o “monopólio português” — ou de outros estrangeiros — sobre o comércio de varejo despertou a animosidade, ou mesmo a hostilidade, dos locais. Do ponto de vista das relações exteriores, convenções consulares com determinados países — era o caso da França, da Suíça, da Itália,

¹ Cf. Ovídio da Gama Lobo, *Direitos e deveres dos estrangeiros no Brasil* (Maranhão: Antonio P. R. d’Almeida, 1868), pp. 35-53.

de Portugal e Espanha, por exemplo — atribuíam a seus agentes postados no Brasil (e reciprocamente) a capacidade de ajustar contratos sobre bens situados no território da outra nação ou tomar ações no caso de falecimento intestado de seus nacionais.

Sabe-se que, no século XIX, caracterizado em geral pelo *laissez-passer*, a participação do capital estrangeiro, sobretudo europeu, em atividades econômicas nos países de colonização recente era significativa ou mesmo determinante em alguns setores. Mas, uma aferição precisa quanto à presença e importância relativa do capital estrangeiro na economia brasileira, em especial o registro quantitativo das áreas de “penetração”, torna-se difícil, senão impossível, para as primeiras décadas de vida independente. O registro efetivo de companhias estrangeiras no Brasil só começa em 1860, muito embora desde a abertura dos portos os interesses estrangeiros, sobretudo aqueles de natureza comercial, iniciam um fluxo de investimentos que se intensificará a partir de meados do século para atingir seu auge no período anterior à Primeira Guerra Mundial.² Por outro lado, a identificação precisa do número de estrangeiros estabelecidos no Brasil com finalidades econômicas só se torna possível a partir dos registros, relativamente fiáveis, relativos ao Imposto de Indústrias e Profissões, introduzido em 1869 como uma espécie de tributação sobre a renda pessoal, muito embora fosse evidente, desde antes da Independência, a presença majoritária de estrangeiros tanto no comércio interno como no externo, ademais de outros setores que requeriam uma certa especialização técnica.³

A legislação oscilou moderadamente na aplicação do tratamento nacional. Até 1847, por exemplo, ela distinguia, para fins de concessão de empréstimos, oferecimento de garantia de juros ou ajudas fiscais — isenção de tributos na importação de equipamentos ou matérias primas, por exemplo —, entre as fábricas “nacionais”, isto é, aquelas pertencentes a brasileiros, e as demais. Nesse ano, porém, se passou ao princípio do estabelecimento efetivo: decreto do mês de

² O decreto-lei nº 2.711, de 18 de dezembro de 1860, numa verdadeira política de tutela, impunha a obrigação às companhias estrangeiras de solicitar, mediante a Junta de Comércio, autorização do poder público para seu estabelecimento e funcionamento no país, o que seria modificado em favor de uma orientação mais liberalizante a partir de 1882, em medida porém aplicada às companhias incorporadas de maneira geral. Para uma relação das companhias criadas a partir de 1860, ver Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Departamento Nacional da Indústria e Comércio, *Sociedades mercantis autorizadas a funcionar no Brasil, 1808-1946* (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1947).

³ Para uma exploração sistemática das fontes primárias vinculadas ao Imposto de Indústrias e Profissões, ver Eugene W. Ridings, “Business, Nationality and Dependency in Late Nineteenth Century Brazil”, *Journal of Latin American Studies* (vol. 14, Part I, may 1982, pp. 55-96).

julho, que destinava-se a renovar isenções de direitos sobre matérias primas importadas, estipulava que esses favores seriam concedidos às fábricas nacionais,

“com atenção somente à grandeza delas e aos meios que apresentarem de desenvolvimento e prosperidade na forma até agora observada, considerando-se porém nacionais todas as que são ou forem estabelecidas dentro do Império”,

compreendendo, portanto, na medida também aquelas eventualmente pertencentes a estrangeiros.⁴ No que se refere à mineração, por outro lado, apenas em 1867 foram revogadas as disposições que vedavam as concessões para estrangeiros nesse setor.⁵

Sem considerar os comerciantes portugueses, predominantes em número — mas não necessariamente em volume de negócios, pois que voltados principalmente para o comércio de varejo — na maior parte das capitais de províncias, os britânicos foram, obviamente, os primeiros investidores e a fonte principal, senão exclusiva, de capitais forâneos, tanto de risco como de empréstimo, seguidos muito de longe pela França, a partir do terceiro quarto do século XIX. Os interesses de empresas comerciais e financeiras da Grã-Bretanha lograram implantar-se de maneira sólida, não apenas no Brasil mas no conjunto da América Latina, dominando seu setor externo durante praticamente todo aquele século e princípios do XX, período justamente conhecido como o da *Pax Britannica*.

O Brasil, a despeito de majoritário em termos de estoque, não foi o único receptor importante de capitais estrangeiros na região, disputando com a Argentina e com o México, e ocasionalmente com alguns outros países (Peru, por exemplo, bem como Chile, em menor escala), os principais fluxos de investimentos. O diferencial de atração entre os países era em primeiro lugar representado pelo volume de comércio canalizado por aquelas empresas para os mercados consumidores, logo em seguida reforçado pela abertura aos investidores, via concessões governamentais, da exploração direta em diversos tipos de utilidades públicas, com destaque para o transporte ferroviário e os serviços urbanos. Em termos cronológicos, o Brasil desponta como grande exportador mundial de café apenas em meados do século, quando também têm início grandes obras de infra-estrutura, muitas delas entregues à iniciativa estrangeira. O Estado assumiu papel relevante na organização e estímulo dos investimentos estrangeiros, inclusive medi-

⁴ Cf. *Coleção das Leis de 1847*, citado por Nícia Vilela Luz, *A Luta pela Industrialização do Brasil: 1808 a 1930* (2ª ed.; São Paulo: Alfa-Omega, 1975), p. 27.

⁵ Cf. Artigo 23 da Lei (orçamentária) nº 1507, de 26.09.1867 in *Coleção das Leis do Império do Brasil de 1867* (Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867), p. 153.

ante a confirmação oficial de sua rentabilidade durante um certo período de tempo (garantia de juros).

A hegemonia britânica não foi exclusivamente o resultado de uma excepcional qualidade nos serviços oferecidos ou no volume dos fluxos concedidos, mas tem a ver sobretudo com a situação geoestratégica derivada do equilíbrio europeu no alvorecer do século XIX. As guerras napoleônicas tinham ajudado os banqueiros ingleses a suplantarem a predominância financeira de Amsterdã, convertendo Londres, já em princípios do século XIX, no maior centro financeiro do mundo. Bancos comerciais e firmas de investidores da Grã-Bretanha concederam empréstimos aos países da América Latina imediatamente após a independência. Entre 1822 e 1825, computando-se o primeiro empréstimo brasileiro, as emissões londrinas subiram a cerca de 21 milhões de libras esterlinas, geralmente emitidas a juros de 6%, mas produzindo na verdade resultados superiores — entre 8 e 10% — em virtude da venda de títulos ser feita a preços inferiores ao valor nominal.⁶

A grande expansão mundial do sistema bancário britânico se dá a partir da abolição das “corn laws” e dos “navigation acts”, em meados dos anos 1840, paralelamente a um crescimento inaudito do comércio internacional; entre 1840 e 1870, o volume das exportações e importações mundiais seria quintuplicado. Os grandes bancos multiplicam em consequência o número de filiais e de representações em todo o mundo, seja diretamente, seja por agentes privados, autorizados a operar com “aceite” de letras de câmbio e nas transações com as diferentes moedas. Dentre as mais importantes *discount houses*, que logo se converteriam em *financial houses*, se destacam a Baring Brothers e a Lazard Frères (igualmente estabelecida na praça de Londres), operando crescentemente com títulos de longo prazo de governos estrangeiros (*government securities*), bem como com ações de companhias construtoras de ferrovias em todo o mundo.

Apesar de que o volume dos investimentos da Grã-Bretanha na América Latina jamais chegou a ultrapassar 1/5 do total de suas aplicações externas, sendo facilmente superado pela importância econômica de algumas colônias, ele está longe de ter sido desprezível no conjunto das atividades comerciais e financeiras nos países do continente, assumindo, ao contrário, papel relevante no direcionamento da produção primária ao exterior e na construção da infra-estrutura interna. Sua distribuição em 1880, quando a região já estava plenamente incorporada à divisão

⁶ Cf. J. Fred Rippy, *British Investments in Latin America, 1822-1949: a case study in the operations of private enterprise in retarded regions* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1959), pp. 17-22. Em 1826, o investimento total britânico no continente, incluindo os empréstimos governamentais já alcançava 30 milhões de libras, retraindo-se na década de 1830 depois de algumas perdas registradas em alguns países; idem, pp. 25-26.

internacional do trabalho, pode ser conferida na Tabela 1, onde se destaca a presença predominante do Brasil (com quase 22% do total), do Peru e do México (20 e 18%, respectivamente), num momento em que os fluxos para a Argentina e para o Chile ainda eram incipientes. Proporcionalmente à sua população, contudo, é o Uruguai que realiza o melhor desempenho em termos de investimentos britânicos, à frente, por exemplo, de economias maiores como a Venezuela e a Colômbia.

Tratamento nacional... para os mais iguais

As casas comerciais inglesas se estabelecem na América Latina no decorrer dos anos 1820, no caso do Brasil antes mesmo de sua independência formal, diretamente a partir de Portugal, quando da transplantação da família real portuguesa, sob a proteção da Royal Navy, em 1807-1808. Tem início aí a *british preeminence* no Brasil, com seu auge na primeira metade do século — inglês por excelência — e cujo declínio apenas aconteceria depois da Primeira Guerra Mundial. A abertura dos portos, em 1808, beneficiou, durante um certo tempo, exclusivamente aos ingleses, que começaram a trazer para o Brasil carregamentos sucessivos de mercadorias britânicas, logo privilegiadas também, com o tratado de 1810, no que se refere à tarifa aduaneira, fixada em apenas 15% *ad valorem*.

Em junho de 1808, os interessados no comércio brasileiro formaram, por sugestão do embaixador português em Londres, a Association of English Merchants Trading to Brazil, que mandou muitos de seus associados para o País. Em trabalho intitulado apropriadamente *A Merchant Adventurer in Brazil*, Heaton calcula em 100 o número de firmas inglesas existentes no Rio de Janeiro em setembro de 1808, enquanto Humphreys, em seu livro *Liberation in South America*, indica a presença de 150 a 200 aventureiros ingleses (isto é, homens dedicados a negócios), na mesma cidade em agosto desse ano. Um desses *businessmen* relatou que, já em 1809, “os ingleses tinham-se tornado senhores da alfândega, que eles regulavam tudo, e que ordens tinham sido transmitidas aos oficiais [portugueses] para que dessem particular atenção às indicações do Cônsul britânico”.⁷

O tratado de 1810, negociado pelo mesmo Sousa Coutinho com Lord Strangford, consagrou a dominação britânica por algumas décadas mais, mesmo depois da derrota de Napoleão

⁷ Informações constantes da contribuição de Olga Pantaleão, “A presença inglesa”, in Sérgio Buarque de Holanda (coord.). *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, *O Brasil monárquico*, 1º volume, *O Processo de Emancipação*, (2ª ed., São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965, pp. 64-99), cf. pp. 73-74.

e da diversificação de relações diplomáticas, pois que seus termos foram confirmados pelo Brasil em 1822 e praticamente repetidos no tratado de comércio de 1827. Observe-se, a propósito, que, ao regular relações de “amizade, navegação e comércio”, esse tratado estabelecia, como todos os seus congêneres do século XIX, os princípios básicos da reciprocidade e da nação-mais-favorecida para os súditos de ambos os países, fixando ainda regras relativas a direito de estabelecimento e tratamento nacional. Em síntese, à exceção daqueles setores expressamente colocados em situação de “reserva de mercado” em benefício dos nacionais — como o poderiam ser a navegação de cabotagem, a mineração e algumas outras poucas atividades reguladas diretamente pelo Estado —, as principais áreas de interesse econômico poderiam ser livremente exercidas por estrangeiros.

Com efeito, o tratado de comércio de 1810 dizia que os “vassalos das duas altas partes contratantes... poderão negociar, viajar, residir ou estabelecer-se em todos e cada um dos portos, cidades, vilas, países, províncias ou lugares quaisquer que forem”, de dispor do “livre e inquestionável direito de viajar e residir nos territórios ou domínios da outra, de ocupar casas e armazéns”, não sendo “obrigados a pagar tributos ou impostos alguns... maiores do que aqueles que pagam ou possam ser pagos pelos próprios vassalos do soberano em cujos domínios eles residirem”. A não ser nos poucos casos de monopólios reais — marfim, pau-brasil, diamantes, ouro em pó, pólvora, tabaco manufaturado — o soberano luso prometia que

“o comércio dos vassalos britânicos nos seus domínios não será restringido, interrompido ou de algum outro modo afetado pela operação de qualquer monopólio, contrato ou privilégios exclusivos de venda ou de compra, seja qual for”.

De fato, os britânicos dispunham, no Brasil, de favores bem mais amplos do que o simples direito de estabelecimento e o tratamento nacional, de vez que tinham privilégios exclusivos: sem mencionar o princípio da “extra-territorialidade”, assegurado por foro especial e juizes conservadores da Nação britânica, a liberdade de religião e os cemitérios especiais, mencione-se que os direitos alfandegários de “todos os gêneros, mercadorias e artigos..., da produção, manufatura, indústria ou invenção dos domínios e vassalos de Sua Majestade Britânica” seriam avaliados com base numa pauta “determinada e fixada por um igual número de negociantes britânicos e portugueses”, sendo essa pauta

“revista e alterada, se necessário for, de tempos em tempos, seja em sua totalidade, ou em parte, todas as vezes que os vassalos de Sua Majestade Britânica residentes nos domínios de Sua Alteza Real assim hajam de requerer, por via do Cônsul-Geral”.

O tratamento de perfeita reciprocidade para os súditos de cada uma das partes — inclusive quanto às taxas portuárias — e o direito de ficar e de continuar o comércio “sem interrupção alguma” seriam assegurados mesmo em caso (“o que Deus não permita”) de rompimento de relações entre os soberanos. O tratado era ilimitado em sua duração e suas obrigações e condições consideradas “perpétuas e imutáveis”.⁸

A intermediação comercial e os transportes

A primeira manifestação do tratamento recíproco e do livre acesso aos portos das partes contratantes, para as relações comerciais e o serviço público das respectivas cortes, foi o estabelecimento, por convenção da mesma data, de uma linha regular de paquetes ingleses para o Brasil, Sua Alteza Real se reservando o direito de “estabelecer para o futuro paquetes brasilienses ou portugueses”. No século XIX, as convenções sobre paquetes (ou *méssageries*),⁹ complementadas por convenções fluviais ou de navegação, bem como, com maior grau de detalhe quanto aos ajustes de pagamentos, por convenções postais bilaterais, constituíram um aspecto essencial do incremento do intercâmbio comercial e cultural entre os países que mantinham relações diplomáticas, numa época de ausência completa de qualquer mecanismo multilateral suscetível de regular os fluxos de transações diversas e de determinados serviços.¹⁰

Protegidos como estavam por essa ampla gama de direitos, os interesses britânicos prosperaram no Brasil nas décadas seguintes, chegando a dominar boa parte, senão o essencial, das atividades de comércio exterior, sobretudo corretagem e transporte, e das operações que hoje seriam classificadas sob a rubrica “serviços financeiros”. Mas, não apenas no comércio ex-

⁸ Vide “Tratado de Comércio e Navegação de 19 de fevereiro de 1810” in Roberto Macedo, *Brasil sede da monarquia*, 1ª parte: *Brasil Reino* (2ª ed., Brasília: Editora Universidade de Brasília/FUNCEP, 1983; vol. 7 da *História Administrativa do Brasil*), pp. 193-207.

⁹ A primeira concessão nessa área foi concedida à França, por acordo de novembro de 1843, pelo qual a França era autorizada a manter uma linha regular de passageiros e de correspondência por meio de barcos a vapor.

¹⁰ Nos registros de atos diplomáticos, as convenções postais bilaterais se sucedem com tanta ou maior frequência do que os acordos consulares ou os tratados comerciais, estes bem mais raros a partir da segunda metade do século; regulando não apenas o fluxo regular de despachos postais entre as partes, mas igualmente aspectos relativos a tarifas e compensações financeiras, essas convenções multiplicaram-se a ponto de requerer sua multilateralização e a constituição de uma união administrativa, numa das primeiras experiências de *clearing* coletivo de que se tem notícia na história do capitalismo moderno.

terior: também no interno os britânicos passaram a dominar, usando de “modernas” técnicas de *marketing* como os anúncios em jornais, como salientado pioneiramente por Gilberto Freyre.¹¹

Ainda antes que pudessem os acordos de 1810 conceder favores e privilégios à Inglaterra, o *Corpo do Comércio*, futura Associação Comercial do Rio de Janeiro, em correspondência dirigida em 1808 ao Príncipe Regente, reclamava que

“os mercadores de lojas de varejo nesta Corte... se acham reduzidos à última ruína e miséria por isso que os Ingleses de novo vindos têm estabelecido algumas lojas de varejo... não havendo proibição, quantas puderam, e desta sorte vem todo o Comércio desta Corte a ficar em poder dos mesmos Ingleses, quando são eles os principais Negociantes de grosso e assim podem fazer os monopólios que quiserem, não sendo permitido em Portugal o varejo a Nação alguma estrangeira”.¹²

Em síntese, pela duração do Império, e mesmo durante boa parte da República, os produtos ingleses foram sinônimo de excelência, mesmo que predominassem, na cultura refinada da elite, gostos e maneiras francesas.

Ainda que a equalização dos direitos aduaneiros em 15%, estabelecida nos demais tratados de comércio a partir de 1826 e consagrada em medida de 1828, tenha diminuído parcialmente as vantagens da Grã-Bretanha em relação aos outros países, o predomínio de suas manufaturas, a presença de suas casas de comércio (e a de seus proprietários nas associações comerciais e de “auxílio à indústria”) e de suas empresas de serviços, as linhas regulares de comunicação e, acima de tudo, o papel avassalador do financiamento e da tecnologia britânicos foram decisivos na confirmação da hegemonia econômica inglesa durante todo o período aqui considerado.¹³ Muitos desses interesses econômicos — que mobilizavam, no final dos anos 1840, cerca de 3 milhões de libras de exportações para o Brasil e entre 4 e 5 milhões de capitais investidos —

¹¹ G. Freyre, *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil* (Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1948).

¹² Cf. Herculano G. Mathias, *Comércio, 173 anos de desenvolvimento: história da Associação comercial do Rio de Janeiro, 1820-1993* (Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993), p. 17.

¹³ A diretoria do Corpo do Comércio em 1836 era composta de dois brasileiros, dois ingleses e apenas um representante de comerciantes das seguintes nacionalidades: portuguesa, americana, francesa, espanhola e alemã; cf. Mathias, *Comércio*, op. cit., p. 85; mais adiante, já sob o estatuto da Associação Comercial do Rio de Janeiro, a diretoria deveria ter 17 membros, três dos quais brasileiros e os restantes estrangeiros, “contanto que destes não haja na Diretoria mais de dois membros da mesma nacionalidade” (artigo 43); idem, p. 124.

manifestaram em diversas ocasiões sua contrariedade em face da política oficial britânica de pressão contra o tráfico escravo no Brasil.¹⁴

Os investimentos britânicos eram realizados, sobretudo, nas atividades de intermediação comercial e bancária, mas eles foram também progressivamente atraídos para os transportes e a infra-estrutura em geral, setores nos quais eles tinham, aliás, pouca concorrência. Como informa o historiador Richard Graham, na década de 1840, “quase metade das exportações brasileiras de açúcar, metade das de café e acima da metade das de algodão bruto eram feitas por firmas britânicas”.¹⁵ A participação britânica nos serviços urbanos revelou-se em especial na constituição em Londres, em 1862, da Rio de Janeiro City Improvement Company Ltd., destinada a construir e operar um sistema de águas e esgotos na capital; em Santos, São Paulo e no Recife foram feitos investimentos similares, da mesma forma como no setor da iluminação a gás, em várias cidades brasileiras.¹⁶ De uma forma geral, os regimes de concessão de serviços públicos, inclusive em novos setores como a telefonia, contemplavam indistintamente empresas particulares, nacionais e estrangeiras. A preservação dos nomes estrangeiros das companhias serve aliás como indicação da ausência de maiores preconceitos contra sua presença na economia nacional.

No que se refere aos transportes marítimos, os ingleses sofreram, ainda na primeira metade do século, uma intensa concorrência dos norte-americanos, que utilizavam rápidos veleiros, dos quais eles eram exímios construtores. De fato, as estatísticas de chegada de navios estrangeiros nos portos brasileiros, durante as primeiras décadas do Império, indicam uma forte

¹⁴ O autor de *British Preeminence* informa que o Aberdeen Act era impopular na Inglaterra meridional e que um parlamentar de Manchester tinha demandado sua rejeição em 1849: uma moção destinada a remover todo o sistema repressivo foi apoiada por Gladstone e por Cobden, o “pai” do livre-cambismo; cf. Alan K. Manchester, *British Preeminence in Brazil, its rise and decline: a study in european expansion* (New York: Octagon Books, 1972), p. 258, citando William Law Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade, 1839-1865* (New York: s.e., 1929).

¹⁵ Cf. Richard Graham, *Britain & the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914* (Cambridge: Cambridge University Press, 1972), pp. 146-147. No que se refere à comercialização externa de café, ver o papel dos britânicos no capítulo de Robert Greenhill, “The Brazilian Coffee Trade” in D. C. M. Platt (ed.), *Business Imperialism, 1840-1930: an inquiry based on British experience in Latin America* (Oxford: Clarendon Press, 1977), pp. 198-230.

¹⁶ Atividade jovem na própria Inglaterra, onde crescia rapidamente desde a década de 1840, dentre as principais companhias de gás estabelecidas no Brasil a partir do início do registro destacam-se: Cia de Gaz da Bahia (100 mil libras em 1861), The Rio de Janeiro Gaz Co. (750 mil libras em 1866), The Para Gaz Co. (170 mil em 1866), The Nichteroy Gaz Co. (75 mil em 1868) e a São Paulo Gaz Co. (80 mil em 1873); cf. Ana Célia Castro, *As Empresas Estrangeiras no Brasil, 1860-1913* (Rio de Janeiro: Zahar, 1979), p. 35.

presença de *clippers* norte-americanos.¹⁷ Mas, ao ser introduzida a navegação a vapor, em 1850, e sobretudo a partir de inovações técnicas que permitiram reduzir sensivelmente o consumo de carvão, “os britânicos passaram a dominar o panorama”. Com efeito, em 1851, a Royal Mail Steam Packet Company inaugurou uma linha para o Brasil e o Rio da Prata, encurtando bastante o tempo de viagem, sendo logo seguida por diversas outras empresas inglesas. Como confirma o mesmo historiador, quando, entre 1866 e 1889, a navegação de cabotagem esteve franqueada aos estrangeiros, “coube também aos britânicos monopolizá-la” e, de fato, quase a metade dos vapores que aportavam no Rio de Janeiro nos últimos anos do século XIX eram ingleses.¹⁸

Durante a maior parte da segunda metade do século XIX, portanto, até que a República “renacionalizasse” a navegação comercial, observou-se a presença estrangeira no transporte inter-provincial do Brasil. Alguns outros países competiram nesse mercado com a Grã-Bretanha, como por exemplo a França, que tinha assinado uma convenção em 1843 para o “estabelecimento de uma linha de paquetes a vapor” para o Brasil. A Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales (de Marselha) foi a primeira a receber concessão do governo francês e passou a explorar uma linha entre Bordeaux e Rio de Janeiro em 1860.¹⁹ A partir de autorização dada para a participação estrangeira no transporte marítimo, muitas companhias estabeleceram linhas de vapor regulares para o Brasil e entre os portos do País. A lista das principais companhias estabelecidas nas décadas de 1860 e 1870 figura no Quadro 2.

A despeito, contudo, das críticas feitas ao governo imperial quanto ao predomínio estrangeiro na navegação de longo curso e de cabotagem e a seus efeitos deletérios na indústria da construção naval, a verdade é que o percentual de participação das embarcações estrangeiras na oferta de meios de transporte marítimo era propriamente reduzida, chegando a representar uma proporção significativa apenas no que respeita à tonelagem transportada nas linhas oceânicas. Mas, deve-se considerar também o fato de que a tonelagem média de uma embarcação estran-

¹⁷ Deve-se porém considerar o fato que, para operar o transporte de produtos da costa leste para a Califórnia, ou mesmo para a China e Austrália, os barcos norte-americanos deviam, antes da construção do canal do Panamá (que só estaria pronto neste século), passar necessariamente pelo Atlântico sul.

¹⁸ Idem, p. 147; durante certos anos, os navios britânicos responderam por metade dos vapores que chegavam ao Rio de Janeiro. Para uma discussão geral do papel britânico nos serviços de navegação da América Latina no período, ver o capítulo de Robert Greenhill, “Shipping, 1850-1914” in Platt (ed.), *Business Imperialism*, op. cit., pp. 119-155.

¹⁹ Cf. Denise Monteiro Takeya: *Europa, França e Ceará: origens do capital estrangeiro no Brasil* (Natal: UFRN, Editora Universitária, 1995), pp. 71-73.

geira era, como consignado na Tabela 3, três a quatro vezes superior à de uma embarcação nacional. É um fato que, na seqüência imediata da abertura da navegação de cabotagem às embarcações estrangeiras, em 1866, a participação relativa dessas últimas tenha aumentado, numa e noutra categoria, sendo também de se registrar um aumento expressivo nos volumes transportados, tanto por via oceânica como nos serviços costeiros.²⁰

Mas, como se poderá verificar na mesma Tabela 3, quando do restabelecimento das estatísticas pertinentes, ao final do período de liberalização no setor, já na República, não havia ocorrido mudança de relevo nessas rubricas respectivas, cabendo mesmo registrar a plena recuperação no que se refere à oferta de navios de carga nacionais e o provimento de parcela relativamente similar à anterior no que concerne a tonelagem embarcada. O que se nota porém, de significativo, ao longo desse período, é uma perda progressiva de competitividade dos navios nacionais, uma vez que a tonelagem média de uma embarcação nacional em relação à de uma estrangeira passa de um *ratio* de 1:3,5 para uma proporção de 1 a 4,9 e mesmo a 5,3, denotando uma tendência, de inferioridade da navegação nacional, que persistirá na fase republicana.

De maneira não surpreendente com o perfil de sua presença no Brasil, os negócios britânicos eram dirigidos para a facilitação das exportações, daí sua intensa participação na melhoria dos serviços portuários e na construção da rede ferroviária brasileira.²¹ Embora já na Regência se buscasse implantar o transporte ferroviário, apenas em 1854, sob um regime de concessão de serviços públicos, foi possível construir a primeira estrada de ferro, sob a iniciativa de Irineu Evangelista de Souza. Este, que no mesmo dia da inauguração foi agraciado com o título de Ba-

²⁰ Segundo informa essa historiadora, com base em dados franceses, em 1871-1872, a Grã-Bretanha dominava 65% do número de vapores, 36% do número de veleiros e 52% da carga total entrada por navios no Brasil; ela também controlava 65% do número de vapores, 38% do de veleiros e 52% da tonelagem total transportada para o exterior a partir do Brasil; cf. Denise Monteiro Takeya, op. cit. supra, p. 75, com base nos *Annales du Commerce Extérieur du Brésil*, Ministère de l'Agriculture et du Commerce de France, *Faits Commerciaux* n° 20, p. 99.

²¹ Ver, do mesmo Robert Greenhill, "Merchants and the Latin American Trade: an introduction" in D. C. M. Platt (ed.), (ed). *Business Imperialism, 1840-1930: an inquiry based on British experience in Latin America* (Oxford: Clarendon Press, 1977), pp. 159-197. Importa ressaltar, em relação à construção de estradas de ferro e o estabelecimento de linhas de navegação à vapor no Brasil, a importante participação do Governo na maior parte dos empreendimentos, seja como financiador direto das obras, seja sob a forma de garantia de juros no caso dos regimes de concessão. O Estado, de modo geral, foi muito mais intervencionista do que normalmente assumido pela historiografia, promovendo a criação de bancos, estimulando as atividades industriais e comerciais, subsidiando a vinda de imigrantes estrangeiros e, de forma intensa, participando diretamente nos trabalhos de infra-estrutura, como de fato revela uma consulta minuciosa às sucessivas "falas do trono" durante todo o período imperial.

ção de Mauá, teve no entanto que importar locomotiva e *wagons* da Inglaterra, como eram aliás britânicos os próprios engenheiros de suas muitas fábricas.²²

Como confirma mais uma vez Graham, os “empréstimos britânicos financiaram praticamente todas as ferrovias brasileiras”, quando não foram os próprios ingleses a operá-las diretamente, como nos casos da Recife and São Francisco Railway Company (o primeiro investimento inglês em ferrovias no País), a Leopoldina Railway, a Great Western e a São Paulo Railway, entre outras.²³ Em 1870, comenta Werner Baer, quatro companhias britânicas eram proprietárias de 72% da extensão das ferrovias brasileiras.²⁴ Entre 1880, quando os capitais britânicos detinham a maioria do capital acionário em onze estradas de ferro em diversos pontos do País, e 1895, quando aumentaram seu controle direto sobre 25 dessas companhias, eles mais do que triplicaram sua presença “quilométrica” no País, possuindo as linhas mais importantes ou lucrativas.

Não se deve tampouco esquecer o papel relevante desempenhado pelo próprio Estado na contratação e no próprio financiamento de obras de grande importância para a facilitação das comunicações entre o Brasil e os demais países. Não era sem um certo orgulho que D. Pedro antecipava em sua fala do trono de 1872 a próxima abertura de comunicações telegráficas com o velho continente:

“Comprazo-me em anunciar-vos que está contratado, de acordo com o governo português, o assento de um cabo elétrico [isto é, telegráfico] entre a Europa e o Brasil. No decurso do ano de 1874 já poderemos, em nossas relações com aquele continente, usar de tão maravilhoso instrumento da atividade do nosso século. Trabalha-se com o maior esforço para que fique pronta ao mesmo tempo a linha terrestre, e exclusivamente brasileira, a que vem unir-se o cabo transatlântico”.²⁵

²² Destacam-se pelo volume de investimentos efetuados no Brasil a São Paulo Railway Co. (com 2 milhões de libras em 1860) e a Great Western of Brazil Railway (com investimentos de 300 mil libras em 1873, mas que em 1877 praticamente dobraria seu capital); cf. Ana Célia Castro, *As Empresas Estrangeiras no Brasil*, op. cit., p. 33.

²³ Idem, pp. 148-149. Vide também Heitor Ferreira Lima, *3 industrialistas brasileiros: Mauá, Rui Barbosa, Roberto Simonsen* (São Paulo: Alfa-Omega, 1976), p. 24.

²⁴ Cf. Werner Baer, *A economia brasileira* (São Paulo: Nobel, 1996), p. 37.

²⁵ Cf. *Brasil, Imperador. Falas do trono: desde o ano de 1823 até o ano de 1889, acompanhados dos respectivos votos de graça* (Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1977), pp. 409-410. Na abertura da sessão parlamentar do ano seguinte, o monarca completava a informação: “Foi transferida à companhia do cabo transatlântico, que há de ligar o Brasil à Europa, a concessão, que tinha sido feita a outros empresários, para assentamento de um telégrafo submarino entre

Mauá, que prontificou-se imediatamente a participar dos trabalhos de instalação do cabo submarino, manifestou — com igual admiração pelo extraordinário invento — sua preocupação por “achar-se o Brasil segregado do mundo civilizado e alheio ao gozo do invento mais sublime [sic] que registra o século XIX...”²⁶

A Tabela 4 sintetiza os fluxos de investimento estrangeiro por setor de destino no Brasil, entre 1860 e 1875, onde se destaca a concentração majoritária dos capitais nos serviços básicos (sobretudo ferrovias, com 33% do total), na área bancária (21%), nos seguros (12%) e nas companhias de crédito e financiamento (7,7%). Nesse mesmo período, a Inglaterra foi responsável por nada menos do que 93,6% do estoque de investimentos realizados pelas empresas estrangeiras, seguida de maneira longínqua pela Alemanha (4,7%) e pela França (1,5%), como se pode verificar na Tabela 5.

Os bancos estrangeiros à procura da abertura

No que se refere ao financiamento do comércio exterior, ele era feito, a princípio, pelas próprias casas exportadoras, em virtude da precária estrutura bancária do País. Não existiam, na primeira metade do século, bancos estrangeiros no País, mas tampouco havia discriminação no que se refere à participação de estrangeiros nas casas bancárias organizadas no Brasil. O próprio Alvará de constituição do primeiro Banco do Brasil, de 12 de outubro de 1808, rezava no Artigo 5º: “É indiferente serem ou não os acionistas nacionais ou estrangeiros; e portanto toda e qualquer pessoa que quiser entrar para a formação desse corpo moral [isto é, pessoa jurídica] o poderá fazer sem exclusão alguma”; da mesma forma, o Artigo 10º estipulava que os

“quarenta dos maiores capitalistas que hão de formar a assembléia geral do Banco devem ser portugueses, mas qualquer português que mostrar

o norte e o sul do Império, com modificações que prometem a execução desse importante melhoramento dentro do menor prazo possível”; idem, p. 416. Os capitais, mais uma vez eram britânicos: a The Brazilian Submarine Telegraph Co. (capital de 1 milhão de libras em 1873), que “em 1889 se fundiu com a Western and Brazilian Telegraph Co., dando surgimento à Western Telegraph Company. Até 1907, essa empresa monopolizou o serviço de comunicações por cabos submarinos do Brasil com o resto do mundo”; cf. Ana Célia Castro, *As Empresas Estrangeiras*, op. cit., p. 36.

²⁶ Cf. Mauá, Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de, *Autobiografia (“Exposição aos credores e ao público”)* seguida de “O Meio Circulante do Brasil” (Rio de Janeiro: Zélio Valverde, 1942; ed. prefaciada e anotada por Claudio Ganns), p. 207.

a necessária procuração de um estrangeiro que seja do número dos maiores capitalistas pode representá-lo e entrar na assembléia”.²⁷

Na Regência e no começo do II Reinado, funcionaram apenas bancos provinciais e bancos privados locais, tendo o primeiro, depois da falência do Banco do Brasil em 1829, sido criado em 1837, como Banco Comercial. Em 1853 era reorganizado, pela terceira vez, o Banco do Brasil (oficial), que passou a operar em bases nacionais a partir da reorganização de um precedente Banco do Brasil (comercial) fundado sob iniciativa de Mauá. Note-se, em particular, a existência do Banco Mauá, Mac Gregor & Cia, constituído em 1854 de acordo com os princípios do Código de Comércio, com sucursais brasileiras em São Paulo, Campinas, Santos e Porto Alegre e filiais internacionais em Londres, Manchester, Paris, Nova York (Mauá, Dixon & Cia) e em várias cidades argentinas e uruguaias.²⁸ A atividade empresarial de Irineu Evangelista de Souza conforma, aliás, um dos poucos exemplos, senão praticamente o único, de projeção internacional de interesses econômicos brasileiros, mas seu itinerário mundial, surpreendente para o que se poderia designar como um “capitalista da periferia”, permaneceria de alguma forma inédito nos anais da história econômica brasileira e mesmo mundial.

Data de 1862 o advento de bancos estrangeiros: decreto de outubro desse ano permitiu a constituição, como sociedade anônima, da primeira casa bancária estrangeira, o London & Brazilian Bank, destinado a operar com câmbio, depósitos e descontos.

“Iniciando seus trabalhos no Rio de Janeiro, ampliou os seus negócios rapidamente. Em junho [do ano seguinte] adquiriu o controle sobre o Anglo-Portuguese Bank, assenhoreando-se assim da liderança nas transações entre o Brasil e Portugal. Ainda em [18]63, fundou duas filiais no Brasil, uma em Recife e outra no Rio Grande do Sul. Os negócios estavam essencialmente ligados às exportações brasileiras e ao financia-

²⁷ Cf. Vítor Viana, *O Banco do Brasil: sua formação, seu engrandecimento, sua missão nacional* (Rio de Janeiro: Typ. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C., 1926), pp. 86-88.

²⁸ Deve-se reconhecer que Irineu Evangelista de Souza foi praticamente o único capitalista brasileiro a ganhar, em todos os tempos, projeção verdadeiramente internacional, numa escala nunca conhecida em toda a história econômica do Brasil: ele expandiu seus negócios em âmbito planetário, com 17 empresas em seis países (o próprio herói da “Volta ao Mundo em 80 Dias”, do romance de Jules Verne, possuía conta num estabelecimento Mauá). Comentando a extensão dos seus negócios, informa uma excelente biografia que, “até hoje, não houve nada comparável a eles no Brasil”; cf. Jorge Caldeira, *Mauá, empresário do Império* (São Paulo: Companhia das Letras, 1995), p. 9.

mento de grandes obras de infra-estrutura (particularmente as estradas de ferro)...”.²⁹

Alguns meses depois do aparecimento do London & Brazilian Bank, outro banco inglês foi fundado no Rio de Janeiro, o The Brazilian and Portuguese Bank (com capital de 500 mil libras em 1863), mas que depois mudou o seu nome para The English Bank of Rio de Janeiro Ltd, em consequência da falência de sua agência no Porto, em 1866.³⁰ Um ano antes, Mauá tinha concebido o Brazilian and Mauá Bank Limited, em associação com o London & Brazilian (e capital registrado de 1.250 mil libras), mas a resistência surda, e mesmo uma aberta oposição, das autoridades fazendárias — já reveladas quando da constituição do seu Banco do Brasil (privado), em 1852 e por ocasião da falência requerida do banco Mauá, em 1865, em grande medida em virtude dos problemas trazidos pelas guerras no Prata — fez abortar o empreendimento. Na mesma época, capitalistas alemães fundaram o Deutsche Brasilianische Bank que, sustentado por capitais das principais casas bancárias de Hamburgo, rivalizou com as duas maiores instituições inglesas até seu encerramento catastrófico em 1875.³¹ Os franceses tampouco estiveram ausentes: a Banque Brésilienne Française, primeira companhia francesa a ser autorizada a funci-

²⁹ Cf. Ary Bouzan, *Os Bancos Comerciais no Brasil* (s.l.: Federação Brasileira das Associações de Bancos, 1972), p. 22, que cita David Joslin, *A Century of Banking in Latin America* (Oxford: Oxford University Press, 1963), pp. 60-67. De fato, como registra Vítor Viana, já em 1863 o London and Brazilian Bank realiza um empréstimo de 200 mil libras ao Tesouro, em parte destinado à construção da estrada de ferro D. Pedro II; cf. *O Banco do Brasil*, op. cit., p. 422. Segundo ainda informa Ana Célia Castro, o London and Brazilian dispunha em 1871 de um capital equivalente a 1 milhão de libras, embora tivesse obtido seu registro em 1862 com um capital muito menor; cf. Castro, *As Empresas Estrangeiras no Brasil*, p. 34.

³⁰ Em 1889, na passagem para a República funcionavam no Rio de Janeiro o English Bank, o London and Brazilian Bank, o London and River Plate Bank (com capital de 900 mil libras), o British Bank of South America (constituído em 1863 com 650 mil libras), além da casa bancária de capitais italianos Del Credere, em meio a 32 outros bancos nacionais; cf. Vítor Viana, *O Banco do Brasil*, op. cit., p. 579; A. Castro, *As Empresas Estrangeiras*, p. 34. O English Bank mudou novamente o seu nome em 1891 para British Bank of South America, tendo sido liquidado apenas em 1933; cf. Vicente Paz Fontenla, *História dos Bancos no Brasil* (3ª ed.; Rio de Janeiro: s.e., 1977), p. 25. Por outro lado, o London and Brazilian Bank e o London and River Plate deveriam fundir-se em 1924, surgindo o Bank of London and South America.

³¹ Vítor Viana, op. cit., p. 23. O Banco Alemão Brasileiro, uma das três primeiras companhias alemãs autorizadas a se registrar, tinha em 1873 um capital equivalente a 1.250 mil libras. Sua falência deveu-se a investimentos no fracassado projeto Mauá (São Paulo Railway) e, em 1877, procedeu-se à sua liquidação. Ver, a propósito, Albene Miriam F. Menezes, “Penetração do Capital Alemão no Brasil: uma visão histórica de sua anatomia” in Ana Luiza Gobbi Setti (coord.), *Estados Americanos: relações continentais e intercontinentais* (Passo Fundo: Ediupf, 1997, pp. 33-48), p. 35.

onar no Brasil, constituiu-se em 1872 com um capital de 10 milhões de francos, ou seja, o equivalente a 400 mil libras.³²

Comparativamente ao Rio de Janeiro, o desenvolvimento bancário de São Paulo foi relativamente demorado, não apenas no que se refere aos bancos estrangeiros, mas aos próprios bancos nacionais. Foi apenas em 1856 que o segundo Banco do Brasil instala uma sucursal na capital provincial e, ainda na década de 1860, São Paulo contava apenas com casas bancárias, isto é, organizações bancárias menos importantes. O primeiro banco estrangeiro a instalar-se na província foi o English Bank do Rio de Janeiro, que abriu uma sucursal em 1872, não na capital mas em Santos, por óbvias razões de comércio exterior. Além do English Bank, a única outra instituição bancária estrangeira a funcionar em São Paulo antes de 1889 foi o London and Brazilian Bank, que abriu sua primeira sucursal em 1881, igualmente em Santos. Apesar dessas duas representações bancárias serem propriamente marginais no sistema bancário provincial (elas eram responsáveis, tão somente, por 10% e 14% dos depósitos e empréstimos locais, contra 90% e 86% para os bancos nacionais e regionais), elas conseguiam realizar, no financiamento ao comércio exterior e nas transações com divisas estrangeiras, um volume proporcionalmente maior de operações com o setor privado local.³³ Já na vigência da República, porém, a presença de casas bancárias estrangeiras em São Paulo conhece rápida expansão: funcionavam no começo do século XX na praça paulista o British Bank of London and South America, o Brasilianische Bank für Deutschland, o Banco Francês e Italiano para a América do Sul e o Banco Brasileiro-Ítalo-Belga, estando ainda presentes em outros estados o Comptoir Colonial Français, criado em 1899, e o Banque de Crédit Hypothécaire et Agricole de l'État de Bahia, estado que contraiu diversos empréstimos externos na abertura financeira externa permitida pelo federalismo republicano.

Até o início da República, os bancos britânicos ignoraram, com poucas exceções, os investimentos em estabelecimentos manufatureiros e dirigiram os seus empréstimos para a ajuda direta à agricultura e ao comércio; “suas atividades preferidas estavam no financiamento do co-

³² Cf. Castro, *As Empresas Estrangeiras*, p. 34; Oliver Onody, “Quelques aspects historiques des capitaux étrangers au Brésil” in *Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique, L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930* (Paris: Editions du CNRS, 1973, pp. 268-314), cf. p. 279.

³³ Ver Flávio A. M. de Saes e Tamás Szmrecsányi, “El papel de los bancos extranjeros en la industrialización de São Paulo” in Carlos Marichal (coord.), *Las inversiones extranjeras directas en América Latina, 1850-1930: nuevos debates y problemas en historia económica comparada* (México: Fondo de Cultura Económica, 1995), pp. 230-243, cf. pp. 231-232.

mércio de importação e exportação e sua faturação, segundo linhas bem convencionais e conservadoras”, mas ao mesmo tempo eles eram acusados de “operações especulativas”, contribuindo, por exemplo, para fazer baixar o preço da moeda brasileira.³⁴ Conhecendo-se, porém, a história das crises bancárias no Brasil, os bancos britânicos eram em geral apreciados e considerados, no Brasil como no resto da América Latina, como instituições de máxima confiança: “British banks were the place of deposit of last resort because it was believed that they would not fail, and that — even if they did — they would pay what they owed in good coin”.³⁵

Os bancos estrangeiros funcionando no Brasil ao final do Império não eram em grande número: os dois mais importantes eram o London & Brazilian Bank e o English Bank of Rio de Janeiro, mas estavam também representados o Anglo-South American, o London & River Plate e o Brasilianische Bank für Deutschland. Eles logravam controlar, entretanto, uma parte proporcionalmente significativa das operações de comércio exterior: um especialista do período fala do “grande espaço ocupado por bancos europeus no setor bancário nacional”.³⁶

Ainda no setor de serviços financeiros, destacaram-se igualmente as seguradoras, com 21 firmas registradas entre 1860 e 1875 e mais 11 entre 1876 e 1885.

“Em geral, seus decretos de autorização não mencionavam o capital social da firma, obrigando-as a um depósito de aproximadamente 10 contos por agência, salvo no caso das mais importantes, como a London and Lancashire Fire Insurance Co., que em 1872 declarava um capital superior a 2.000.000 libras. (...) Em geral, estão elas dedicadas a segurar o transporte de mercadorias (que era obrigatório), e em menor escala oferecem seguro contra incêndios nas plantações. Outras modalidades de seguros praticamente inexistiam. (...) Dada a alta lucratividade, o pequeno risco e os pequenos recursos requeridos para esse tipo de negócio, foi ele, nesse período, um dos preferidos para as primeiras incursões de investidores estrangeiros ‘marginais’, como a Alemanha e

³⁴ Cf. Eugene Ridings, *Business Interest Groups in Nineteenth-Century Brazil* (Cambridge: Cambridge University Press, 1994), p. 136.

³⁵ Ver Charles Jones, “Commercial Banks and Mortgage Companies” in Platt (ed.), *Business Imperialism*, op. cit., pp. 17-52, cf. p. 27. Esse autor mostra como os bancos britânicos eram relutantes em fazer empréstimos aos empresários locais, concentrando-se no comércio exterior.

³⁶ Cf. Winston Fritsch, “Aspectos da política econômica no Brasil, 1906-1914” in Paulo Neuhaus (coord), *Economia brasileira: uma visão histórica* (Rio de Janeiro: Campus, 1980, pp. 257-315), p. 258. Tão logo foi proclamada a República, instalou-se no País o Banque de Paris e des Pays Bas, em associação com o Banco Nacional, constituído a partir do Banco Internacional, que tinha representação em Londres e estreitas ligações com outros banqueiros parisienses.

Portugal. O setor é, no entanto, ampla e majoritariamente dominado pelo capital inglês”.³⁷

As Tabelas 6 e 7 sintetizam, para o período entre 1876 e 1885, os dados relativos ao capital estrangeiro por setor de destino e por país de origem, pelas quais se evidencia, ainda, uma predominância das empresas ferroviárias e das companhias de seguros, um volume razoável de investimentos em obras públicas e, pela primeira vez, em indústrias de transformação (na agroindústria do açúcar), bem como, do ponto de vista geográfico, um declínio relativo da participação da Inglaterra e um crescimento da importância de empresas da França e da Alemanha, embora estas com menor volume de capital. Os capitais franceses, por exemplo, começam a conquistar, a partir de 1879, uma parte da produção de açúcar, no Nordeste e no Sul: nesse ano, “é assinado entre a Fives-Lille e o governo imperial um contrato referente à construção de engenhos centrais”.³⁸ Nesse período aparece também uma primeira empresa norte-americana, no setor de seguros, o que é o caso também de uma primeira empresa suíça. Observa-se, igualmente, um crescimento regular no número de empresas estrangeiras que se instalam a cada ano na década em causa, assim como um aumento no volume anual dos investimentos realizados pelas companhias no Brasil: 2 milhões de libras, em média, comparativamente a 1,6 por ano no período de três lustros entre 1860 e 1875.³⁹

Direito comercial e tratamento nacional

A instalação e o funcionamento de casas comerciais estrangeiras no Brasil, a admissão e o tratamento dos investimentos forâneos no País deveriam ser feitos, antes como agora, de acordo com as leis nacionais ou com os tratados internacionais. Ora, no caso da legislação própria, ela estava singularmente ausente de alguns terrenos da vida econômica e social, deixando um vácuo quanto à interpretação de certas práticas ou para o exercício de determinados direitos. Grande parte dos contenciosos políticos bilaterais mantidos pelo Governo imperial com as representações diplomáticas presentes na corte do Rio de Janeiro, por exemplo, se davam a propósito dos direitos sobre heranças de particulares falecidos sem testamento e a eventual transferência para o exterior de rendas ou pecúlios derivados daqueles patrimônios: a correspondência diplomática e os próprios Relatórios anuais da Repartição dos Negócios Estrangeiros abundam de exemplos do gênero, o que pode da mesma forma ser confirmado por uma avaliação quanti-

³⁷ Cf. Castro, *As Empresas Estrangeiras no Brasil*, op. cit., pp. 34-35.

³⁸ Cf. Gadiel Perruci, *A República das Usinas* (Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978), p. 76.

³⁹ Cf. Castro, pp. 37 e 55.

tativa da coleção de tratados internacionais relativos ao século XIX, com uma presença marcante das convenções consulares.

No terreno comercial, a despeito de que a maior parte das nações civilizadas, orientadas por uma filosofia econômica liberal, demonstrasse uma predisposição de princípio favorável ao acolhimento de pessoas, capitais e bens estrangeiros, a evolução regulatória no período do mercantilismo passou progressivamente do terreno do *jus mercatorum*, o direito comum de todos os comerciantes da Europa, para o das legislações nacionais, dando lugar a normas cada vez mais atentas aos interesses dos Estados antes que aos de comerciantes ou fabricantes. Uma espécie de “mercantilismo legal”, ainda fortemente dominante em vários Estados europeus, continuava a multiplicar regulamentos e restrições de toda ordem e a impor leis peculiares a cada um deles: ocorria, assim, uma crescente nacionalização do direito comercial, que perdia suas antigas características de direito da comunidade internacional dos comerciantes e homens de negócios.

Depois de décadas, ou séculos, de regulamentos, declarações, éditos, *acts* e *ordonnances* nesses países, muitas vezes arbitrários e contraditórios entre si, os princípios gerais que deveriam orientar os atos de comércio, os contratos e transações entre agentes privados, os transportes, a navegação e demais regras materiais da vida econômica começaram a ser codificados em instrumentos sistemáticos e abrangentes, dos quais o mais famoso foi, sem dúvida, o *Code de Commerce* francês, de 1808, que influenciou poderosamente a elaboração de códigos mercantis na maior parte dos países latinos, inclusive no Brasil.⁴⁰

O Brasil não ficou imune a essa tendência, tendo aproveitado elementos dos códigos francês, espanhol (1829) e português (1833) para elaborar seu próprio instrumento nesse terreno. O processo não foi contudo linear, pois que durante certo tempo ainda continuaram a vigorar no País a legislação herdada do período português, no qual vigiam, em matéria comercial, as Ordenações Filipinas ou ainda a Lei da Boa Razão, de 1769, em virtude da qual eram subsidiárias, nas questões mercantis, as normas legais “das nações cristãs iluminadas e polidas que com elas estavam resplandecendo na boa, depurada e sã jurisprudência”.⁴¹ Instalada em 1832 uma

⁴⁰ Essa importação do modelo francês de regulação mercantil não se faz sem um certo prejuízo em termos de desenvolvimento do comércio e das atividades econômicas em geral pois, como indica um historiador, o *Code* atribui preeminência às sociedades pessoais, em nome coletivo ou em comandita: “La société anonyme, qui est une association de capitaux, est regardée avec méfiance et doit être autorisée par l’État comme un cas d’exception. Ce régime restrictif entrave la création des grandes compagnies”; cf. Gabriel de Broglie, *Le XIXe Siècle: l’éclat et le déclin de la France* (Paris: Perrin, 1995), p. 175.

⁴¹ Cf. João E. Borges, *Curso de Direito Comercial Terrestre* (Rio de Janeiro: Forense, 1969), p. 35.

comissão de “pessoas probas e inteligentes” em matéria de comércio, dela participando inclusive o cônsul da Suécia (brasileiro, porém), concluiu-se dois anos depois um projeto elaborado sob a inspiração de que “um código de comércio deve ser redigido sobre os princípios adotados por todas as nações comerciantes, em harmonia com os usos e estilos mercantis, que reúnem debaixo de uma só bandeira os povos do novo e do velho mundo”.⁴²

Após longos debates parlamentares e uma tramitação delongada nas duas Câmaras, foi finalmente promulgada, em junho de 1850, a lei nº 556, *Código Comercial do Império do Brasil*, com 913 artigos divididos em três partes: do comércio em geral, do comércio marítimo e das quebras (isto é, das falências); completava-o um título sobre os tribunais de comércio e sobre a ordem do juízo nas causas comerciais. Ele não fazia em princípio discriminação contra os não nacionais, colocando obviamente sob sua jurisdição todos os atos de comércio praticados por estrangeiros residentes no Brasil. O Código não reconhecia, porém, o ato de comércio isolado, exigindo, como condição de comercialidade, a intervenção de pelo menos um comerciante, ou seja um agente de profissão mercantil. A condição de comerciante estava pois reservada, além das sociedades mercantis ou por ações, à pessoa física exercendo profissionalmente o comércio, sem distinção de nacionalidade.⁴³

Esse reconhecimento nem sempre foi tranqüilo, a exemplo do que ocorreu em Pernambuco, na Revolução Praieira, em 1848. Seus organizadores deixaram claro em um manifesto à Câmara as razões da revolta:

“Vinte e seis anos fazem que o Brasil é independente, e no entanto o povo tem continuado a ser esmagado pela influência estrangeira... Não satisfeito em haver transportado para a Europa todo o nosso ouro, ele invadiu o nosso comércio de uma maneira espantosa; e, como se isto não fosse bastante para saciar sua avareza, ele trata de apropriar-se de todos os ramos da indústria. (...) Um estado tão desonroso e aviltante como este não pode ser mais tolerado pelo povo, e portanto, ele se apresenta perante vós, encorajado pela consciência de seu direito, pedindo-vos que o salveis da dominação estrangeira, fazendo passar uma lei que garanta aos nacionais unicamente o comércio a retalho, bem

⁴² Idem, p. 37.

⁴³ Um súdito britânico não deixou de reclamar contra o Código de Comércio que, pelo seu Artigo 302, obrigava a designar a cota com que cada sócio concorria para a formação de uma sociedade por ações, considerando que tal “revelação [seria] prejudicial a seus interesses”, mas deve-se reconhecer que não havia aí nenhuma discriminação em relação ao tratamento nacional; vide Ofício nº 22, de 8.04.1851, 1ª Seção, Londres, Ofícios recebidos, 1851-1852, AHI 216/2/15.

como o direito de serem caixeiros, e o exercício dos diferentes ramos, e indústria brasileira dentro da província...”⁴⁴

Em todo caso, a partir do Código de Comércio de 1850, qualquer estrangeiro capaz, residente no Brasil, podia legalmente ser comerciante, assim como as empresas constituídas sob as leis brasileiras; estas últimas, tendo a maioria ou mesmo a totalidade de seus sócios de nacionalidade estrangeira, nem por isso deixavam de ser nacionais, se registradas de acordo com a legislação do Brasil. De fato, os estrangeiros dominavam certos ramos do comércio de importação de maneira absoluta, como por exemplo os portugueses para os vinhos e os britânicos nos artigos de vestuário e objetos de metalurgia. O declínio relativo, depois de 1874, da presença dessa última nacionalidade, comparativamente a outros comerciantes estrangeiros como os franceses e alemães, é explicado como resultante da ligação direta, via cabo submarino, entre a Europa e o Brasil, o que permitia um contato direto entre os fornecedores britânicos e seus clientes brasileiros.⁴⁵ Mesmo entre os comissários de café, atividade que a historiografia tradicional sempre acreditou ser dominada por brasileiros, a presença estrangeira era majoritária. De maneira geral, os brasileiros eram minoritários no comércio internacional, indo de um mínimo de 17% dos homens de negócio em 1875 a um máximo de 37% em 1892.⁴⁶

Salvo restrições específicas, decorrentes da legislação ordinária, os comerciantes de nacionalidade estrangeira se equiparavam aos nacionais. O próprio Código estabelecia algumas dessas restrições, na sua parte relativa ao comércio marítimo, por exemplo, que reservava prerrogativas e favores a embarcações brasileiras aquelas que pertencessem efetivamente aos súditos do Império. A proibição, nesse caso, era drástica: se alguma embarcação registrada como sendo brasileira pertencesse de fato a estrangeiro, ela poderia ser apreendida; a navegação de cabotagem, salvo durante um período, foi em geral reservada a embarcações brasileiras, da mesma forma como deveriam ser brasileiros e domiciliados no Império os capitães ou mestres de navios.

Esta era, contudo, uma situação relativamente excepcional, pois que, no mais das vezes, o grosso das atividades econômicas estava aberto à participação de capitais e de cidadãos estrangeiros, operando em grande medida sem necessidade de autorização prévia, mediante mero registro na junta comercial. Alguns setores podiam exigir a concessão da autoridade, como as lavras das minas, os transportes ferroviários ou navais, a iluminação pública e a instalação de cabos telegráficos, o que implicava formalmente um ato administrativo, mais raramente a promul-

⁴⁴ Cf. Therezinha de Castro, *História Documental do Brasil* (Rio de Janeiro: Record, s.d. [1968]), pp. 173-174.

gação de uma lei, atribuindo permissão temporária para o oferecimento de algum serviço ou o desempenho de alguma atividade.

Mais para o final do Império, com o crescimento da presença estrangeira na vida econômica nacional, alguns setores começaram a expressar reservas quanto à sua conveniência para o País. Lei aprovada em 1882, que liberou a organização de empresas de responsabilidade limitada — até essa data, as empresas somente podiam operar legalmente após consentimento expresso do Conselho de Estado! —, exigia em contrapartida que as empresas estrangeiras ainda conseguissem aprovação específica do Parlamento para se instalarem.⁴⁷ Entretanto, eventuais rejeições às demandas apresentadas terão sido raras. Da mesma forma, as campanhas por proteção tarifária contra produtos estrangeiros — é conhecido o manifesto dos chapeleiros de 1877, considerado pela literatura nativa sobre a industrialização como um marco nacionalista — nem sempre lograram resultados efetivos.⁴⁸ Foi, pois, ao abrigo de uma legislação relativamente liberal, mas também ao lado de capitais públicos e à sombra de uma precoce vocação “intervencionista”, que prosperaram e se multiplicaram no Brasil, a partir de meados do século XIX, as aplicações de capitais forâneos em empresas brasileiras e os investimentos diretos estrangeiros naquelas áreas de mais forte perspectiva de retorno e de altos ganhos. Um estudioso da elite econômica brasileira no século XIX chegou mesmo a afirmar: “Brazil’s business elite was not Brazilian”.⁴⁹ Ainda que numericamente majoritários, os portugueses não detinham a preponderância econômica sobre os setores mais importantes.

Era precisamente em função dessas realidades e expectativas de negócios que os representantes estrangeiros, diplomáticos e consulares, observavam com bastante zelo o cumprimento pelas autoridades brasileiras das cláusulas relativas à reciprocidade ou ao tratamento nacional contidas expressamente nos tratados existentes ou consagradas tradicionalmente nas práticas econômicas liberais do século XIX. Assim, por exemplo, quando, em 1859, a Assembléia

⁴⁵ Cf. Ridings, “Business, Nationality...”, op. cit., p. 69, que traz tabelas detalhadas sobre a nacionalidade da elite econômica no Rio de Janeiro de 1871 a 1898.

⁴⁶ Idem, p. 70.

⁴⁷ Cf. John Schulz, *A crise financeira da abolição: 1875-1901* (São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Instituto Fernand Braudel, 1996), p. 16.

⁴⁸ Ridings demonstra contudo que a maioria dos fabricantes de chapéus no Rio de Janeiro era de nacionalidade estrangeira, geralmente portugueses; cf. “Business...”, p. 74.

⁴⁹ Idem, p. 85.

Legislativa da Bahia introduziu um imposto sobre as casas comerciais estrangeiras estabelecidas naquela província, o representante da Grã-Bretanha protestou imediatamente contra a discriminação, tendo obtido que, em 1860, fosse abolida essa taxaço. ⁵⁰ Na mesma época, a Assembléia Legislativa da Bahia tentava forçar, por meio de resoluções, essas casas comerciais a empregarem caixeiros brasileiros, aparentemente sem muito sucesso.

A mesma província reincidia, pouco mais adiante, na discriminação contra o comércio “estrangeiro”: a lei orçamentária da Bahia relativa ao exercício de 1879-1880, criava um direito de “importação” adicional aplicado exclusivamente sobre algumas mercadorias trazidas de fora da província (sacos de pano grosso para embalar produtos agrícolas). A Legação britânica no Rio de Janeiro consultou o Governo sobre a legalidade do ato, tendo a da França protestado nos mesmos termos: “Não há dúvida que a imposição é ilegal, e pois se torna necessária uma providência que impeça a sua continuação”. ⁵¹ O governo imperial adotou efetivamente medidas nesse sentido, como confirmado pelo próprio D. Pedro em sua “fala do trono” de 1883: “Em quase todas as províncias, as respectivas assembleias têm revogado as leis que inconstitucionalmente haviam criado impostos de importação”, ⁵² daí resultando a agravação de sua já precária situação financeira.

No sentido inverso, caberia registrar o pleito de negociantes brasileiros estabelecidos em Portugal que, fundando-se na cláusula de NMF do tratado bilateral de 1825, reclamavam o mesmo tratamento concedido aos súditos britânicos, beneficiados, ao abrigo de acordo de 1842 entre os dois reinos europeus, com redução de imposto predial à razão do limite máximo de

⁵⁰ Cf. José Manoel Cardoso de Oliveira, *Actos Diplomáticos do Brasil, tratados do período colonial e varios documentos desde 1493* (Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1912, 2 vols; edição fac-similar: Brasília: Senado Federal, 1997, coleção “Memória Brasileira”), p. 286, citando o *Relatório* de 1861, p. 268. Segundo dados coletados em Ridings, relativos à nacionalidade dos homens de negócios e dos caixeiros na província da Bahia, em 1866, a proporção de estrangeiros era menor do que a dos nacionais (44% contra 56%), bastante inferior à do Rio de Janeiro (onde os brasileiros eram apenas 17% dos homens de negócios e 14% dos caixeiros) ou de Belém do Pará (onde os caixeiros estrangeiros representavam 87% do total); cf. “Business...”, op. cit., p. 82.

⁵¹ Cf., respectivamente, *Relatório* da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembléia Geral Legislativa na terceira Sessão da décima-sétima Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado Pedro Luiz Pereira de Souza [14 de maio de 1880] (Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880), p. 12; *Relatório* da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembléia Geral Legislativa na primeira Sessão da décima-oitava Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado Franklin Americo de Menezes Doria [19 de janeiro de 1882] (Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882), p. 29.

⁵² Cf. *Falas do trono*, op. cit., p. 476.

20% das rendas de suas casas, lojas e armazéns. Não houve, neste caso específico, possibilidade de atender aos interesses dos comerciantes brasileiros porquanto tanto o governo português como o brasileiro tinham adotado, desde longa data, disposições tarifárias e medidas outras contrárias ao espírito e à letra do tratado de 1825, e também porque, em 1847, nota do Governo Imperial tinha declarado insubsistentes os artigos 5º (cláusula NMF) e 10º (pagamento em caráter provisório de 15% de direitos alfandegários) desse tratado.⁵³

A estreita vigilância exercida pelos cônsules estrangeiros sobre a legislação interna brasileira se explica pela importância dos interesses comerciais em jogo, sobretudo no caso britânico. O desenvolvimento da navegação a vapor havia, segundo o ministro norte-americano no Rio de Janeiro, tornado o Brasil ainda mais dependente da Inglaterra do que qualquer das colônias que esta possuía. Na mesma época em que Christie era declarado *persona non grata* no Brasil, em 1863, o ministro James Webb relatava a Washington:

“Em todas as fazendas do Brasil, o dono e seus escravos vestem-se com manufaturas do trabalho livre, e nove décimos delas são inglesas. A Inglaterra fornece todo o capital necessário para melhoramentos internos no Brasil e fabrica todos os utensílios de uso ordinário, da enxada para cima, e quase todos os artigos de luxo, ou de necessidade, desde o alfinete até o tecido mais caro. A cerâmica inglesa, os artigos ingleses de vidro, ferro e madeira são tão universais como os panos de lã e os tecidos de algodão. A Grã-Bretanha fornece ao Brasil os seus navios a vapor e a vela, calça-lhe e drena-lhes as ruas, ilumina-lhe a gás as cidades e constrói-lhe as ferrovias, explora-lhes as minas, é o seu banqueiro, levanta-lhe as linhas telegráficas, transporta-lhe as malas postais, constrói-lhe as docas, motores, vagões, numa palavra — veste e faz tudo, menos alimentar o povo brasileiro”.⁵⁴

Essa situação apenas começaria a se alterar na passagem do século, por força dos investimentos diretos de outros países que começavam a afluir no Brasil. Os alemães, por exemplo, estavam investindo em cervejarias, indústrias de papel, metalúrgicas, tecelagens e companhias elétricas, ao passo que os capitais norte-americanos se interessavam pelo processamento de carne, entre outras atividades. A Tabela 8, elaborada por Graham a partir de dados oficiais sobre

⁵³ Ver o *Relatório* de 1874, pp. 58-59 e Anexo nº 179, pp. 489-492.

⁵⁴ Correspondência ao Departamento de Estado, Arquivo Público, Washington, citado por Jorge Martins Rodrigues, “A rivalidade comercial de norte-americanos e ingleses no Brasil do século XIX”, *Revista de História da Economia Brasileira* (ano I, nº 1, junho de 1953), pp. 73-82.

companhias estrangeiras estabelecidas no Brasil,⁵⁵ dá uma idéia da diversidade crescente do investimento direto estrangeiro a partir da segunda metade do século. Entre 1860 e 1889, foram autorizadas a funcionar no Brasil 137 empresas estrangeiras, sendo que 111 desse total eram inglesas.⁵⁶

No que se refere, porém, ao volume de investimentos realizados por empresas estrangeiras no período final do Império, a importância dos capitais britânicos decresce ainda mais, relativamente aos aportes trazidos doravante por companhias da Alemanha, da França, dos Estados Unidos e mesmo da Bélgica e da Itália, como se depreende da Tabela 9, que sumaria o estoque de capital por país de origem entre 1886 e 1896.⁵⁷ Empresas norte-americanas de mineração e de navegação começam a penetrar efetivamente no Brasil nesse final de século XIX, equiparando-se em número, por exemplo, às da França (concentradas agora nos seguros, na navegação e na indústria de bens de capital), apenas abaixo da Alemanha (2 companhias de navegação e duas de seguro, um banco), ao passo que companhias da Itália (navegação e comércio exterior) e da Bélgica já marcam sua presença, bastante significativa no caso deste último país (com participação em 4 ferrovias).

A Tabela 10, por sua vez, apresenta, para esse mesmo período, uma discriminação dos investimentos estrangeiros por setor de atividade, pela qual se pode constatar uma ampliação significativa dos aportes em seguros, em companhias de navegação e em empresas de diversos ramos da indústria manufatureira (ainda que em volumes modestos neste último setor, comparativamente, por exemplo, à magnitude dos fluxos aplicados em ferrovias, item que mesmo assim passa a apresentar declínio relativo no conjunto das aplicações em obras públicas). No que se refere à magnitude do investimento direto estrangeiro, uma avaliação cuidadosa estimou que, de 1860 a 1902, o capital das firmas estrangeiras estabelecidas no Brasil chegou a alcançar 105 milhões de libras, quase a metade do valor do capital total de todas as empresas constituídas no

⁵⁵ Cf. Richard Graham, *Britain & the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914* (Cambridge: Cambridge University Press, 1972), p. 305, com base na publicação do Departamento Nacional da Indústria e Comércio, *Sociedades mercantis autorizadas a funcionar no Brasil, 1808-1946* (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1947).

⁵⁶ Cf. Francisco M. P. Teixeira e Maria Elizabeth Totini, *História Econômica e Administrativa do Brasil* (3ª ed.; São Paulo: Ática, 1993), p. 86.

⁵⁷ Os capitais belgas se fazem mais presentes nesse período, como evidenciado por um historiador especializado: Eddy Stols, "Les investissements belges au Brésil, 1830-1914" in *Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique, L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930* (Paris: Editions du CNRS, 1973), pp. 258-267.

Brasil nos onze anos seguintes (entre 1903 e 1913, portanto), ⁵⁸ o que pode dar uma idéia da pujança relativa das companhias estrangeiras. Os fluxos de investimentos diretos realizados pelas companhias estrangeiras no Brasil crescem 50% nessa fase final do Império e início da República, com um volume anual de mais de 3 milhões de libras, em média, comparativamente a 2 milhões do período anterior. ⁵⁹

***Laissez-faire* com Estado forte: a prepotência britânica**

Tanto o comércio quanto os investimentos britânicos no Brasil foram zelosamente promovidos e defendidos pela ação oficial do Governo britânico, numa exemplar demonstração de *laissez-faire* com Estado forte, como não deixou de reconhecer um de seus mais famosos representantes diplomáticos junto à Corte do Rio de Janeiro, William Christie, um homem que, segundo Penedo, tinha aprendido a diplomacia na Costa dos Mosquitos. Depois da ruptura de relações em 1863, por ele mesmo provocada, Christie reuniu suas cáusticas observações sobre o Brasil num volume editado em Londres em 1865, *Notes on Brazilian Questions*. Entre outras coisas, Christie afirmava claramente que os negociantes britânicos no Brasil tinham necessidade do “strong arm of their government to protect them”, e que a British Navy era “the right arm of the merchants”. ⁶⁰

Tratava-se, de certa forma, de uma opinião sincera, num contexto de arrogância imperial típica do concerto de potências do século XIX, como aliás a diplomacia brasileira pôde comprovar diretamente em diversas ocasiões. Antes mesmo da desastrada atuação de Christie no caso do incidente de 1862, o governo britânico mostrava-se atento às reivindicações de seus particulares, algumas das quais remontavam aliás ao próprio período da independência e às perdas decorrentes dos conflitos subsequentes, inclusive no caso das disputas no Prata; o governo brasileiro, por seu lado, tinha reclamações a apresentar, no mais das vezes relativas a julgamentos da comissão mista de Serra Leoa e aos apresamentos considerados ilegais conduzidos no quadro do Bill Aberdeen, sobre os quais a Inglaterra não pretendia retornar. Em todo caso, negociações diplomáticas sobre as reivindicações respectivas conduzem a uma convenção criando

⁵⁸ Dados citados por Gustavo H. B. Franco, “A primeira década republicana” in Marcelo de Paiva Abreu (org.), *A Ordem do Progresso: cem anos de política econômica republicana, 1889-1989* (Rio de Janeiro: Campus, 1990, pp. 11-30), p. 12.

⁵⁹ Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, pp. 64-65.

⁶⁰ Citado em Manchester, *British Preeminence in Brazil*, op. cit., p. 275.

uma Comissão Mista de reclamações pendentes, cujos trabalhos se arrastam sem qualquer solução satisfatória até 1862, precisamente.⁶¹

Independentemente, porém, de qualquer defesa econômica explícita ou estímulo político governamental mais concreto, investimentos diretos e empréstimos estrangeiros costumavam fluir livremente, na atmosfera liberal desse período, estando geralmente vinculados a fluxos de comércio exterior e à existência eventual de projetos governamentais de infra-estrutura. Não se pode tampouco recusar o fato de que, a despeito de práticas por vezes abusivas, os capitais de origem britânica eram os mais móveis e agressivos num mercado recheado de surpresas políticas e sob ameaça constante de inadimplências não declaradas.

Na ausência de estimativas fiáveis ou mais precisas sobre os valores e a orientação dos investimentos diretos estrangeiros, em seu conjunto, os historiadores econômicos costumam extrapolar a partir dos dados, mais detalhados, relativos aos investimentos britânicos no Brasil, que aumentaram, segundo se calcula, de 20 milhões de libras em 1865 para cerca de 48 milhões em 1885;⁶² concentrada majoritariamente nas estradas de ferro e nos serviços públicos, com um menor volume efetivo nos serviços financeiros (mas ocupando uma posição estratégica nas transações de todo tipo com o exterior), a participação da Grã-Bretanha, no período 1860-1875, teria atingido 94% do total dos “investimentos estrangeiros não-governamentais”, isto é, os não empregados nos títulos de empréstimos oficiais. Essa participação caiu para 88% no período 1876-1885, quando diminuiu sensivelmente o percentual dos serviços financeiros para avultar o volume dos investimentos em estradas de ferro. Estimativas globais colocam os investimentos externos em cerca de 60 milhões de libras entre 1851 e 1889, correspondendo a 1,5% do produto interno bruto.⁶³ Uma tentativa de estabelecer a composição setorial dos capitais britânicos no Brasil, entre 1865 e a Primeira Guerra, figura na Tabela 11, pela qual se pode perceber a predominância dos empréstimos ao governo e uma grande concentração dos investimentos diretos nas ferrovias.

⁶¹ Ver Cardoso de Oliveira, *Actos Diplomáticos*, tomo I, p. 258: convenção de 2 de junho de 1858.

⁶² Dados coletados por Richard Graham indicam que, dos 179 milhões de libras de capitais britânicos investidos na América Latina em 1880, 38,8 milhões, ou seja cerca de 21%, estavam aplicados no Brasil; cf. *Britain & the Onset of Modernization in Brazil*, op. cit., p. 5.

⁶³ Dados coligidos por Raymond W. Goldsmith, *Brasil 1850-1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação* (São Paulo: Harper & Row, 1986), pp. 60-62.

Essa fração “diminuta” do capital estrangeiro em relação ao produto global de um país que, pouco antes do desastre financeiro que foi a Guerra do Paraguai, começava a projetar-se como grande exportador de produtos primários — a começar pelo café e acessoriamente pelo algodão — poderia talvez indicar que esse capital teve uma participação relativamente pouco importante. Mas, na medida em que os capitais estrangeiros destinavam-se, em grande medida, a obras de infra-estrutura voltadas para o comércio exterior, seu impacto, no conjunto das contas externas do País, deve ser visto como proporcionalmente mais importante se comparado às exportações, tal como apresentado na Tabela 12 que sumaria informações esparsas e dados aproximados relativos à entrada de capital privado no Brasil, em alguns períodos selecionados. A queda, entre 1876 e 1886, na importância relativa na entrada de capitais privados pode ser em parte explicada pela programação de empréstimos externos contraídos pelo governo imperial nesse período, vários deles voltados para obras de infra-estrutura, o que diminuiu, portanto, o apelo aos capitais privados.⁶⁴ A Tabela 13, finalmente, apresenta uma síntese do estoque de investimento direto realizado por empresas estrangeiras no Brasil, segundo o país de origem, entre 1860 e 1902, consolidando os fluxos de capital já compilados nas tabelas anteriores.

Que papel pode ter tido a diplomacia nesse processo de incorporação de capitais estrangeiros, sobretudo britânicos, ao desenvolvimento brasileiro? Esse papel foi, aparentemente pequeno, senão praticamente inexistente, a julgar pela parcimônia das informações contidas nos relatórios e expediente produzidos pelas legações e seções da chancelaria brasileira. Cabe considerar, antes de mais nada, que assim como no caso dos créditos concedidos ao Estado brasileiro, as somas voltadas para o investimento produtivo tinham como origem, basicamente se não exclusivamente, fontes privadas, observando-se, também, uma completa liberdade nos fluxos de capitais admitidos no País. Não obstante o não envolvimento das chancelarias e a ausência de relações de Estado a Estado nessas matérias, no caso do Brasil havia uma mobilização direta do Governo, e portanto também de sua diplomacia, na captação de investimentos estrangeiros para fins produtivos, em especial na contratação da construção de estradas de ferro.

Por conseguinte, caberia registrar o envolvimento de diplomatas, de órgãos do Governo ou da própria chancelaria na mobilização tempestiva de recursos externos para fins de desenvolvimento de obras de infra-estrutura. Foi o caso, por exemplo, do já citado Barão de Penedo, que era Diretor da São Paulo Railway, da The Great Western of Brazil Railway Company e de

⁶⁴ Cf. Goldsmith, *op. cit.*, p. 60. De fato, como se recordará, em 1875 e 1883, o Governo imperial contraiu empréstimos de 5,3 e 4,5 milhões de libras esterlinas, respectivamente, voltados para a construção de estradas de ferro.

várias outras companhias constituídas em Londres para aqueles objetivos. Com efeito, como informa Renato Mendonça, o Ministro do Brasil em Londres tinha

“parte direta na organização de empresas inglesas, que destinavam a aplicação de seu capital em empreendimentos industriais do Império. Acontecera assim desde 1860, quando Penedo foi encarregado da organização em Londres dos caminhos de ferro brasileiros. [Ele] tomava parte *ex-officio* na direção de tais empresas, comparecendo às reuniões de diretorias e tendo voz ativa, com direito de voto nas decisões”.⁶⁵

Essa posição junto aos britânicos encarregados da realização de obras contratadas oficialmente pelo Governo brasileiro, como eram nessa época os investimentos em estradas de ferro, em portos e melhorias urbanas, não deixou de provocar alguns contenciosos internos e externos, em especial no que respeita ao cumprimento de relações contratuais para o fornecimento de determinados serviços ou equipamentos de interesse do Brasil ou na identificação das fontes de financiamento. A esse propósito, nada mais ilustrativo do comportamento dos ingleses e da atitude dúbia, para dizer o menos, de nossos diplomatas em Londres, do que transcrever as opiniões de engenheiro brasileiro encarregado de seguir a parte financeira dos contratos de construção dessas estradas de ferro, tal como expressas em correspondência dirigida ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Conselheiro Antonio Francisco de Paula Souza. Escrevendo de Londres em 12 de outubro de 1865, dizia ao Ministro Paula Souza o engenheiro João Viriato de Medeiros:

“As nossas relações com as companhias inglesas são deploráveis e decididamente não podem continuar no mesmo pé em que se têm achado e atualmente ainda se acham. As pretensões dessas companhias não encontram termo em sua exageração e elas consideram o Governo do Brasil como uma entidade existindo apenas para dar-lhes dinheiro, conforme elas o exigirem, sem considerarem-se, por um só momento, sujeitas a lei nossa alguma, que para os diretores são menos do que letra morta.

“As concessões às companhias, que devem regular e de fato regulam os mútuos direitos e deveres entre elas e o Governo Imperial, para as diretorias não existem senão em um ponto — o Governo do Brasil deve dar-lhes todo o dinheiro que pedirem, seja qual for a forma debaixo da qual o peçam, não, o determinem.

⁶⁵ Cf. Renato de Mendonça, *Um diplomata na côrte de Inglaterra: o Barão de Penedo e sua época* (São Paulo: Nacional, 1942; Brasiliana nº 219), pp. 386 e 411. De fato, o representante diplomático em Londres era Diretor nato dessas companhias.

“Este estado de coisas, em que pese, é necessário confessá-lo, é devido pura e simplesmente a este fato incontestável: desde que se criaram as companhias em Londres [o engenheiro se referia às companhias das estradas de ferro de São Paulo, da Bahia e de Pernambuco], nunca houve junto a elas quem cuidasse dos interesses do Governo Imperial. V. Excia. me dirá que esta proposição não é exata porque sempre tivemos uma Legação em Londres, cujo chefe é Diretor nato dessas companhias, e, quando esta Legação deixou de existir [no rompimento de relações que determinou a saída de Penedo de Londres], ficou em seu lugar o representante do Governo para todos os outros negócios não tendo caráter de política internacional. É justamente disto que parece-me provir quase, senão todo, o mal.

“A Legação [do Brasil] em Londres nunca se considerou obrigada, e ainda agora seu substituto [o representante diplomático interino do Brasil em Londres era o Conselheiro Aguiar de Andrada] não se considera obrigado, a fazer coisa alguma por parte do Brasil junto às companhias senão receber a paga que como Diretor lhe compete e transmitir ao Governo Imperial no Rio de Janeiro tudo quanto as Diretorias julgarem conveniente dizer por escrito. Não há um só negócio por mais absurdo, não há exigência mais extravagante, não há idéia por mais despropositada contra os interesses do Governo, lançada à gana dos acionistas que seja, já não digo repelida *in limine* pelo Diretor nato [isto é, o representante diplomático em Londres] por parte do Governo, mas ao menos discutida e por ele feito sequer o mais insignificante protesto. Em suma, o Diretor nato faz simplesmente o papel de Correio entre a diretoria e o Governo e recebe das Diretorias a paga do *seu trabalho*. Este procedimento... é evidentemente contrário ao pensamento do Governo e aos mais caros interesses do país...”⁶⁶

O engenheiro Viriato de Medeiros sugeria então ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras

“ordenar ao Sr. Aguiar de Andrada que declare... que eu tenho plenos poderes do Governo Imperial para, sobre as questões dos Caminhos de Ferro cujas companhias são inglesas, discutir, protestar e chegar a um acordo em conformidade com as concessões, em nome do Governo Imperial...”⁶⁷

O Conselheiro Paula Souza escreveu efetivamente ao representante diplomático do Brasil em Londres para declarar-lhe sua “surpresa” com a falta de menção nos relatórios do Presidente da Diretoria da Estrada de Ferro a várias questões de interesse do Governo Imperial, bem como com a “falta de protocolo ou reclamação da parte do Diretor ex-officio, que então era V. Mercê, contra frases [da parte dos ingleses] ofensivas da dignidade do Governo”. Sublinhando

⁶⁶ Ver “Correspondência Inédita do Conselheiro Antonio Francisco de Paula Souza” in *Revista de História da Economia Brasileira* (ano I, nº 1, junho de 1953), pp. 100-124.

⁶⁷ *Idem*, p. 102.

seu desagrado com tais tipos de procedimentos, terminava o Ministro de Obras sua carta ao Conselheiro Aguiar de Andrada:

“V. Mercê em vez de defender-se, claramente diz que vai defender a Diretoria. (...) V. Mercê se encarregou de manifestar-me quais as causas da deplorável relação das companhias garantidas contra o Governo, e se novo motivo idêntico a este eu tiver de surpresa, saberei proceder como exige a dignidade do Governo do meu país”.⁶⁸

Na raiz da censura feita por um membro do Governo ao representante diplomático em Londres estava não necessariamente o desagrado contra um tipo de atitude individual, ainda que desastrada, mas, provavelmente, a exasperação sincera frente a prepotência britânica, tantas vezes demonstrada, nesta como em outras matérias. Tratava-se de velha reclamação de brasileiros (e de portugueses) contra a arrogância britânica, resultado da intensa atividades de seus comerciantes, representantes oficiais e homens de negócios de modo geral. O quadro da dependência brasileira vinha agravando-se desde a instalação dos primeiros representantes do comércio quando da abertura dos portos, ocasião na qual um comerciante local chegou a dizer que “se devia temer mais um escritório comercial inglês do que todas as peças da artilharia britânica”.⁶⁹

⁶⁸ Idem, pp. 123 e 124.

⁶⁹ Segundo a introdução de Octavio Tarquinio de Sousa ao livro de Gilberto Freyre, *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil* (Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1948), cf. p. 16.

Tabelas estatísticas e quadros analíticos

Tabela 1
Investimentos britânicos na América Latina, 1880
 (empréstimos governamentais e capital de empresas privadas)

Países receptores	Investimento (milhões de libras)	Participação percentual
Brasil	38,8	21,63
Peru	36,1	20,14
México	32,7	18,23
Argentina	20,3	11,32
Chile	8,4	4,69
Uruguai	7,6	4,23
Venezuela	7,5	4,19
Costa Rica	3,3	1,83
Honduras	3,2	1,78
Colômbia	3,0	1,67
Equador	1,9	1,05
Bolívia	1,6	0,90
Paraguai	1,5	0,83
Cuba	1,2	0,66
Rep. Dominicana	0,7	0,39
Guatemala	0,5	0,27
Nicarágua	0,2	0,11
em geral	10,2	5,69
Total da AL	179,4	100,00

Fonte: Fred Rippy, *British Investment in Latin America, 1822-1949*, p. 25

Quadro 2
Companhias de navegação estrangeiras estabelecidas no Brasil, 1860-1880

País	Nome da Companhia
Grã-Bretanha	The Liverpool, Brazil and River Plate Steamship Comp. (também conhecida como Lamport & Holt) A. Boot Company, Liverpool The Pacific Steam Navigation Company, Liverpool Red Cross Line of Mail Steamers, Liverpool Liverpool and North Brazil Mail Steamers, Liverpool
França	Compagnie des Messageries Impériales (mais tarde Messageries Maritimes), Bordeaux Société Générale des Transports Maritimes, Marselha Compagnie des Chargeurs Reunis, Havre
Alemanha	Sudamerikanische-Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburgo Norddeutscher Lloyd, Hamburgo
Estados Unidos	United States and Brazil Mail Steamship, New York
Itália	G.B. Lavarollo, Genova

Fonte: Denise T. Monteiro, *Europa... origens do capital estrangeiro*, p. 73

Tabela 3
Brasil: navegação de longo curso e de cabotagem, 1840-1905

	Embarcações (número total)	Tonelagem (1.000)	Participação Nacional (%)	
			nas embarcações	na tonelagem
1840	5.758	703	73,8	44,4
1844	7.032	848	74,9	46,2
1870	8.678	2.586	54,3	38,9
1872	10.066	3.454	59,9	40,1
1880	10.099	4.351	61,7	36,8
1883	8.968	4.869	—	—
1902	15.659	11.334	75,0	40,3
1905	17.072	12.927	76,5	39,5

Fonte: IBGE, *Séries Estatísticas Retrospectivas*, p. 49

Tabela 4
Investimento estrangeiro por setor de destino, 1860-1875
 (valores em £)

Setores	Nº de empresas	Capital investido pelas empresas	% s/ o Total
1 Serviços básicos	21	15.346.566	57,9
1.1. Ferrovias	7	8.971.320	33,9
1.2. Companhias de gás	7	1.735.000	6,6
1.3. Telégrafos e telefones	2	1.650.000	6,2
1.4. Transporte urbano	2	1.519.437	5,7
1.5. Companhias de navegação	1	507.237	1,9
1.6. Obras públicas	1	481.786	1,8
1.8. Serviços particulares	1	481.786	1,8
2 Bancos	7	5.639.157	21,3
3 Cias crédito/investimento	2	2.040.000	7,7
4 Mineração	2	365.220	1,3
5 Seguros	21	3.148.763	11,8
Total	53	26.539.706	100,0

Fonte: Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, p. 37

Tabela 5
País de origem dos capitais das empresas estrangeiras, 1860-1875
 (valores em £)

Países	Nº de empresas	Capital investido pelas empresas	% s/ o Total
Inglaterra	44	24.852.927	93,6
Alemanha	4	1.255.084	4,7
França	1	387.387	1,4
Argentina	1	40.000	0,1
Portugal	3	4.308	—
Total	53	26.539.706	100,0

Fonte: Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, p. 38

Alemanha: um banco representa quase todo o capital; 3 companhias de seguro;

França: um banco;

Argentina: companhia de crédito e investimento;

Portugal: companhias de seguro.

Tabela 6
Investimento estrangeiro por setor de destino, 1876-1885
 (valores em £)

Setores	Nº de empresas	Capital investido pelas empresas	% s/ o Total
1 Serviços básicos	21	15.163.213	75,8
1.1. Ferrovias	14	11.755.334	58,8
1.2. Companhias de gás *	—	20.000	0,0
1.3. Iluminação	1	481.786	2,4
1.4. Telégrafos e telefones	1	400.000	2,0
1.5. Portos	1	200.000	1,0
1.6. Obras públicas	3	2.088.093	10,5
1.7. Serviços particulares	1	218.000	1,1
2 Bancos	1	360.000	1,8
3 Mineração	2	200.000	1,0
4 Seguros	11	146.670	0,7
5 Comércio exterior	2	2.009.466	10,1
6 Indústria de transformação	9	2.132.990	10,6
Total	46	20.012.339	100,0

Fonte: Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, p. 55

* aumento no capital da empresa existente

Tabela 7
País de origem dos capitais das empresas estrangeiras, 1876-1885
 (valores em £)

Países	Nº de empresas	Capital investido pelas empresas	% s/ o Total
Inglaterra	35	17.510.974	87,5
França	3	1.998.442	10,0
Portugal	2	361.055	1,8
Alemanha	4	100.948	0,5
Estados Unidos	1	40.000	0,1
Suíça	1	920	0,0
Total	46	20.012.339	100,0

Fonte: Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, p. 57

França: duas ferrovias e uma empresa de obras públicas;

Alemanha: todas companhias de seguro;

Portugal: um banco e uma companhia de seguros;

Estados Unidos e Suíça: seguros.

Tabela 8
Companhias estrangeiras autorizadas a operar no Brasil, 1861-1920

Origem da Matriz	1861-1875	1876-1890	1891-1905	1906-1920
Grã-Bretanha	78	99	80	171
Estados Unidos	6	13	11	138
Alemanha	4	18	21	40
França	1	10	25	68
Bélgica	-	7	21	29
Portugal	12	7	3	15
Outros	2	13	19	84
Total	103	167	180	545

Fonte: R. Graham, *Britain & the Onset of Modernization in Brazil*, p. 305

Tabela 9
País de origem dos capitais das empresas estrangeiras, 1886-1896
 (valores em £)

Países	Nº de empresas	Capital investido pelas empresas	% s/ o Total
Inglaterra	27	20.774.159	62,3
Alemanha	6	2.862.437	8,6
Bélgica	9	2.422.545	7,3
França	5	2.215.370	6,6
Estados Unidos	5	2.084.407	6,2
Áustria	1	1.566.967	4,7
Itália	3	1.368.486	4,1
Hungria	1	64.067	0,2
Suíça	1	890	0,0
Total	58	33.359.328	100,0

Fonte: Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, p. 66

Alemanha: 2 companhias de navegação, 2 de seguro, 1 de colonização e 1 banco;

Bélgica: 4 ferrovias, 1 companhia de serviços particulares e 1 de iluminação;

França: seguros, indústria de bens de capital, navegação e serviços públicos;

Estados Unidos: mineração, navegação, seguros e comércio de borracha;

Áustria, Itália e Hungria: companhias de navegação, comércio exterior;

Suíça: seguros.

Tabela 10
Investimento estrangeiro por setor de destino, 1886-1896
 (valores em £)

Setores	Nº de empresas	Capital investido pelas empresas	% s/ o Total
1 Serviços básicos	29	16.449.612	49,3
1.1. Ferrovias	8	6.140.176	18,5
1.2. Companhias de gás *	1	347.952	1,0
1.3. Iluminação	1	19.785	0,06
1.4 . Telégrafos e telefones	1	410.000	1,2
1.5. Portos	1	560.000	1,7
1.6. Companhias de navegação	14	8.662.602	26,0
1.7. Obras públicas *	-	200.000	0,6
1.8. Serviços particulares	3	109.097	0,3
2 Bancos	1	1,285.200	3,8
3 Mineração	7	1.595.944	4,8
4 Seguros	11	10.241.389	30,7
5 Comércio exterior	4	2.401.231	7,2
5.1. Import-Export diversificado	2	1.390.993	4,2
5.2. Café	1	1.000.000	3,0

5.3. Borracha	1	10.238	0,04
6 Prod. Agro-Pec. e Colonização	2	150.668	0,4
7 Indústria de transformação	4	1.235.284	3,7
7.1. Bens de capital	2	802.200	2,4
7.2. Alimentos	2	433.084	1,3
Total	58	33.359.328	100,0

Fonte: Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, pp. 64-65

* obrigações das empresas

Tabela 11
Composição setorial dos capitais britânicos no Brasil, 1865-1913

	1865	1875	1885	1895	1905	1913
Empréstimos ao governo	64,3	65,8	48,8	56,4	67,8	46,9
Ferrovias	26,5	20,6	35,9	35,6	19,5	23,2
Serviços públicos	4,1	8,9	6,4	3,6	5,4	21,6
Serviços financeiros	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	3,6
Matérias primas	2,9	1,4	1,8	1,1	3,0	1,5
Indústria e miscelânea	2,3	3,3	7,1	3,4	2,9	3,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: C. Marichal, *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*, p. 285

Tabela 12
Capitais privados entrados no Brasil, 1861-1892
(milhões de réis)

	Médias anuais	% das Exportações
1861-1864	11,0	7,0
1865-1869	61,8	31,8
1870-1875	16,9	7,2
1876-1885	12,7	5,3
1886-1889	38,9	14,3
1890-1892	111,4	26,5

Fonte: Goldsmith, *Desenvolvimento Financeiro*, p. 58

Tabela 13
Investimentos estrangeiros no Brasil por país de origem, 1860-1902
 (valores em £)

País de origem	Nº de empresas	Capital inicial da empresa	modificações no capital	obrigações (debêntures)	Capital total do país	% do capital global
Inglaterra	127	67.786.674	3.381.819	10.197.308	81.365.801	77,6
França	20	5.240.378	891.225	—	6.131.603	5,9
Alemanha	15	4.435.937	—	—	4.435.937	4,3
Bélgica	23	3.998.498	15.868	98.850	4.113.216	4,0
Canadá	1	1.228.082	—	1.228.082	2.456.164	2,3
Estados Unidos	8	2.400.598	—	—	2.400.598	2,2
Itália	5	1.833.041	—	—	1.833.041	1,7
Áustria-Hungria	2	1.631.034	—	—	1.631.034	1,5
Portugal	6	436.613	—	—	436.613	0,4
Argentina	2	120.000	—	—	120.000	0,1
Suíça	2	1.810	—	—	1.810	0,0
Total Geral	212	89.112.665	4.288.912	11.524.240	104.925.817	100

Fonte: Ana Célia Castro, *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*, p. 83

Observações quanto à natureza dos investimentos de empresas não-britânicas:

França: 1 banco, 2 ferrovias, serviços públicos, seguros, navegação;

Alemanha: 2 companhias de navegação, 2 de seguros, 1 de colonização, 1 banco;

Bélgica: 4 ferrovias, 1 de serviços particulares, 1 de iluminação, 1 banco, com. ext.;

Canadá: uma companhia de iluminação e de transporte urbano (Light);

Estados Unidos: navegação, mineração, seguro, comércio exterior (borracha);

Itália: 2 companhias de navegação, comércio exterior;

Áustria-Hungria: 2 companhias de navegação;

Portugal: seguros, banco, companhia de navegação;

Argentina: companhia de investimentos;

Suíça: seguros