

Fls. N.º	35
Proc. N.º	32/74
Rub.	Jenice

lee } A a P
1 a 206

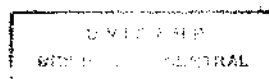
ANA CÉLIA CASTRO

AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS NO BRASIL

1860 - 1913

Dissertação de Mestrado em
Economia - Apresentada ao
Departamento de Economia e
Planejamento Econômico do
Instituto de Filosofia e
Ciências Humanas - UNICAMP

Campinas
1976



Este trabalho é dedicado a

Antonio, Lavinia e Nando

B

SINCEROS AGRADECIMENTOS

ao meu orientador, Wilson Cano, pela exigência de rigor e extrema dedicação;

a Luciano Coutinho, João Manuel Cardoso de Mello, Michael Hall, Pedro Sampaio Malan e Marcelo Paiva Abreu pelas valiosas sugestões;

a Liana Maria Aureliano, Jorge Miglioli e Ricardo Bielchowsky pelo estímulo;

ao Paulinho, Alonso, Kurkineva e Gonçalves pela amizade;

aos meus alunos Saens, Aureliano, Otavinho e Pedro pela ajuda na elaboração dos dados;

a Candida e Márcia pelo trabalho e paciência com os manuscritos;

ao BNDE-FUNTEC e a UNICAMP pelo apoio material.

Ana Célia Castro

dezembro/1976

ÍNDICE

Apresentação	1
Capítulo I - 1860/1902 - A Inserção das Empresas Estrangeiras no Complexo Exportador	8
1.1 - Introdução	9
1.2 - Período 1860/1875 - As Bases do Investimento Estrangei- ro no Brasil	21
1.2.1 - Conjuntura Internacional e Situação Interna	21
1.2.2 - O Investimento Estrangeiro - 1860/1875	23
1.3 - Período 1876/1885: A Construção das Ferrovias	32
1.3.1 - Conjuntura Internacional e Conjuntura Interna	32
1.3.2 - O Investimento Estrangeiro no Período (1876/1885) ...	35
Apêndice: As Estradas de Ferro: Caminhos de uma Nova Época	44
1.4 - Período 1886/1896: O Capital Estrangeiro e a Expansão Cafeeira	58
1.4.1 - Conjuntura Internacional e Situação Interna	59
1.4.2 - O Investimento Estrangeiro no Período (1886/1896) ...	63
1.5 - Período 1897/1902: Crise na Economia Cafeeira	71
1.5.1 - Conjuntura Internacional e Situação Interna	71
1.5.2 - O Investimento Estrangeiro no Período (1897/1902) ...	75
Apêndice: O Resgate de Estradas-de-Ferro pertencentes ao Capi- tal Estrangeiro	80
Capítulo II - Crescimento e Diversificação dos Investimentos Estrangeiros no Brasil - 1903/1913	88
Apresentação	89
2.1 - Quadro Sumário das Principais Transformações em Curso .	90
2.1.1 - A Economia Internacional: Tendências e Conjuntura ...	90
2.1.2 - Reconstituição do Movimento da Economia Brasileira ..	95
2.2.- O Investimento Estrangeiro no Período 1903/1913	103
2.2.1 - Comparação entre os Resultados da Fase 1860/1902 e da Fase 1903/1913	103

2.2.2 - Investimento Estrangeiro no Período	107
Apêndice: Algumas das Grandes Companhias Estrangeiras	120
O Complexo Light and Power	120
As Grandes Empresas nos Negócios da Borracha	124
Brazil Railway Company: a "Super" Holding Ferroviária do Cen- tro Sul	127
Notas	137
Explicações sobre a Tabela Matriz	149
Tabela Matriz das Empresas Estrangeiras	158
Bibliografia	203

TABELAS

1. Investimento Britânico na América Latina	15
2. Investimento Estrangeiro no Brasil por Setor de Destino Período 1860/1875	30
3. País de Origem dos Capitais das Empresas Estrangeiras Período 1860/1875	31
4. Receitas das Exportações de Café (1881/1885) em £	33
5. Investimento Estrangeiro no Brasil por Setor de Destino Período 1876/1885	56
6. Investimento Estrangeiro no Brasil por País de Origem dos Capitais - Período 1876/1885	57
7. Taxa de Câmbio, Preço Externo do Café, Preço Interno do Café (1889/1896)	61
8. Investimento Estrangeiro no Brasil por Setor de Destino Período 1886/1896	69
9. Investimento Estrangeiro no Brasil por País de Origem dos Capitais - Período 1886/1896	70
10. Investimento Estrangeiro no Brasil por Setor de Destino Período 1897/1902	85
11. Investimento Estrangeiro no Brasil por País de Origem dos Capitais - Período 1897/1902	86
12. Período 1860/1902 - Síntese:	
Investimento Estrangeiro por Setor de Destino	87
Investimento Estrangeiro por País de Origem dos Capitais .	87a
13. Distribuição Geográfica das Importações e Exportações do Reino Unido em Diferentes Períodos (%)	92
14. Distribuição Setorial do Investimento Estrangeiro (em % sobre o total) - 1860/1902 e 1903/1913	104
15. Investimento Estrangeiro por País de Origem dos Capitais (em % sobre o total) - 1860/1902 e 1903/1913	105
16. Investimento de Companhias Estrangeiras no Brasil - 1903/1913 (Distribuição Setorial e por País de Origem dos Capitais)....	131 a 134
17. Mapa: Great Western of Brazil Railway	135
18. Mapa: Leopoldina Railway	136
19. Tabela Matriz das Empresas Estrangeiras	158

AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS NO BRASIL - 1860 - 1913

"We are too impatient of
development in new countries,
expecting more than human
nature itself can give - yet
it will come here as every
where else ... It is but a
matter of time."

Brazilian Review - janeiro de
1898

AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS NO BRASIL

1860 a 1913

APRESENTAÇÃO

A São Paulo Railway Company, o New London and Brazilian Bank e a Recife Drainage Company, são algumas das mais destacadas empresas estrangeiras a ingressar oficialmente (1) no Brasil nos anos 60 do século passado. A elas se seguiriam, ainda durante a segunda metade do século XIX, outras companhias construtoras de ferrovias, bancos, companhias de seguro, de navegação e casas exportadoras e importadoras. Mais tarde se somariam empresas urbanas de utilidade pública (energia elétrica, bondes, gás, iluminação), que representariam importante suporte para a emergente atividade fabril. Como consequência deste movimento, alguns dos mais destacados segmentos da economia brasileira em transformação passavam a compreender empresas sob controle externo.

O crescente ingresso de companhias estrangeiras pode ser estudado como parte integrante do processo de "modernização" desta economia: uma tentativa neste sentido foi feita por Graham em *The Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914* (2). Contrariamente, os investimentos estrangeiros podem ser estudados numa perspectiva que privilegie a extração de lucros para os centros hegemônicos capitalistas. O estudo que aqui se inicia adota um enfoque distinto. Procura-se entender as formas pelas quais as companhias estrangeiras se inserem no processo de formação do capitalismo no Brasil.

Partimos da premissa de que as companhias estrangeiras realizam um verdadeiro "casamento" de conveniências: de um lado, a expansão das economias centrais passa, necessariamente, pela exportação de capitais; de outro lado, o crescimento e a diversificação da economia brasileira propicia oportunidades atraentes que serão aproveitadas por investidores forâneos. Em outras palavras, realçamos aqui o permanente surgimento de oportunidades de investimento derivadas das transformações em curso na economia brasileira e aproveitadas pelas empresas estrangeiras.

Esta articulação entre a entrada do capital externo e as necessidades da economia se expressa claramente na direção setorial do investimento forâneo. Em cada período observa-se uma certa concentração de empresas em um determinado setor; mudam as condições, internacionais e nacionais, e o investimento externo se desloca para outros segmentos da economia. Atentos a estas singularidades, constatamos a existência de duas fases com características distintas. A primeira, que se estende pela segunda metade do século XIX, ficaria caracterizada, em linhas gerais, pelo predomínio absoluto do capital inglês e por sua estreita vinculação às atividades exportadoras. Nos primeiros anos deste século e até a primeira Grande Guerra, contudo, este quadro se transforma: a posição hegemônica inglesa cede lugar a uma maior competição entre os países exportadores de capital e a escassa diversificação setorial dos investimentos também se modifica, abrindo espectro maior de oportunidades lucrativas, através do crescimento das cidades, da expansão industrial, do movimento de diversificação de atividades primárias (sobretudo extrativas e pecuárias) e do auge da borracha.

CRITÉRIOS DA PERIODIZAÇÃO ADOTADA

Os quarenta anos da primeira fase, por sua extensão e pelas transformações que encerra, foram subdivididos em quatro períodos. No primeiro, 1860 a 1875, as bases do investimento estrangeiro no Brasil se estabelecem mediante o ingresso de empresas pioneiras, como o London and Brazilian Bank e a Great Western of Brasil. Simultaneamente, acelera-se o processo de expansão cafeeira para o Oeste Paulista. No segundo período, 1876 a 1885, os investimentos estrangeiros concentram-se, agora com maior peso, na construção de ferrovias. O auge da economia exportadora cafeeira dá unidade ao período 1886-1896. Os investimentos estrangeiros nestes anos estariam estrettamente vinculados à expansão direta e indireta dos departamentos exportadores que demandavam, assim, uma infraestrutura não só ferroviária, mas também de serviços específicos. Não é por outra razão que proliferam as Companhias de Seguro e de Navegação. Por último isolamos o período 1897-1902, marcado pela crise do café e pela política ortodoxa do Ministro Murtinho.

Foi extremamente difícil periodizar esta primeira longa fase. Por detrás destes limites se escondem, na verdade, três diferentes critérios: o ciclo das economias exportadoras de capital; as flutuações da economia brasileira e os movimentos de entrada de empresas estrangeiras.

As dificuldades derivam, primeiramente, das pequenas defasagens nos movimentos cíclicos das diferentes economias européias e da norte-americana, o que dificulta cortes precisos. Por outro lado, as respostas da economia brasileira às

flutuações internacionais tão pouco se processam imediatamente. As próprias condições da lavoura do café impõem um prazo de quatro anos do plantio às primeiras safras. Some-se a isto a capacidade, ainda que temporária, de defender a renda dos cafeicultores através do manejo da taxa de câmbio, em condições de declínio dos preços externos. Estas considerações evidenciam a dificuldade de se avaliar a conjuntura brasileira. O que caracteriza aqui a recessão econômica? O declínio dos preços internacionais do volume exportado ou a retração do plantio de café? Privilegiamos neste trabalho os movimentos de retração e expansão no plantio de café, na medida em que refletem as possibilidades enunciadas. Por último, o próprio fluxo anual de empresas estrangeiras oscila a deriva dos movimentos internos e externos, ora explicado por um, ora por outro, tornando em certa medida arbitrários os cortes segundo este critério. Admitimos, finalmente, que não pretendemos ter solucionado a difícil questão da periodização do investimento estrangeiro no Brasil. Pela existência de tantas defasagens, acreditamos que outros cortes, no "em torno" aos limites que estabelecemos, poderiam, eventualmente, ser propostos.

O período 1860-1875 encerra a crise internacional de 1866, a recuperação até 1869, o auge de 1869 a 1873 e a crise de 1873-1874, em que se inicia a Grande Depressão. O ano de 1860 foi escolhido por razões eminentemente empíricas - começa aí o registro de companhias estrangeiras no Brasil. O extremo 1875 reflete uma pequena defasagem no declínio dos investimentos estrangeiros no Brasil: a crise de 1873 não repercute imediatamente sobre a economia nacional porque a renda interna do café se manteve com a desvalorização cambial.

De 1876 a 1885 teríamos os seguintes movimentos: de 1876 a 1879 se dá a recuperação da economia européia; de 1879 a 1883 acelera-se o crescimento dos principais países exportadores de capital e, por último, temos a crise de 1884 que se estende até 1885. Esta crise reflete-se na redução de novos plantios de café - que, dos 105 milhões de novos pés plantados entre 1876 e 1883 se reduz aos 9 milhões plantados entre 1884 e 1885 (3).

A expansão do café se acelera notavelmente entre 1886 e 1896, quando são agregados 306 milhões de novos cafeeiros, que aumenta ainda em 1897, com 159 milhões de novas árvores. Estes são os anos da euforia cafeeira do fim do século, que coincidem (de 1886 a 1889) com uma conjuntura externa também favorável. Segue-se uma curta mas profunda crise em 1890 nos Estados Unidos e Inglaterra; no Brasil atravessa-se, então, os anos da Proclamação da República.

Por último isolamos o período 1897-1902, marcado pela crise de superprodução do café e pelas crises de 1900 e 1902, na Europa e nos Estados Unidos, respectivamente.

Por se estender apenas por uma década, a segunda fase não foi subdividida em períodos. Entretanto, os anos que vão de 1903 a 1913 compreendem diferentes conjunturas econômicas. A recuperação européia e norte-americana - entre 1903/1904 e 1905/1906, respectivamente, coincidem, em linhas gerais, com o "reerguimento econômico" no Brasil (a recuperação brasileira já se havia, no entanto, completado em 1904/05). A crise internacional de 1907, que não repercute seriamente no

país, arrefece, contudo, a entrada de companhias estrangeiras; por último, a partir de 1908/1909 a conjuntura externa e a nacional apresentam-se extremamente favoráveis - a aceleração do crescimento na economia brasileira (desde 1906) multiplica as oportunidades de investimento para empresas estrangeiras e o capital por elas aportado atinge níveis sem precedentes.

OS CICLOS E A FLUTUAÇÃO NA ENTRADA DE CAPITAL ESTRANGEIRO

O movimento de entrada de capital estrangeiro pode, como vimos, ser relacionado com o ciclo das economias exportadoras de capital e da economia brasileira. A relativa coincidência das fases de expansão e retração tem como resultado uma intensificação dos movimentos observados na economia nacional. Ocorre uma espécie de "ressonância": as crises da economia brasileira que, em certa medida, podem ser explicadas pela retração internacional, são acompanhadas da diminuição dos investimentos estrangeiros. "Em suma, portanto, o Balanço de Pagamentos dos países da chamada periferia seria auxiliado a longo prazo pelas grandes importações de capital posto a sua disposição pelos mercados financeiros da Europa industrial, mas esses países pagariam por essa dependência por meio de flutuações despropositadas na disponibilidade de tal capital e em seus termos de comércio durante o ciclo" (4).

Em que fase do ciclo tende a aumentar a exportação de capital?

Em linhas gerais observamos que a recuperação nas economias desenvolvidas atrai capitais para as oportuni-

des internas de investimento. Como nossa economia se encontra em geral, apenas no início da retomada, a entrada de capital estrangeiro no Brasil é pouco expressiva.

Quando se aproxima o fim do auge, começam a escassear as oportunidades de investimento nas economias exportadoras de capital, orientando-se os fluxos de investimento em direção ao exterior. A aceleração do crescimento em nossa economia, por sua vez, assegura excelentes perspectivas a esse capital; nesta fase, acentua-se claramente a entrada de empresas estrangeiras no país. Ou seja, o capital estrangeiro, mesmo não sendo o responsável pela recuperação da economia brasileira, contribuirá para ampliar o auge econômico: sua maior entrada se verifica, em suma, em momentos em que já se encontram asseguradas elevadas taxas de retorno sobre o capital.

A exportação de capital é mantida, por vezes, em conjunturas recessivas nos países de origem. Um caso notório é o verificado durante o período da "Grande Depressão" inglesa (com exceção dos anos que se estendem de 1890 a 1896), quando se mantêm elevados os fluxos de capital inglês para o exterior.

Por último, nos anos de crise, nacional e internacional, observa-se claramente que cessa, às vezes por completo, a entrada de companhias estrangeiras no Brasil. Estes resultados, que serão retomados ao longo de toda a análise até 1913, podem apresentar raras exceções (5), o que entretanto não invalida a lógica da argumentação e nem mesmo perturba a sua comprovação empírica.

CAPÍTULO I

1860-1902

A INSERÇÃO DAS EMPRESAS ESTRANGEIRAS NO COMPLEXO EXPORTADOR

"Cerca de 85% dos lucros da ac
tividade commercial não nos
pertencem e não ficam no país;
os fretos da navegação, os
lucros e dividendos de bancos
de empresas de seguros de to-
da especie, de alugueis de
prédios, o salario devido ao
trabalho nas fazendas de café,
etc., tudo, tudo isso, em lar-
ga escala, aqui não fica e sae
do excesso do valor de nossa
produção agrícola sobre o va-
lor do que importamos."

Serzedelo Correia. O Problema
Econômico do Brasil 1903

1.1 - Introdução

A meados do século XIX o capitalismo inglês já havia ultrapassado suas fronteiras: de um lado intensificavam-se as relações comerciais com outros países; de outro, tomava impulso a grande expansão ferroviária para o exterior. Paralelamente, operava-se uma profunda mudança na política inglesa: o liberalismo finalmente se impunha sobre as posições mercantilistas pretéritas. Os episódios culminantes da Campanha da "Liga pelo Livre Comércio" seriam a revogação das "Corn Laws", dos "Navigation Acts", e uma importante reforma tributária interna que substituiu as taxas sobre os fluxos do comércio exterior por impostos sobre os lucros e sobre o consumo (6). É bem sabido que o objetivo último da política do livre comércio era o de solidificar uma Divisão Internacional do Trabalho, na qual o "resto do mundo" proviria os mercados britânicos de alimentos e matérias-primas baratos enquanto o país se especializaria na produção manufatureira.

As consequências desta divisão internacional de funções seriam inúmeras. Desde logo intensificou-se notavelmente o comércio mundial: entre 1840 e 1873 o volume de exportações e importações quintuplicou (7). Por outro lado, iam sendo abertas fronteiras de expansão agrícola, das quais a mais importante seria, sem dúvida, a norte-americana. Os Estados Unidos, que se tornariam o maior parceiro inglês no mercado internacional, responderiam por 1/4 do comércio britânico; a mesma parcela cabia à totalidade do continente europeu. A nova política de abertura colocaria em xeque a agricultura inglesa, até então substancialmente protegida. Londres manteria, contudo, o

controle sobre os fluxos de produtos agrícolas, através da formação de "Bolsas de Mercadorias". Paralelamente ganhava impulso uma formidável realocação internacional da força de trabalho entre 1860 e 1900, aproximadamente 20 milhões de indivíduos se deslocaram entre diferentes países (8).

A expansão sem precedentes do comércio externo desenvolveria novas aptidões no sistema bancário inglês, progressivamente convertido no verdadeiro centro internacional de compensação das operações de crédito comercial. O sistema bancário inglês, competitivo e desordenado a princípios do século, concentra-se à medida que os grandes bancos adquirem vantagens no comércio internacional. A partir dos meados do século XIX os grandes bancos iniciam uma extraordinária expansão ultramarina, multiplicando o número de agências e filiais em todo o mundo. Paralelamente, formam-se agentes privados que se especializam no desconto e "aceite" das letras de comércio que fluíam no mercado. Cedo estabelecem uma rede de relações com "clientes" comerciais de todo o mundo. O conhecimento adquirido no mercado internacional vai permitir que algumas destas "Discount Houses" se tornem Casas Financeiras ("Financial Houses") das quais as mais importantes talvez fossem a Casa Baring e a Lazard Brothers. Após os anos 50, estes agentes chamariam a si grande parte da emissão de títulos de longo prazo de governos estrangeiros ("government securities") bem como dos títulos das companhias construtoras de ferrovias por todo o mundo.

Desde o início do século XIX, a libra se transforma na moeda veicular das trocas internacionais e, progressivamente, os demais países viriam a aderir ao padrão-ouro libra (9). A supremacia da moeda inglesa se consolida, de forma abso

luta, após 1866, quando o Bank of England assume, de fato, as funções de um Banco Central, emissor em última instância, regulando a quantidade de moeda, impedindo quebras, estabilizando, enfim, o sistema monetário internacional. A solidez e a estabilidade da libra eram também propiciadas pelo superávit global do Balanço de Pagamentos inglês que permitia a manutenção de um fluxo crescente de exportação de capitais. Durante todo o século XIX e até 1913, a Balança Comercial inglesa apresentaria déficits, mais que compensados pelos superávits da Conta de Serviços e da Conta de Capitais (10). Mais adiante, no segundo capítulo deste trabalho, veremos como este mecanismo reforçaria a órbita financeira do capitalismo inglês (11).

Até 1873, às vésperas da Grande Depressão, a exportação de capitais esteve intimamente associada à exportação de mercadorias: era, ao mesmo tempo, causa e resultado desta maior abertura, intensificando os fluxos comerciais e de mão-de-obra para diferentes países. Como assinala Nurske, "os movimentos internacionais de capital atraem mão-de-obra para os mesmos países e os movimentos de mão-de-obra estimulam a saída de um fluxo correspondente de capital" (12). A exportação de capitais vai estimular, numa primeira instância, a própria exportação de bens de capital inglesa. A Inglaterra se beneficiava, então, da demanda derivada dos movimentos de industrialização dos Estados Unidos, França e Alemanha. A rigor, o setor produtor de máquinas e equipamentos inglês era, a este tempo, o produtor mundial de bens de capital.

O mais importante tipo de investimento externo deste período foi a construção de ferrovias. A "railroadization",

tendo por trás o dinamismo do setor financeiro inglês, atendia aos múltiplos objetivos da Divisão Internacional do Trabalho : integrava o interior dos países e colônias à economia mundial; barateava o custo de produção dos alimentos e matérias primas exportadas para a Inglaterra; ampliava as escalas de produção; permitia a mobilização de maiores excedentes para o comércio internacional; constituindo, por fim, mercados para a crescente exportação britânica, especialmente de bens de capital. A construção naval, campo onde eram incorporadas, à época, modernas técnicas produtivas, contribuía para o barateamento dos fretes e a maior segurança e rapidez das trocas internacionais. "However, more important than knowledge, the most remote parts of the world were now beginning to be linked together by means of communication which had no precedent for regularity, for the capacity to transport quantities of goods and numbers of people, and above all, for speed: the railway, the steamship, the telegraph" (13).

A partir de 1873, tendo início o período conhecido como da Grande Depressão, arrefecem as forças que movem a economia britânica. Não se trata aqui de discutir as causas da Grande Depressão (14) - período sobre o qual existe conhecida controvérsia e que certamente não é, em conjunto, uma fase de estagnação absoluta. Como assinala Dobb (15), se se tem em conta os indicadores de produção, de avanço técnico e de salários dos que mantiveram seus empregos, este foi um período de certo crescimento econômico antes que de declínio ou mesmo estagnação. Se as suas causas são obscuras, seus resultados, no entanto, são extremamente iluminadores da direção que tomam os in-

vestimentos britânicos na época. Desde logo, como resultado da crise de meados dos anos 70 e da violenta queda das taxas internas de juro, as oportunidades de investimento em outras partes do mundo se tornaram mais atraentes (16). A City de Londres estava certamente bem equipada para tirar o máximo proveito disto. Assim, a Grande Depressão iria acentuar a extroversão da economia inglesa: "The last two decades of the nineteenth century were also marked by another preoccupation which recalled the Mercantilism of earlier centuries: a preoccupation with privileged spheres of foreign trade. Closely joined with this went an interest in privileged spheres of foreign investment. Of this mature Capitalism, impelled by the need to find new extensions of the investment field, export of capital and of capital goods constituted a leading feature" (17). Ulteriormente, o arrefecimento do dinamismo inglês e a desaceleração do seu comércio com o exterior seriam, em certa medida, compensados pela deterioração dos termos de troca a favor da Inglaterra (18).

A principal consequência da Grande Depressão seria, sem dúvida, o atraso relativo da Inglaterra frente ao dinamismo do capitalismo nos Estados Unidos e Alemanha (19). Nestes países, nas últimas décadas do século XIX, consolidam-se as indústrias elétrica e a química pesada, que lideram a chamada segunda Revolução Industrial. Na verdade, a Alemanha, a França e os Estados Unidos teriam um importante papel a cumprir no jogo de forças internacionais que se redefiniria, como veremos mais adiante, a partir de 1900. Durante o período de consolidação do capitalismo em suas fronteiras, esses países manter-se-iam como devedores, recebendo amplamente capitais da Inglater

ra. Paradoxalmente, a exportação de capitais ingleses alimentava aqueles que seriam responsáveis por sua própria decadência industrial.

O Brasil longe está de ser um importante receptor de capitais ao longo da segunda metade do século XIX, ocupando na América do Sul uma posição intermediária, garantida pelo seu tamanho e volume de comércio.

Até 1850, eram relativamente escassas as oportunidades para o capital estrangeiro uma vez que o Brasil apenas despontava como grande produtor mundial de café. Por outro lado, o fluxo de capital inglês para a América Latina havia praticamente se interrompido entre 1830 e 1850; ao rápido crescimento da década dos 1820 (o investimento inglês no continente atingiu cerca de £ 30 milhões em 1826), seguiram-se imensas perdas que afastariam temporariamente os investidores (20). A partir de meados do século, à medida que se expande a oferta de café, o país se integra, vigorosamente, aos fluxos do comércio internacional. O quadro abaixo ilustra a importância dos investimentos britânicos no Brasil quando sua economia já está plenamente incorporada à Divisão Internacional do Trabalho.

Investimento Britânico na América Latina

Fim de 1880

(milhões de £)

País	Investimento Nominal Total*
Argentina	20,3
Bolívia	1,6
Brasil	38,8
Chile	8,4
Colômbia	3,0
Costa Rica	3,3
Cuba	1,2
República Dominicana	0,7
Equador	1,9
Guatemala	0,5
Honduras	3,2
México	32,7
Nicaragua	0,2
Paraguai	1,5
Peru	36,1
Uruguai	7,6
Venezuela	7,5
Geral	10,2
TOTAL	179,4

Fonte: Rippy, op.cit., pg. 25.

(*) Inclui tanto os empréstimos governamentais (Government Securities) quanto o capital das empresas estrangeiras estabelecidas nos diferentes países.

O total investido pela Inglaterra na América Latina jamais chegaria a ultrapassar significativamente 1/5 do seu investimento externo total. Não se apresentavam, no Continente e no Brasil, volume comparável de oportunidades lucrativas para o capitalismo britânico, quando em confronto com algumas de suas principais colônias. Certas frentes de expansão do capital inglês, em especial a construção de ferrovias e o estabelecimento de empresas de utilidade pública, revelavam-se, no entanto, particularmente adequadas às necessidades da economia brasileira em transformação.

Que "demandas" derivavam do processo de acumulação da economia brasileira na segunda metade do século XIX? Para responder a esta questão é necessário esboçar, ainda que sumariamente, o quadro das transformações em curso.

Enquanto a crise de superprodução registrada no mercado açucareiro mundial (a partir de meados do século) mantinha em xeque a região nordestina, levando-a a partir da expansão cafeeira a reorientar-se para o mercado interno, o café afirmava-se como a mais promissora frente externa da economia nacional em expansão.

A topografia, as condições do solo e a natureza da exploração cedo limitariam a expansão do Vale do Paraíba, onde o passar dos anos fazia-se acompanhar de notório declínio no rendimento das lavouras. Após 1850, com a extinção do tráfico negreiro, os preços dos cativos elevar-se-iam substancialmente. Assim, teve início um movimento de especialização produtiva.

va do qual resultariam maiores gastos correntes monetizados para os fazendeiros. Adicionalmente, a alta lucratividade desta lavoura e a corrida sobre as terras aptas para o seu cultivo, traduziam-se em elevação do custo do solo. O mercado internacional do café, por sua parte, continuava em franca expansão, mantendo aceso o movimento de desbravamento de terras e a implantação de fazendas.

A marcha do café tendia agora a incorporar as terras mais produtivas do Oeste Paulista. Caso se solucionasse o grave problema dos transportes na zona oeste, a produção das novas fazendas se faria a custos significativamente inferiores. Em outras palavras, o barateamento do transporte do café - resultado da introdução das ferrovias - era condição necessária para a lucratividade cafeeira a oeste de Campinas. Observe-se que a nova situação internacional exigia o crescimento da economia exportadora e ao mesmo tempo fornecia os instrumentos capazes de viabilizar esta expansão.

A corrida do café recolocaria, em primeiro plano, na década de 1880, a questão crucial do trabalho escravo (21). Extinto o tráfico negreiro e sendo ainda negativa a taxa de reprodução natural dos cativos, as crescentes necessidades de mão-de-obra do café chocar-se-iam, assim, frontalmente, com sua escassez relativa. "Não é preciso que o escravismo se desintegre, por que não ofereça nenhuma rentabilidade às empresas existentes; para ser colocado em xeque, basta que obste a acumulação" (22).

A decadência da cultura canavieira, a decadência do café no Vale do Paraíba, sua expansão nas terras, e a transição do "braço" escravo para o trabalho livre são as principais transformações que se processam na economia nacional neste período.

A articulação do investimento estrangeiro com os imperativos da economia brasileira, contudo, não se processa apenas ao nível das tendências maiores. O próprio funcionamento da economia exportadora abre as brechas em que vem a inserir-se o capital forâneo.

O crescimento dos fluxos comerciais facilita o surgimento de inúmeras Companhias de Seguro, estreitamente conectadas com as Companhias de Navegação, responsáveis pelo transporte de produtos e, mais tarde, também de imigrantes. Uma parte considerável das rendas do exterior eram destinadas às importações invisíveis de fretes e seguros.

As importações brasileiras provinham majoritariamente da Grã-Bretanha: em 1875, por exemplo, as importações totais do Brasil somavam 97.700 contos, dos quais 43.200 eram de procedência inglesa (23). As casas importadoras proliferavam, atendendo a uma demanda gerada pelo próprio crescimento da economia exportadora. Os Bancos ingleses - elo de ligação das empresas com o mercado de capitais londrino - fechavam o circuito, financiando a construção de ferrovias, o comércio importador-exportador e, em menor monta, as esparsas atividades industriais.

Por último cabe mencionar as necessidades de financiamento do governo federal, em especial, para a construção de ferrovias, de obras públicas e, principalmente, para o serviço da dívida externa. Um importante fluxo de capital financeiro inglês viria respaldar a atividade pública. Os empréstimos ao governo, exemplos genuínos de "investimento de portfólio", representavam cerca de 50% dos capitais ingleses neste período (24). Como contrapartida elevar-se-ia consideravelmente a dívida externa ao longo da segunda metade do século passado.

Brasil - Empréstimos Públicos levantados em Londres
(1860 - 1901)

1860 - £ 1.360.100	1888 - £ 6.297.300
1863 - £ 3.855.300	1889 - £19.837.000
1865 - £ 6.963.600	1893 - £ 3.710.000
1871 - £ 3.459.600	1895 - £ 7.442.000
1875 - £ 5.301.200	1898 - £ 8.613.717
1883 - £ 4.599.600	1901 - £16.619.320
1886 - £ 6.431.000	

Fonte: Valentim Bouças, História da Dívida Externa, 2a.ed. (Rio: Edições Financeiras-1950), pgs. 61, 76, 138, 202, 262. Os empréstimos frequentemente incluem a consolidação de dívidas prévias. Citado por Graham, The Britain on the Onset of Modernization in Brazil, p. 100.

Em síntese, os investimentos estrangeiros no Brasil entre 1860 e 1902 estão intimamente vinculados à economia exportadora nacional, sejam eles destinados a empréstimos ao governo, investimentos em Ferrovias, estabelecimento de companhias de Navegação, de Seguro, de Bancos e de Casas Importadoras. Todas estas formas de exportação de capital, com todas a circulação internacional de mercadorias, fazem parte do primeiro ciclo de internacionalização do capital, que se acentua a partir de 1870.

Segue-se agora o estudo das companhias estrangeiras que se estabeleceram no país entre 1860 e 1902. Em cada um dos quatro períodos propostos buscamos:

- reconstituir a conjuntura internacional e, simultaneamente, as flutuações da economia brasileira;
- estabelecer relações entre as flutuações econômicas e o ingresso de empresas estrangeiras;
- ressaltar a distribuição e concentração setorial do investimento das companhias estrangeiras aqui estabelecidas.

1.2 - Período 1860-1875: As Bases do Investimento Estrangeiro no Brasil

1.2.1 - Conjuntura Internacional e Situação Interna (25)

A partir de 1860-1861 inicia-se um período de recuperação e expansão na economia europeia que se estende até 1866. A expansão inglesa se fundamenta nas novas indústrias - como a do gás, da construção de ferrovias e de navios - que, a partir de 1840, lideram esta economia. Nos primeiros anos da década, o investimento inglês está mais voltado para as oportunidades internas do que para as externas, o que se explica pelo próprio fenômeno da recuperação econômica. Enquanto a recuperação inglesa é marcada pelo investimento em setores básicos, a França, cuja situação econômica também é favorável no período, está em plena época do Crédit Foncier - orientando as poupanças internas em direção ao financiamento da construção de ferrovias em países vizinhos. O número de novas sociedades cresce e também se elevam os índices de produção europeia de matérias-primas básicas como a hulha, o minério de ferro e o aço.

Do outro lado do Atlântico, no entanto, a situação apresenta-se conturbada. As consequências da Guerra de Secessão norte-americana (1861-1865) seriam da maior importância para a economia brasileira, tanto pelo lado das restrições a importação do café quanto pelas excepcionais oportunidades de exportações de algodão, resultado do colapso das vendas norte-ame^{ricanas} (26).

Para o café, os estímulos trazidos pela recuperação europeia se chocariam com a retração do grande mercado do

Norte. Se até 1865 predominavam os efeitos da expansão européia, traduzida em melhoria de preços, daí por diante e até 1868, os preços começam a cair como efeito da redução do consumo norte-americano. No Brasil como na América Central, a produção encontrava-se em expansão e o aumento das exportações permitiria no nosso caso, a manutenção do mesmo nível de receitas. A taxa de câmbio não se alterou apesar do volume de moeda em circulação ter praticamente triplicado, entre 1864 e 1869, como efeito das necessidades impostas pela Guerra do Paraguai (27).

Em 1866 uma violenta crise financeira agita o velho continente. Precipitam-se quebras espetaculares, inclusive de sociedades de investimento inglesas que financiaram a construção de ferrovias na Inglaterra e nos Estados Unidos, ocasionando importantes repatriações de capital. A intervenção do Banco da Inglaterra, no entanto, impediu que a crise se prolongasse. Como efeito da recessão caíram os investimentos ingleses na construção de ferrovias por todo o mundo e diminuiu, em parte, o consumo inglês de algodão.

A crise de 1866 encontrou a produção de café em expansão; entravam em operação os cafezais plantados sob impulso da alta de 50% nos preços internos de 1858/1863. Desta forma as exportações brasileiras passaram de 2,5 milhões de sacas em 1857/1860 para 3,4 milhões entre 1866 e 1869.

Esse último ano marca o início de uma nova fase de aceleração da economia inglesa e européia, que no entanto se interrompe em 1873 quando tem início o período que se convencionou chamar, impropriamente sob certos ângulos, de "Grande Depressão". Em 1868, a produção de café, que vinha crescendo desde

1863, reverte a tendência devido à quebra da safra brasileira e da América Central, agravada em 1870 por uma forte geada. A combinação desses fenômenos provoca a elevação dos preços do café que somente se interrompe em 1874. As exportações entre 1868/1871 e 1873/1876 praticamente não se alteram mas a receita qua se dobra, retomando o café - cessada a euforia do algodão - sua anterior participação de 60% na pauta de exportações.

A crise de 1873 e os anos de estagnação que a ela se seguiram - em particular até 1879 quando só então a economia internacional se recupera - ocasionariam uma inflexão da demanda do produto. No entanto, os preços internos do café foram sustentados através do manejo da taxa de câmbio. Os preços em moeda local caem lentamente, preservando a remuneração dos cafeicultores. Esse mecanismo, que inúmeras vezes seria acionado, permitia ao mesmo tempo a manutenção do plantio (e portanto a expansão produtiva moderada do setor) e o vazamento de recursos produtivos para outras esferas do capital cafeeiro, como por exemplo as ferrovias.

Tendo esse quadro como pano de fundo, iniciemos a análise do investimento estrangeiro no período.

1.2.2 - O Investimento Estrangeiro: 1860-1875 (28)

O investimento externo no período foi pequeno e pouco diversificado setorialmente, se confrontando com os resultados obtidos em períodos posteriores. A média anual do capital das empresas que ingressam no país é muito baixa (em torno de £ 1,7 milhões). Ferrovias, Bancos e Companhias de Seguro totali

zam quase 70% do capital total e as firmas inglesas representam cerca de 94% do capital invertido no período.

A recuperação inglesa até 1866 explica numa primeira aproximação, a tendência dos investimentos a se voltarem mais para as oportunidades internas do que para as externas (29). No Brasil, não há, por sua vez, fortes atrativos para a vinda de capitais forâneos: a Guerra do Paraguai de certa forma desestabilizou a economia interna e o café, como um todo, longe está de sua melhor fase.

A entrada de capitais, que não chega a ganhar vulto, apresenta no período algumas flutuações, por exemplo, em 1873, que é de auge para a economia européia, logo seguido da crise, o volume de capital estrangeiro ultrapassa de longe a queda média anual, chegando a representar cerca de 4,6 milhões de libras. É bem verdade que a conjuntura interna nesse ano também era favorável, estando os preços do café subindo desde 1869. Parecem haver evidências para afirmar que as oportunidades de investimento nas economias européias seriam mais escassas no ponto de inflexão superior do ciclo, o que tornava a exportação de capital mais necessária e atraente. Por outro lado, a sustentação dos preços do café por 5 anos, garantia boas perspectivas às empresas estrangeiras que para aqui viessem.

As primeiras companhias estrangeiras registradas
no Brasil

Pese o fato do Brasil, naquele momento, ser apenas um receptor marginal de capitais, estavam sendo assentadas as bases para a ampliação futura do investimento forâneo no país, com o estabelecimento das companhias inglesas mais importantes e conhecidas, cuja mera presença e o sucesso obtido, atrairiam novos fluxos de capital.

A construção de ferrovias estrangeiras no Brasil data de princípios dos anos 50 do século passado (a Recife - São Francisco foi aberta ao tráfego em 1858). Apesar de que estes investimentos já representam cerca de 34% do capital total das empresas estrangeiras entre 1860 e 1875, a rigor, é no período seguinte (1876-1885) que se verificaria a aceleração da expansão ferroviária. O capital das companhias construtoras de estradas-de-ferro totaliza então cerca de 60% do global. É de notar-se, contudo, que as mais importantes e conhecidas ferrovias se estabelecem neste primeiro período. Destaca-se entre elas, a São Paulo Railway Co. (1860 - 2.000.000 libras) cujo desempenho seria notável, haja visto sua localização estratégica. Outra importante ferrovia seria a Great Western of Brazil Railway Co. (1873 - 300.000 libras e que em 1877 praticamente dobrava o capital). De todas as ferrovias nordestinas, a Great Western obteria melhores resultados, o que lhe asseguraria, num período posterior, a operação de um verdadeiro sistema ferroviário no Nordeste.

Os primeiros bancos estrangeiros estabelecidos no país ocupam uma posição de vanguarda que lhes permite não só garantir as atividades de outras companhias estrangeiras como também financiar parte dos fluxos comerciais com o exterior. A importância dos bancos demandaria, a bem dizer, um capítulo especial que entretanto, excede os limites desta pesquisa (30). O London and Brazilian Bank (1.000.000 libras em 1871 - registrado em 1862 com um capital menor), o The London and River Plate Bank (1862 - 600.000 libras e em 1889, 900.000 libras) e o British Bank of South America (1863 - 650.000 libras) (31), ingressam oficialmente no início da década dos sessenta. Até 1913 esses bancos elevam várias vezes o capital declarado e o seu êxito pode ser comprovado pelos dividendos distribuídos aos acionistas - em torno de 20% ao ano pelo London and River Plate (de 1895 a 1909) e 12% pelo London and Brazilian (de 1886 a 1909). Além desses Bancos há que mencionar o Brazilian and Portuguese Bank (500.000 libras em 1863), o London, Brazilian and Mauá Bank, Ltd (1.250.000 libras em 1865), o Banque Bresilienne Française - primeira companhia francesa a registrar-se no Brasil (Fr.10.000.000 ou cerca de £400.000 em 1872) e o Banco Alemão Brasileiro, entre as três primeiras companhias alemãs a se registrar (1.250.000 libras em 1873).

Acopladas a atividade exportadora e conectadas com as companhias de navegação, funcionavam diversas companhias de seguro (21 firmas entre 1860/1875). 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. Se se tiver em conta que essas empresas trabalham basicamente com capital de terceiros (como os bancos, aliás), ressalta a importância dos recursos que mobilizam.

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 seguro praticamente inexistiam. O fato é que as Companhias de Seguro proliferaram abrindo inúmeras agências por todo o território nacional. Observa-se aqui uma tendência segundo a qual aos períodos de auge do comércio exportador brasileiro se segue o aumento do número de firmas seguradoras e/ou abertura de novas filiais. Dada a alta lucratividade, o pequeno risco e os pequenos recursos requeridos para a abertura deste tipo de negócio, foi ele, neste período, um dos preferidos para as primeiras incursões de investidores estrangeiros "marginais", como a Alemanha e Portugal. O setor é, no entanto, ampla e majoritariamente dominado pelo capital inglês.

No setor de Serviços Básicos, que perfaz cerca de 58% dos investimentos no período, ressalta o surgimento das companhias de gás. Esta é uma das mais importantes aplicações britânicas neste período. Indústria jovem na própria Inglaterra, onde crescia rapidamente desde 1840, constituiria uma importante frente de expansão externa do capital inglês. Note-se que o estabelecimento destas unidades, tão importante neste primeiro período, praticamente desaparece, à medida que nos deslocamos para o final do século XIX. Estabelecem-se no Brasil a Cie de Gaz da Bahia (£ 100.000 em 1861), The Rio de Janeiro Gaz Co. (750.000

libras em 1866), The Nictheroy Gas Co. Ltd (75.000 libras em 1868), The Para Gaz Co. Ltd. (170.000 libras em 1866) e São Paulo Gaz Co. Ltd. (80.000 libras em 1873).

Durante a maior parte do período escravista, o transporte urbano das pessoas de posses era feito por escravos. À medida que cresciam as cidades e escasseavam os cativos, tornava-se necessária a "modernização" desse sistema. Em Recife, a meados do século passado, seria introduzida uma espécie de "diligência" (como as que transitavam nos Estados Unidos), às vezes de 2 andares e puxada por 4 (ou mais) cavalos (32). Com a introdução das ferrovias no transporte das cargas de exportação, surgia uma nova solução que não tardaria a ser levada aos principais centros urbanos. A Botanical Garden Railroad (£1,4 milhões em 1868) e a Brazilian Street Railway Co, Ltd. (£ 100 mil em 1869), são as duas companhias (a rigor, ferrovias urbanas) ingressadas nestes anos. Em Recife os carros da Brazilian Street Railway Co, Ltd. seriam conhecidos como "maxambombas", corruptela de "machine-pump" (33). Estes trens urbanos eram os ancestrais dos bondes do início do século XX.

Por último cabe mencionar a The Brazilian Submarine Telegraph Co. (1.000.000 libras em 1873) que em 1899 fundiu com a Western and Brazilian Telegraph Co., dando surgimento a Western Telegraph Company. Até 1907 esta empresa monopolizaria o serviço de comunicações por cabos submarinos do Brasil com o resto do mundo.

Resumindo os resultados obtidos quanto à direção setorial, os chamados Serviços Básicos respondem por quase 60%

do total do capital aportado e pela ótica do país de origem, a Inglaterra domina inteiramente o quadro com cerca de 94%. O investimento estrangeiro, pouco diversificado e basicamente inglês, era ainda reduzido em volume. Em duas palavras, tinha início nestes anos um significativo movimento de penetração de capitais estrangeiros, que não era, contudo, particularmente favorecido pela conjuntura internacional e mesmo pelas transformações em curso no interior desta economia.

Investimento estrangeiro por setor de destino

Período 1860 - 1875 (em £)

Setores	nº de empre- sas	capital inicial em libras es- terlinas	modifica- ções no capital	Obrigações, (de bêntures, bonos, etc.) das empre- sas	Total em libras esterlin.	% sobre o to- tal
1. Servi- ços Bási- cos	21	14.340.585	62.567	943.414	15.346.566	57,9%
2.1.Ferro- vias	7	8.047.906	-	923.414	8.971.320	33,9%
1.2.Compa- nhias de Gás	7	1.671.870	43.130	20.000	1.735.000	6,6%
1.4.Telé- grafos e telefones	2	1.650.000	-	-	1.650.000	6,2%
1.5.Trans- porte ur- bano	2	1.500.000	19.437	-	1.519.437	5,7%
1.7.Cias de navega- ção	1	507.237	-	-	507.237	1,9%
1.8.Obras públicas	1	481.786	-	-	481.786	1,8%
1.9.Servi- ços parti- culares	1	481.786	-	-	481.786	1,8%
2. Bancos	7	5.089.157	550.000	-	5.639.157	21,3%
3.Cia de crédito e financia- mento	2	2.040.000	-	-	2.040.000	7,7%
4.Cia de mineração	2	273.000	10.000	82.220	365.220	1,3%
5.Cia de seguro	21	3.148.763	-	-	3.148.763	11,8%
TOTAL	53	24.891.505	622.567	1.025.634	26.539.706	

Fonte: Tabela matriz de empresas estrangeiras. Veja-se observações para a leitura da Tabela Matriz. Os espaços vazios indicam inexistência de modificações no capital, bem como de obrigações das empresas.

País de origem dos capitais das empresas estrangeiras

Período 1860-1875 (Em libras)

País de Origem	nº de empres as	Capital inicial	modifica ções no capital	Obrigações	Total	% do Total
1. Inglaterra	44	23.204.726	622.567	1.025.634	24.852.927	93,6%
2. Alemanha	4	1.255.084	-	-	1.255.084	4,7%
3. França	1	387.387	-	-	387.387	1,5%
4. Argentina	1	40.000	-	-	40.000	
5. Portugal	3	4.308	-	-	4.308	
TOTAL	53	24.891.545	622.567	1.025.634	26.539.706	

OBS: Empresas alemãs - Um banco que totaliza praticamente todo o capital alemão aportado e três companhias de seguro.

Empresa Francesa: Banco

Empresa Argentina: Companhia de Crédito e Investimento

Empresas Portuguesas: Companhias de Seguro

1.3 - Período 1876-1885: A construção das Ferrovias

1.3.1 - Conjuntura Internacional e Situação Interna

Em 1874 se inicia o período que se convencionou chamar de Grande Depressão inglesa, cujo significado para as demais economias européias seria extremamente relevante. Até 1878-1879, de fato, a conjuntura econômica desses países se mostraria depressiva. Para a Inglaterra, contudo, a crise se estenderia até 1886, quando só então apresentaria sintomas evidentes de recuperação.

A França, por outro lado, atravessa uma fase de prosperidade no período de 1879 a 1882. As emissões de ações industriais saltam de 350 milhões de francos no primeiro semestre de 1879 para 4.000 milhões no final do ano de 1880. Um grande programa de obras públicas visando aumentar a rede de ferrovias e melhorar as vias navegáveis e portos é colocado em execução. Entretanto, já a partir de 1882 nova crise eclodiria, destacando-se a quebra da "Union Generale" que arrastaria outros Bancos. Os Estados Unidos se recuperam pouco antes, (1877) e até 1883 apresentam uma conjuntura econômica satisfatória. Nova crise surge em 1884, atingindo a Bolsa de Nova York e comprometendo 404 dos 3.261 Bancos existentes. Em síntese, o período de 1879-1882 é um período de conjuntura externa relativamente favorável e os anos de 1883-1885 são novamente anos de recessão (34).

No plano interno, com excessão dos anos de 1875 e de 1876, em que as receitas do café foram muito elevadas, o manejo do mecanismo cambial permitiu o amortecimento da queda dos preços do produto em moeda nacional. A redução dos preços externos do café no período verificou-se em proporção similar à da elevação observada no período 1868-1874 (35). No entanto, a produção e o consumo mundial não pararam de crescer passando a 11,5 milhões de sacas em 1884/1885. O aumento do consumo mundial e a desvalorização do cambio permitiram o crescimento da produção nacional, embora o aumento das exportações propiciasse pequena elevação da receita. A produção saltaria de menos de 4 milhões de sacas entre 1874/1878 para 5,5 milhões entre 1878/1882.

Receitas das Exportações de Café (1881-1885)

(Em £)

Safras	Receitas em £1.000.000 libras
1881/1882	9,55
1882/1883	10,82
1883/1884	11,68
1884/1885	13,14

Fonte: Taunay (1946, pg.548), citado por Delfim, op.cit., pg.20.

As flutuações cíclicas dos preços e da produção, não são, entretanto, suficientes para que se compreenda as transformações fundamentais que se processavam no período, já antes referidas: a decadência do centro produtor do Vale do Paraíba,

a expansão do "Oeste Paulista", e a questão da mão-de-obra, que eclode com toda a força no período em questão. Examinemo-las.

A "transferência" progressiva do café do Vale do Paraíba para o "Oeste Paulista" pode ser vista pela elevação significativa da produção de São Paulo no total nacional : de 16% em 1870 para 25% em 1875 e 40% em 1885. Esse desempenho não pode ser explicado sem que se tenha em conta o papel das ferrovias (36). Na medida em que reduziam os custos de produção do café, tornava-se viável a expansão de zonas cada vez mais distantes. Campinas é atingida pelos trilhos em 1872, Itu em 1873, Mogi-Mirim e Amparo em 1875, Rio Claro em 1876, Casa Branca em 1878 e Ribeirão Preto em 1882 (37). Estavam criadas as condições para uma expansão da oferta sem precedentes, que marcaria o auge cafeeiro do período 1886-1896.

A incorporação das terras paulistas vinha acompanhada da introdução de melhorias técnicas como a difusão do uso do arado e da máquina de beneficiamento do café que não só poupava trabalho escravo como melhorava a qualidade do produto contribuindo para a elevação do seu preço internacional. Por tudo isso, a expansão do plantio no Estado de São Paulo seria de 105 milhões de novos cafeeiros entre 1876 e 1883 (38). De 1884 a 1885 porém apenas 9 milhões de novos cafeeiros seriam plantados no Estado, o que reflete o impacto negativo da queda dos preços externos e internos do café.

O plantio - em média de 13 milhões de novos pés de café ao ano (entre 1876 e 1883) - representava uma demanda crescente de mão-de-obra e esta questão teria de ser soluciona

da imediatamente com a imigração européia. De certo, desde 1881 o problema maior se colocaria à época da colheita, situação que se agrava ao máximo em 1885, quando os arbustos da mais recente onda expansiva já seriam adultos (39). Em 1887, segundo Antonio Prado, a situação parecia estar solucionada uma vez que se encontravam trabalhando nas fazendas cerca de 60 a 70.000 imigrantes (40).

No que toca às vendas externas, a fase como um todo se caracteriza pela lenta diminuição dos preços do café o que mais uma vez não repercute na queda da receita dos produtores graças ao mecanismo de defesa cambial. A acumulação cafeeira prossegue, sem no entanto esgotar todos os recursos financeiros gerados. É nesse sentido que se aplica a idéia de que a "acumulação financeira sobrepassa a acumulação real" (41), motivando o crescimento de outros segmentos do complexo cafeeiro, em particular a construção de ferrovias nacionais no Estado de São Paulo. Estas por sua vez induziam, crescentemente, novos plantios do café no oeste paulista.

1.3.2 - O Investimento Estrangeiro no Período (1876-1885)

No período que se estende de 1876 a 1885, o investimento estrangeiro mantém-se relativamente pouco diversificado tanto setorialmente quanto por país de origem. As ferrovias, as empresas de obras públicas, o comércio importador-exportador e a agro-indústria do açúcar explicam 90% do total das entradas. A Inglaterra é responsável por 88% do investimento ,

a França por 10%, e os demais por apenas 2%.

As ferrovias, além de seu peso dominante no período - 60% do capital aportado - tem um papel estratégico nas transformações então ocorridas, merecendo um tratamento à parte neste estudo. Por outro lado, o auge ferroviário, simultaneamente verificado em vários países, configurava uma nova fronteira de investimentos entreaberta pela Inglaterra às vésperas do início da Grande Depressão. Elas ofereciam uma dupla solução para a economia em crise, criando a um só tempo oportunidades de investimento altamente lucrativas e um amplo mercado externo para as indústrias britânicas de aço, carvão e equipamentos (42).

Não se trata aqui apenas de examinar aspectos específicos da crise britânica - por exemplo o ponto de reversão do ciclo em geral acompanhado de um aumento do investimento externo. O ano de 1883, assim como o ano de 1873 na fase anterior, é marcado por uma entrada de capital superior a média do período 1876-1886, (6.800.000 contra 2.000.000 libras aproximadamente). Aqui também valeria o argumento do ponto de inflexão superior do ciclo, sugerido na explicação da elevação da entrada de capitais no ano de 1873. Admitamos apenas que o período como um todo é depressivo e se fez acompanhar da exportação de capital em busca de oportunidades mais lucrativas.

ANÁLISE DAS COMPANHIAS ESTRANGEIRAS REGISTRADAS NO PERÍODO

A concentração dos investimentos estrangeiros na construção de ferrovias confirma as necessidades da acumulação que aqui se dava. Ao reduzir custos de transporte, permitiu a dilatação das plantações ao mesmo tempo em que compatibilizava a ampliação dos fluxos comerciais. Essa articulação das necessidades internas com o investimento forâneo se expressa, assim, na concentração setorial dos capitais ingressa dos neste período.

Aceita a idéia da convergência de interesses e necessidades, permanece uma questão de extrema relevância: as ferrovias brasileiras seriam construídas no Estado de São Paulo, predominantemente pelo capital nacional e, no norte e no sul do país, basicamente pelo capital estrangeiro (43). Fica pois a pergunta: por que o capital estrangeiro não construiu as ferrovias paulistas? Não somos capazes de adiantar mais do que uma resposta tentativa: às necessidades prementes de diminuição dos custos de transporte do café, que permitissem a expansão do plantio, a "caminho do oeste", conjugou-se a capacidade de acumulação do complexo cafeeiro paulista, num período em que parte dos recursos gerados deixava de ser reabsorvida. Por outro lado, os ingleses já haviam garantido, com a construção da "Santos-Jundiahy", uma posição estratégica que lhes assegurava o controle do corredor de saída de todo o café procedente do interior paulista. No Sul, e sobretudo no Nordeste, não existia a alternativa de investidores locais, já

que os usineiros - os mais interessados nas ferrovias - atravessavam período de dificuldades crônicas. Para o capital estrangeiro, no entanto, não havia tal barreira; a ele ofereceu também o Governo Federal e o Provincial, garantia de juros de 7% sobre o capital, concessão da zona de privilégio e inúmeras isenções.

A ausência do capital forâneo na construção das ferrovias paulistas não deve obscurecer o fato de que ele esteve presente, em alguns casos, no seu financiamento. De certo algumas das companhias paulistas, sobretudo as mais importantes, levantaram empréstimos junto a agentes financeiros ingleses (44). Foram elas:

- E.F. São Paulo-Rio - £600.000 (1874) e £164.200 (1870)
- E.F. Paulista - £150.000 (1878)
- E.F. Mogiana - £473.700 (final dos anos 80)
- E.F. Sorocabana £230.000 (1877) e em 1892 compra a E.F. Ituauna que levantara £150.000 (1888).

A importância destes recursos deve ser avaliada em confronto com o capital total das empresas. No caso da Paulista, por exemplo, o empréstimo de £150.000, obtido na praça de Londres através do English Bank of Rio de Janeiro, dez anos após sua fundação, representava apenas 10,4% do capital social declarado (1.569 contos, à taxa de câmbio de 1876, contra 15.000 contos, soma do seu capital em 1876) (45). O esquema de financiamento da Companhia Paulista das Estradas-de-Ferro constitui talvez o mais fascinante exemplo de iniciati-

va nacional na construção de ferrovias (46). A Companhia obteve da São Paulo Railway a concessão, que a esta pertencia, para construir o prolongamento da Santos-Jundiaí até Rio Claro, passando por Campinas e Limeira. A companhia inglesa, que adiou os trabalhos durante a Guerra do Paraguai, foi praticamente obrigada a ceder os direitos previamente obtidos, tal era a pressão das elites de São Paulo. A julgar pelos jornais da época, os fazendeiros paulistas não viam com bons olhos a introdução estrangeira em seus negócios. A primeira chamada de capital revelou-se um verdadeiro sucesso, ultrapassando todas as expectativas. "Ficava comprovado, assim, não só que a capitalização local era possível mas também que existiam na Província, em Bancos ou sob os colchões, poupanças de proporções consideráveis" (47). Em 1877, um ano antes do empréstimo, a Companhia Paulista havia renunciado à garantia de juros concedida pelo governo em troca do direito de elevar tarifas de forma a permitir o pagamento de dividendos, na ordem de 7% sobre o capital aos seus acionistas.

No caso da São Paulo-Rio, contrariamente, o financiamento externo significava um aporte considerável ao capital da empresa. O empréstimo de 1874 somava 5.769 contos ou 54% do capital total da companhia (10.665 contos em 1871); o de 1879, cerca de 1844 contos. A Sorocabana, que em 1878 registrava 6.200 contos de capital social, contrai obrigação de 2.254 contos ou 36,3% de seu ativo total. E por último, a Mogiana com 15.350 contos em 1884, obtém em Londres soma equivalente a 4.300 contos ou 28% de seu capital registrado.

O recurso ao financiamento externo não significava que inexistisse, no setor, capacidade auto-financiadora. Antes o contrário: precisamente podia-se contrair empréstimo graças à capacidade de saltar dívidas. Tirante os empréstimos levantados, as estradas paulistas foram organizadas por "iniciativa particular de paulistas, com capitais nacionais e administradas por brasileiros", como observa Fernando de Azevedo (48). Os trilhos reconstituíam os velhos caminhos dos bandeirantes, cortando o estado de São Paulo repetidas vezes e buscando as terras a oeste, noroeste e sudeste.

Retornando às empresas estrangeiras do período, são as seguintes as que pedem autorização para construir ferrovias (49): Estrada de Ferro Tereza Cristina (300.000 libras - 1876 - no sul); Brazilian Imperial Railway Ltd. (737.500 libras - 1876 - Bahia); Cia da Estrada de Ferro do Norte a Nova Cruz (580.000 libras - 1876 - nordeste); The Minas-Rio Railway (1.000.000 libras - 1880 - Minas); Cie Générale de Chemins de Fer Brésiliens (400.000 libras - 1880 - sul); Alagoas Railway Company (420.000 - 1881 - nordeste); Brazilian Exploration Co Ltd. (1881 - 360.000 libras, mas cede a concessão para a Sergipe Railway Company); Rio Grande do Sul Railway Co. Ltd (2.500.000 libras - 1883 - sul); The Sergipe Railway (1.000.000 libras - 1883 - nordeste); Brazil Great Southern Railway (675.000 - 1883 - sul); Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Co.Ltd. (1883 - 600.000 libras, sul); The Minas Central Railway of Brazil Ltd. (£732.500 - 1883 - Minas); Great Northern Railway Brasil Ltd. (1883 - £173.000 - não chegou a ser construí

As empresas de Obras Públicas também se ajustam aos requisitos apontados, não apenas por ampliar as exportações britânicas de bens de capital como por localizar-se nas duas principais cidades por onde se exportava café, articulando mais uma vez as necessidades da economia exportadora (cujo crescimento estimula a demanda de melhores serviços urbanos) com os interesses hegemônicos ingleses. São elas a The Rio de Janeiro City Improvements Company (1.000.000 libras - 1882) e a The City of Santos Improvements Co. Ltd. (1881 - 120.000 libras; logo após aumentado para 175.000 libras).

Também importante pelo volume de investimento (10,6% do total do período ou cerca de 2,1 milhões de libras) são as chamadas "Central Sugar Mills". Estas companhias inglesas não pareciam, aliás, estar dispostas a levar à frente seus empreendimentos, haja vista as sucessivas reduções do capital declarado nos anos que se seguem à sua instalação (50). A provável explicação para o relativo desinteresse é a coincidência de sua entrada no Brasil com uma fase de superprodução e crise no setor açucareiro mundial. Observe-se, a propósito, que os ingleses tinham então fortes interesses no açúcar, tanto nas Antilhas quanto no Egito e na Índia.

Segundo Eisenberg, essas companhias traziam em lugar dos equipamentos novos exigidos nos contratos, maquinaria comprada de fábricas instaladas no Egito (de tal forma que o capital declarado deve referir-se apenas à contabilização de equipamentos já depreciados). Por outro lado, havia um grande

estímulo em favor de seu estabelecimento: a garantia de juros de 7% (desde 1875) sobre o capital, concedida, no início da década dos 80, antes mesmo da entrada em operação dos Engenhos Centrais. Ora, se o valor das instalações já havia sido pago e a rentabilidade do capital era adiantadamente garantida, o estabelecimento dessas empresas tornava-se altamente atraente. Ademais, supunham os investidores forâneos que seria possível impor aos produtores locais quaisquer condições de preço para a cana. Os senhores de engenho, incapacitados de modernizar suas instalações, tinham, no entanto, grande poder de barganha, pois a qualquer momento podiam reativar seus engenhos e elaborar seu próprio açúcar. Nestas condições, não era fácil impor preços aos (então) poderosos "fornecedores": "Quando as companhias inglesas tentaram recriar no Brasil o sistema dos engenhos centrais tão bem sucedido na Europa em obter total controle sobre o produto dos pequenos produtores de açúcar - defrontaram-se contra os interesses dos fazendeiros, donos da terra (que recusaram vender para os engenhos centrais) e produtores numa escala suficientemente grande para torná-los aptos tanto para procurar processadores alternativos como para processar eles mesmos sua própria cana, por métodos tradicionais" (51).

A Central Sugar Factories of Brazil Limited (1881 - 600.000 libras) começa a ser liquidada em 1886 e a North Brazilian Sugar Factories Co. Ltd. (1883 - 450.000 libras, em 1905 apenas 100.154 libras e mais 15.000 libras de obrigações) também é liquidada em 1896.

tendo em 1895 cortada a sua garantia de juros pelo governo brasileiro.

O comércio importador-exportador também representa cerca de 10% do investimento total. Nossos dados neste ítem são incompletos, porque várias casas comerciais não eram sociedade anônimas e por isso não se encontram listadas. Entre as registradas, a de maior volume de capital é a The Dacca Twist Company Ltd. (2.000.000 libras - 1877), que representa praticamente todo o capital aportado nesse item. Dado que o negócio importador-exportador era arriscado, ficando à deriva das oscilações cambiais e do volume exportado, tende por isso a uma extrema diversificação e não a concentração, típica em outros países, da casa exportadora especializada com monopólio do comércio interno.

Apenas um Banco (português) se registra nesta fase, ocorrendo uma redução considerável do capital aportado, se compararmos com o primeiro período (52). As companhias de seguro também são inexpressivas: quatro casas alemãs totalizam 100.000 libras e uma americana aporta 40.000; as nove firmas restantes tem apenas contabilizado o depósito obrigatório.

Em síntese, esta é a fase dominada pela construção de ferrovias, impulsionadas pela tendência do capital forâneo à busca de oportunidades fora do grande centro britânico, que se encontrava em depressão, e pelas necessidades da acumulação interna. O investimento é predominantemente

elevando-se, no entanto, a participação do capital francês. Importantes transformações estão ocorrendo na economia nacional, preparando as condições para a nova expansão cafeeira do período seguinte.

A "railroadization" do território nacional se processa em duas grandes ondas: a primeira se estende da década dos 60 aos anos 80 do século XIX e a segunda (cujas características são profundamente distintas) corresponde ao período que precede a Primeira Guerra Mundial. Procuraremos, nas páginas que se seguem, examinar o primeiro momento de expansão das ferrovias, refletindo, ao final, sobre seu significado na evolução da economia brasileira.

AS ESTRADAS DE FERRO: CAMINHOS DE UMA NOVA ÉPOCA

Era um grande negócio, para nacionais e estrangeiros, construir estradas de ferro no Brasil. Como se sabe, o governo assegurava, a partir da legislação de 1857, juros de 7% sobre o custo estimado da ferrovia (53). A companhia sabia que, independentemente do seu resultado, o investimento teria um retorno garantido: se trabalhasse com déficit, recebia a diferença, se seu saldo fosse superior a 8% repartia o excedente com o Estado e se excedesse a 12% por três anos, deveria reduzir as taxas cobradas. O privilégio dos juros garantidos vigorava pelo prazo de concessão da ferrovia, entre 50 e 90 anos. No final dos primeiros 30 anos, no entanto, o governo se

reservava o direito de resgatar a ferrovia, pagando conforme o estipulado no termo de concessão.

A garantia de juros não era a única vantagem de que gozavam as companhias. Some-se a ela inúmeros subsídios para importação de trilhos, máquinas, instrumentos, gratuidade no transporte do carvão, etc. A Companhia obtinha também um privilégio especial: o de poder explorar, por um prazo de até 90 anos, as terras "vizinhas" à ferrovia, por onde não passaria nenhuma estrada alternativa - uma área de até 30 km, para cada lado dos trilhos e em toda sua extensão (54). A esses privilégios se acrescentam: o direito ao uso de madeiras, o de desapropriação, inclusive de minas de carvão, areia, pedreiras, etc, "a concessão para lavrar e aproveitar as ditas minas e as de pedras preciosas, ouro ou qualquer metal, que forem descobertas nos exames preliminares, ou nos trabalhos de finitivos da estrada de ferro", que deveria ser regulada por contratos celebrados com os empresários, e a preferência na compra dessas terras que, no entanto, não poderiam ser revendidas a colonos, por preço superior ao estipulado (55).

Alguns dos privilégios oferecidos às ferrovias estrangeiras eram comuns em todo o mundo, e tinham sido introduzidos em primeiro lugar na própria Inglaterra. A experiência pioneira com o sistema de garantia de juros, no entanto, havia sido realizada pela Rússia. A inovação brasileira, e que depois seria adotada por outros países, é a concessão de uma zona privilegiada: "em uma extensão de 5 léguas (aproximadamente 30 km), no sentido de cada lado do eixo da linha, não

se daria licença para o estabelecimento de outros caminhos de ferro"... (56). Para ilustrar a uniformidade dos contratos das ferrovias estrangeiras por toda a parte citamos o seguinte exemplo.

Em 1913 o Banco de Desconto e Crédito (russo), recebeu do governo persa a concessão do direito para construir a Estrada de Ferro Dizfou-Tauris. São os seguintes os termos da concessão: "A bitola das linhas é a que existe na Rússia. O limite da concessão é de 75 anos. O governo persa terá direito de encampar a empresa no fim de 35 anos, reembolsando todo o capital empregado com 5% de juros, se este já tiver sido retirado da concessão. O banco adquire, em virtude da concessão, o direito de explorar as jazidas carboníferas e petrolíferas, num raio de 60 verstas dos dois lados da via férrea, e de construir ramais que cheguem até essas explorações. O banco adquiriu, ainda, o direito exclusivo para a construção de uma via férrea ligando essas duas localidades, num prazo de oito anos, e a exploração das jazidas de hulha e petróleo no raio de 60 verstas dos dois lados da via. Além dos 7% dos juros a que tem direito o concessionário, sobre o lucro da estrada, o restante da renda líquida será dividido, em partes iguais, entre o concessionário e o governo persa. Pela exploração das jazidas carboníferas e petrolíferas, o concessionário paga ao governo persa 5% da renda líquida, estando todas as empresas do concessionário definitivamente isentas de todo e qualquer imposto ou taxa do governo" (57).

Dentro desse período, poderíamos dividir as ferrovias em três grandes blocos: as ferrovias do café, as ferrovias da cana e as ferrovias de integração (as chamadas estratégicas são pouco expressivas até 1900). A importância do capital estrangeiro na construção das ferrovias é maior nos dois últimos grupos do que no primeiro.

Das ferrovias do café, coube aos ingleses a construção da mais importante e lucrativa de todas - a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, construída pela São Paulo Railway Company na década de 1860. Para ela convergem várias ferrovias do interior do Estado e é ela que leva o café ao porto de Santos, tornando seus 139 km decisivos, desde 1868, para a cafeicultura paulista. Ela teve seus estudos aprovados em 1860, recebendo garantia do Estado de 7% sobre seu capital inicial (2.000.000 libras) por 33 anos a partir da data de conclusão das obras, ou seja, a partir de 1868. Durante os oito anos de construção a ferrovia enfrentou vários problemas de ordem financeira e técnica. Entre outros incidentes, a companhia, que havia contraído uma dívida de 340.000 libras com Mauá, subcontratou serviços com um certo Sharpe que faliu, daí resultando sérios prejuízos para o Banco de Mauá. Para executar a obra foi necessário contornar inúmeros problemas técnicos tais como: escalar 2.530 pés em 5 milhas, o que se conseguiu construindo uma série de planos inclinados, lutar contra as chuvas torrenciais, o caráter escorregadio do solo, e os desabamentos (19). "Projetada e financiada por Mauá, que na áspera empresa arriscou sua tranquilidade e seus haveres,

para perdê-los, a E.F.Santos-Jundiaí ou São Paulo Railway, entregue a firmas inglesas, em aperturas financeiras, e que se apoderaram dos direitos de concessão dada ao industrial brasileiro, e de seu próprio capital, é uma obra admirável de engenharia, quer pelo seu traçado, quer por suas obras de arte, por seus túneis, viadutos e muros de arrimo através da Serra do Mar que teve de galgar, com o sistema funicular em planos inclinados, e escalando em 10 km a garganta na altitude de 800 ms, que dá acesso ao planalto" (59).

Os esforços da Companhia foram, no entanto, regiamente compensados: nos dois primeiros meses já transportava 3/4 do café embarcado pelo porto de Santos e a partir de 1874 seus lucros eram suficientes para pagar os 7% sem ajuda do governo. Desde 1877, nunca obteve menos de 9%, depois de 1880, nunca menos de 10%, e de 1902 em diante e até 1914 cerca de 12%, tornando-se a mais lucrativa das ferrovias estrangeiras.

Em alguns casos os trilhos se antecipavam à atividade produtiva, abrindo grandes áreas às culturas de exportação. Este é o caso da The Minas-Rio Railway Company (1880 - 1.000.000 libras) que em 1884 abriu seu tráfego entre Cruzeiro (km 252 do ramal de São Paulo da E.F.D.Pedro II) e Três Corações, por 170 km de ferrovia. Esta Estrada recebeu o privilégio de exploração e desapropriação de 20 km para cada lado dos trilhos em toda sua extensão, tendo sido os estudos iniciados em 1875 por engenheiros nacionais. No entanto, a partir de 1889, a empresa começou a atravessar problemas de fal-

ta de combustível, de elevação de custos e outros, sendo, em 1896 comprada pelo Estado.

Já demonstramos anteriormente que a importância do capital estrangeiro na construção de ferrovias paulistas foi menor do que no resto do país. De fato, em 1886, funcionavam na Província de São Paulo, 8 companhias ferroviárias, das quais somente uma fora construída pelos ingleses mas apenas 2 dentre elas não contrairam empréstimos em Londres. A extensão total dos trilhos somava 1.964 km, 141 m em 1886, dos quais 139 diretamente construídos pelo capital forâneo e 313 km apenas, sem nenhum empréstimo em Londres.

O capital estrangeiro tão pouco construiu as vias férreas dos Estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro. No Espírito Santo, dos 490 km construídos até 1886, apenas 218 necessitaram de empréstimos ingleses. No Estado do Rio de Janeiro, 18 ferrovias, em geral de pequeno porte, estavam em funcionamento por volta do mesmo ano - todas construídas pela iniciativa nacional. Se lembrarmos que em sua grande maioria elas transportavam café (com exceção das que serviam a região de Campos) teremos confirmada a hipótese de que a importância do capital estrangeiro nesse setor foi menor do que em outros. Essas estradas fluminenses totalizam 1.471 km 541m, construídos pela iniciativa de brasileiros, entre os quais destacam-se o Barão de Mauá, Cristiano Ottoni e Mariano Procópio.

A mais importante via férrea nacional havia sido a antiga E.F. D. Pedro II, inaugurada em 1858 e que em 1865

foi encampada pelo governo, passando a chamar-se E.F. Central do Brasil. Sua história data de 1835, quando o governo da Regência Una de Diogo Antonio Feijó autorizou a construção de uma estrada de ferro entre a capital do Império e as províncias de Minas Gerais e São Paulo. "No mesmo ano, portanto, em que foi inaugurada (maio de 1835) a linha Bruxelas a Antuérpia - a mais antiga das vias férreas do continente europeu - e dez anos depois que George Stphenson, guiando sua locomotiva fez correr, em 1825, o 1º trem na Inglaterra, um chefe de governo, com uma visão profética, encarava de frente a grave questão criada pelo crescente desequilíbrio entre os homens do sertão e os do litoral" (60). Este projeto - notável ao menos por sua precocidade, não pode, no entanto, ser realizado. Também essa E.F., que em 1888 se estendia por 1.082 km, foi construída por iniciativa nacional, tendo no entanto ocorrido a um vultoso empréstimo inglês (1.200.000 libras) em 1858. Era, à época, como observou Pessoa Junior, a primeira da América do Sul em extensão e movimento industrial.

Se a contribuição do capital estrangeiro na construção dos caminhos de ferro da região mais dinâmica foi menor, sua importância cresce, à medida que nos deslocamos para o norte; para as ferrovias do açúcar, e para o sul, para as de integração.

A mais antiga das estradas de ferro estrangeiras (antecedida apenas pela E.F. do Grão Pará de iniciativa do Barão de Mauá, entregue ao tráfego em 1854) é a E.F. do Recife a São Francisco, construída pela Recife and S.Francisco

Railway Company - fundada em 1853 com um capital de 1.200.000 libras. Esta ferrovia recebeu garantia de juros de 5% sobre o capital necessário à construção (fixado em 875.123) e o privilégio de 5 léguas por 90 anos, "para cada lado dos trilhos em toda sua extensão". Sua construção começou em 1855 mas apenas em 1858 foi aberta ao tráfego a primeira seção com 31 km, 511m e somente em 1862 seus 124 km, 739 m estariam em plano funcionamento. Nesse período foram realizados alguns empréstimos adicionais em Londres, sob fiança do governo brasileiro, tendo seu custo final se elevado a 1.842.202 libras. A Recife and São Francisco não foi, de maneira alguma, uma ferrovia lucrativa, pelo contrário, significou uma constante sangria para os cofres do Estado. Passados os primeiros 30 anos, o governo resolveria resgatar a companhia e cederia o privilégio a outra que o desejasse. Nas inúmeras discussões que antecederam o resgate, várias personalidades do Clube de Engenharia foram ouvidas, todos realçando irregularidades da companhia e a necessidade de encampá-la.

Um relatório da época elucida bem a questão () Tal é portanto a quota - 34%, que da receita da estrada annualmente se dispende em gastos complementares dispensáveis e só devidos à manutenção de uma companhia exploradora intermediária, com sede fora do Império e concessionária de favores em termos tais que a tornam onerosíssima ao nosso tesouro". "O resgate importa pois o exonerar-se o país inteiramente do onus que lhe custa a concessão da E.F. do Recife a São Francisco . (...) A E.F.do Recife a São Francisco pela sua situação, tran

ca a porta à maior parte da via férrea interior da província de Pernambuco, e enquanto dirigi-la a companhia inglesa, como um estado no Estado, sera ella quem dictará a lei ao serviço dos transportes em toda a região subordinada".

Algumas porém foram melhor sucedidas como a Great Western of Brazil Railway Ltd, ligando Recife a Limoeiro por 95 km 176 m; outras, mal sucedidas, como a Imperial Brazilian and Nova Cruz Railway (80 anos de privilégio e 30 km de concessão para cada lado dos trilhos). Outras, por fim, tiveram desaprovados os seus estudos, como a Sergipe Railway Company (E.F. de Aracaju a Simão Dias), que teria apresentado um orçamento considerado extremamente elevado pelo governo. O facto é que essas estradas "coletoras de matérias-primas", na expressão de Azevedo, dependiam basicamente do produto que transportavam. Tendo entrado em crise a cultura da cana, elas inevitavelmente seriam deficitárias. Seu papel, no entanto, foi essencial para a transformação das formas de produção do açúcar. A própria implantação de usinas em substituição aos engenhos, não poderia ser pensada sem os caminhos de ferro. Isto porque a usina exige um enorme aumento na escala de produção canavieira, afastando-se as plantações da central processadora. Sem que se assegurasse a rapidez do transporte, a cana teria o índice de sacarose reduzido, tornando-se anti-econômica a sua transformação. A importância dos grandes Engenheiros Centrais faria com que algumas ferrovias ajustassem seus traçados para servir às áreas de maior produção açucareira.

O peso decisivo do capital estrangeiro na construção de ferrovias no Nordeste pode ser comprovado pela kilometragem a seu cargo: 1.022 km 455m, contra 680 km 850m de ferrovias nacionais em 1886 (61).

A importância das ferrovias estrangeiras cresce ainda mais ao nos deslocarmos para o sul do país, onde as ferrovias atendem basicamente a dois objetivos. Em primeiro lugar, trata-se de integrar comercialmente as áreas de colonização; além disto busca-se atingir as zonas de fronteira - satisfazendo com isto interesses comerciais e respondendo a preocupações de ordem estratégica.

No Estado do Paraná foi concedida à Companhia Francesa - Compagnie Generale de Chemins de Fer Brésiliens (1880 - 404.124 libras) - o privilégio da ligação entre a capital do Estado e o porto de Paranaguá, com garantia de 7% sobre 2.000:000\$000 e a concessão de 20 km para cada lado e na extensão dos seus 110 km 386m. Até 1886, era, porém, uma companhia deficitária. Em Santa Catarina, a D. Thereza Cristina Railway Co. (1876 - 300.000 libras) entregaria ao tráfego seus 116 km 340m em 1884 e a E.F. D. Pedro I ligaria o melhor porto marítimo da província a cidade de Porto Alegre, tendo custado 1.000.000 libras e sobre este capital recebido garantia de 6% e privilégio de 30 km para cada lado dos trilhos. A importância da D. Pedro I está vinculada aos núcleos coloniais, principalmente os de Blumenau, Itajahy, e Joinville que "tem saída fácil para o mar e si alguma coisa lhes falta são bons mercados consumidores e vias de comunicação para o interior" (62).

Os seus 747 km até Porto Alegre, servindo as cidades mais importantes dos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul e entroncando-se com outras estradas de ferro, são talvez o melhor exemplo, nesse período, de estradas de integração do território nacional.

No Rio Grande do Sul (até 1886), cinco das sete estradas de ferro foram construídas com capital estrangeiro. Duas delas foram construídas por companhias associadas - a Compagnie Imperiale du Chemin de Fer du Rio Grande do Sul e a Southern Brazilia R.G.S. Railway Company, que se fundem em 1883. Essas estradas chegam à fronteira mais distante, como Uruguaiana, e a áreas de colonização, como Nova Hamburgo.

Os trilhos nos Estados do Sul percorrem 2.503 km 800m sendo 1.953 km 300m construídos por firmas estrangeiras, inglesas e francesas.

A título de conclusão gostaríamos de chamar a atenção para os seguintes pontos:

1º) as estradas de ferro constituem uma síntese do capital externo e das necessidades da acumulação interna. Para a Inglaterra implica no barateamento de matérias-primas e alimentos, alarga o campo de investimentos internos e externos e amplia, em particular, o fluxo de exportações de equipamentos e máquinas. Na economia nacional, por outro lado, as ferrovias acarretam a modernização da infraestrutura com redução dos custos de transporte e a ampliação (em alguns casos) da fronteira agrícola. Os padrões de comércio e financiamento da produção são profundamente afetados: intensificam-se

as relações com as grandes cidades e portos, aumentando a velocidade de circulação do capital. Tudo o que precede traz consigo enorme ampliação e renovação das oportunidades de lucro na economia. Neste sentido as ferrovias são caminhos de uma nova época.

29) as estradas de ferro são fundamentalmente estradas transportadoras de matérias-primas, que se dirigem em geral para os portos. Os grandes portos do litoral cumprem a função de "centros" ou pontos de convergência dos excedentes carreados do interior e dos artigos que, vindo de fora, abastecerão as cidades e se distribuirão pelo vasto hinterland - daí a estrutura radial da malha de vias de transporte no período.

39) a importância do capital estrangeiro foi maior nas ferrovias do norte e do extremo-sul. Os estrangeiros construíram, preferentemente, as estradas da "periferia", que se mostrariam as menos lucrativas; a região mais dinâmica por sua vez não só tinha condições de organizar e construir a sua infraestrutura como tinha mesmo necessidade premente de o fazer. O papel dos engenheiros nacionais é notável - são eles que fazem em geral os estudos preliminares, que controlam os orçamentos, analisam os custos e as próprias condições técnicas.

Investimento Estrangeiro no Brasil por Setor de Destino

Período 1876-1885

Setores	nº de em- presas no vas	capital inicial	modifica- ções no capital	Obrigações das empresas	% s/ total	TOTAL
1. Serviços Básicos	21	£ 12.500.238	£1.173.725	£1.489.250 (75,8)		£15.163.213
1.1. Ferrovias +	14	£ 9.845.359	£1.153.725	£ 756.250 (58,8)		£11.755.334
1.2. Comp. de gaz			£ 20.000		(0,01)	£ 20.000
1.3. Iluminação	1	£ 481.786			(2,4)	£ 481.786
1.4. Telegr. e Telef.	1	£ 400.000			(2,0)	£ 400.000
1.6. Portos	1	£ 200.000			(1,0)	£ 200.000
1.8. Obras Públicas +	3	£ 1.423.093		£ 665.000 (10,5)		£ 2.088.093
1.9. Serv. Particulares	1	£ 150.000		£ 68.000 (1,1)		£ 218.000
2. Bancos	1	£ 360.000			(1,8)	£ 360.000
4. Mineração	2	£ 200.000			1	£ 200.000
5. Seguros	11	£ 146.670			0,7	£ 146.670
6. Com. M-X Diversifi- cado +	2	£ 2.009.466			10,1	£ 2.009.466
7. Ind. de Transforma- ção - Agro-Ind. do Açúcar	9	£ 2.075.990		£ 57.000	10,6	£ 2.132.990
TOTAL	46	£ 17.000.000	£ 1.73.725	£ 1.489.250		£ 18.213.725

Investimento Estrangeiro no Brasil por País de Origem dos Capitais

Período 1876-1885

País de origem	nº de em- presas	capital inicial	modifica- ções no capital	obrigações	Total	%
1. Inglaterra	35	£15.682.224	£ 282.500	£1.546.250	£17.510.974	87,5
2. França	3	£ 1.107.217	£ 891.225		£ 1.998.442	10
3. Portugal	2	£ 361.055			£ 361.055	1,8
4. Alemanha	4	£ 100.948			£ 100.948	0,5
5. Estados Unidos	1	£ 40.000			£ 40.000	0,1
6. Suíça	1	£ 920			£ 920	0,0
TOTAL	46	£17.292.364	£ 1.173.725	£1.546.250	£20.012.339	100

Obs: Empresas francesas - 2 ferrovias e 1 de obras públicas.

Empresas alemãs - Todas Companhias de Seguro

Empresas portuguesas - 1 banco (£360.000) e 1 Companhia de Seguro

Empresas suíça e americana - Seguros

1.4 - Período 1886-1896: O Capital Estrangeiro e a Expansão
Cafeeira

Antes de iniciarmos a análise deste período, parece-nos conveniente explicitar que tanto no plano internacional quanto no da economia brasileira ocorriam importantes transformações que não podem ser reveladas apenas pelo exame das flutuações do nível de atividade.

No plano internacional, o processo de concentração do capital, de monopolização crescente das atividades econômicas, é acompanhado de uma verdadeira revolução tecnológica liderada por novos setores que têm à frente as chamadas indústrias elétricas e certos ramos recém-surgidos da química pesada. Enquanto a expansão do capital à escala internacional esteve baseada na construção de Ferrovias e na Indústria Naval, a Inglaterra deteve uma posição de liderança entre as nações industriais. Durante as décadas de 70 e 80 do século XIX, por razões amplamente conhecidas, a Inglaterra perde terreno face aos avanços tecnológicos que acompanham o surgimento dessas novas indústrias. É justamente esta "Segunda Revolução Industrial" que dá decidido impulso ao movimento de concentração do capital, que se expressa, por exemplo, no surgimento de gigantescas empresas industriais. Estavam em gestação as condições para a passagem do padrão que caracterizou o investimento estrangeiro na segunda metade do século XIX para as novas formas de atuação que viriam caracterizar a fase de 1900-1913, dominada

pela chamada competição inter-imperialista. Retomaremos este ponto na parte introdutória ao texto referente a esta fase.

A transição do trabalho escravo para o livre é a principal transformação que se processa no interior da economia exportadora. A excepcional expansão cafeeira do período era assim movida pelo sistema assalariado, que ampliava o mercado para bens-salário, ampliando, assim, as condições para o nascimento do capital industrial. A Proclamação da República, as mudanças da política econômica e do sistema financeiro, e a crise do Encilhamento, são necessários marcos de referência deste período. Recordemos, brevemente, os traços maiores desta importante transformação.

1.4.1 - Conjuntura Internacional e Situação Interna

O período 1886 a 1890 constitui fase francamente expansiva para as principais nações industriais. Nos Estados Unidos e na Alemanha, o período é marcado pela ascensão de trustes e cartéis, e, na Inglaterra, pela intensificação da exportação de capitais. Entre 1886 e 1890 a City, em especial, aumentou significativamente os investimentos externos, principalmente nos países da América do Sul.

Em 1890 se verifica nova crise internacional que começa com a quebra parcial da casa "Baring" que havia investido importantes capitais na Argentina (63). Os Estados Unidos, no entanto, só seriam atingidos pela crise em 1892-1893 com a "quebra" da Bolsa de Nova York que repercute de ime

diato sobre as empresas construtoras de Ferrovias e sobre a indústria metalúrgica. A defasagem americana se explica, em parte, pelo crescimento das exportações de cereais, motivada pelas péssimas colheitas européias em 1891. A situação depressiva permaneceria até 1896, e a Inglaterra, a partir daí, começaria a perder sua posição hegemônica. A partir de 1890 tem início o que Phelps Brown e Hanfield Jones chamaram "The Climateric of the 1890's": "The Climateric was a brake in the rate of productivity increase and it occurred in the 1890's, at the end of Great Depression" (64).

Coincidindo com a recuperação européia e a americana, começa nova e violenta fase de expansão para o café. A quebra da safra de 1887-1888, que causou uma redução de 50% sobre a média de produção dos sete anos anteriores, aliada ao crescimento da demanda internacional, duplicou o preço do café, que passou de 10,7 cents por libra-peso em 1886 para 20,0 em 1890 (65). Havendo excepcionais condições para a expansão do plantio em São Paulo, este se realiza de forma vigorosa, adicionando entre 1886 e 1896 mais 306 milhões de árvores ao estoque anterior, aumentando-o ainda mais, com 159 milhões de novos pés, no ano de 1897 (66).

Os cafeeiros plantados até 1886, se tornariam plenamente produtivos em 1891, quando já não existiam mais as excepcionais condições expansivas no mercado externo. No entanto, como a prosperidade americana se manteria até 1893, os preços externos do café se sustentam, num nível apenas um pouco mais baixo do que os de 1889-1890. Internamente, a queda espe

tacular, porém gradual, do cambio ocorrida entre 1891 e 1894 provoca uma elevação dos preços do café, que garante uma alta lucratividade no setor e estimula ainda a ampliação da capacidade produtiva.

Anos	Taxa Cambial	Preço Externo do Café	Preço Interno do Café
1889	26 7/16	100	100
1890	22 9/16	113	120
1891	14 29/32	90	171
1892	12 1/32	87	201
1893	11 19/32	103	276
1894	9 15/16	92	290
1895	1 1/16	91	262
1896	7 23/32	69	252

Fonte: Delfim, op.cit., pgs. 28 e 29.

Convém ressaltar o paradoxo da situação criada no início dos anos 90 quando o mercado externo recomenda a contenção da oferta e as desvalorizações estimulam a corrida do café. A desvalorização tinha que ocorrer inevitavelmente, como analisa Cardoso de Mello: pelo ritmo de acumulação no complexo exportador cafeeiro, pela política monetária expansionista, pelo elevado nível de gasto público, pela elevada propensão a importar e pela própria especulação cambial. Por outro lado, a oferta super-abundante de mão-de-obra criava condições para a redução dos salários reais que até então encontravam-se, ao que parece, a níveis superiores aos de subsistência (67). Isto por sua vez, contribuiu para a manutenção das margens de lucro no setor exportador, permitindo ainda a

ampliação do plantio e, portanto, da produção. A partir de 1896 começaria o movimento de queda dos preços externos e internos do café.

A reforma bancária, institucionalizada ainda em 1888 e efetivamente implementada em 1889-1890, concedeu a vários bancos, entre outros incentivos, o direito de emissão. Através dessa política, e dos clássicos instrumentos monetários e financeiros, entre 1889 e 1894, o papel-moeda aumentaria 3,5 vezes. Ao lado da reforma bancária, também ocorriam alterações tarifárias importantes, como a elevação dos direitos sobre matérias-primas e produtos finais produzidas internamente. Estas mudanças institucionais elevariam a rentabilidade industrial, criando as bases para a expansão manufatureira que se seguiria, impulsionada pela própria ampliação do mercado gerado pelo café e a ele subordinada. Wilson Cano, recuperando as análises de Stanley Stein e Fishlow, mostrou como a ênfase sobre o "caos monetário e a nuvem de papel" na análise do Encilhamento "prestaram um desserviço e a compreensão do período" (68).

Desta forma, no período 1887-1889, ao lado da expansão da massa de lucros no setor exportador ampliava-se também a rentabilidade do setor industrial. A queda do câmbio criava um mercado cativo para a indústria, num período em que a capacidade para importar estava sob pressão e a massa de imigrantes ampliava a demanda para este tipo de produto (69). De fato, o crescimento industrial é relevante neste período, abrindo um novo campo para a transferência do capital cafeeiro.

1.4.2 - O Investimento Estrangeiro no Período: 1886 - 1896

O auge da economia exportadora determina neste período a direção setorial do investimento estrangeiro: os setores que atraem capitais do exterior são precisamente os mais vinculados ao funcionamento corrente das atividades exportadoras. A infraestrutura de transporte, já relativamente constituída, recebe menos recursos nestes anos. Os capitais dirigem-se prioritariamente para as Companhias de Seguro, que representam 30,7% do capital aportado, e para as Companhias de Navegação, com 26% do investimento total.

Parece haver, neste período, uma íntima relação entre a conjuntura dos centros industriais e a entrada de novas empresas no país. No ano de 1888, marcado por um auge na Europa, verifica-se uma verdadeira aceleração da entrada de capital com o registro de 21 novas empresas que aportam 12,7 milhões de libras (cifra muito superior a média anual do período, que é de cerca de 3 milhões de libras). Por outro lado, os anos de crise internacional, em especial 1890 e 1891, registram uma quantia muito reduzida - cerca de 970 mil libras em 1890 e, em 1891, nenhuma nova empresa pede autorização para funcionar no país. É possível que a redução dos investimentos externos tenha sido também afetada pela situação política surgida no decorrer da Proclamação da República e pela mudança na Política Econômica. No caso argentino, comentado acima, parece ter ocorrido efeito semelhante, durante o curto período de lutas políticas que sofre aquele país. Isto reforça-

ria, então, o compasso de espera (que se mantém embora apenas por um par de anos) em que permanece o nível do investimento externo nos dois países.

ANÁLISE DAS COMPANHIAS ESTRANGEIRAS REGISTRADAS NO PERÍODO

A mais importante característica destes anos é a perda de posição relativa do capital inglês. Sua participação passa de 94% aproximadamente no período 1860-1875 para 62% entre 1886 e 1896. No entanto, ainda não haveria marcante posição individual de qualquer outro país, dado que suas participações médias oscilariam entre 5 a 10% do total investido : Alemanha, 8,6%; Bélgica, 7,3%; França, 6,6% e os Estados Unidos, 6,2%. O capital belga se dirigiria, nesta fase, predominantemente para os Serviços Básicos (em especial a construção de Ferrovias no extremo sul); o capital alemão se dividiria entre Companhias de Navegação, de Seguro e um Banco Comercial); o francês, entre Companhias de Seguro e uma empresa industrial produtora de máquinas simples para a Agricultura e, por último, o norte-americano, se dirigiria basicamente para o setor de Mineração verificando-se também a entrada de uma Companhia de Navegação.

Apesar de já evidente a perda de liderança pela Inglaterra, isto ainda não permitiria uma plena visualização do novo padrão que emergiria só no início do século XX. Isto é, apesar da mudança na composição do investimento estran-

geiro por país de origem, não se delineiam importantes alterações setoriais em sua alocação. Vejamos como se distribuem os capitais segundo o setor de destino.

Os chamados Serviços Básicos mantêm uma elevada participação com cerca de 50% do total. As Ferrovias, por outro lado, reduzem claramente sua participação não chegando a representar 20%. De fato, as principais linhas ferroviárias já estavam construídas ou em fase de conclusão. Tendo em vista as necessidades de transporte da economia brasileira na segunda metade do século XIX, este primeiro "pacote" de investimento em Ferrovias diminuía sensivelmente. Uma nova demanda de redução de custos de transporte, entretanto, despontava mais ao sul do país. Constroem-se nestes anos a Cie. des Chemins de Fer Orientaux du Bresíl (1896 - £990.000) de propriedade de capitais belgas (70).

As companhias de navegação não só servem à ampliação do comércio exportador como também transportam imigrantes - a massa de trabalhadores que permitiria a expansão sem precedentes da acumulação no setor cafeeiro. Desde 1860 foi-lhes também concedido o direito da navegação de cabotagem. A presença de navios estrangeiros no comércio inter-regional exerceria desigual concorrência às embarcações nacionais. São 14 companhias com um capital aproximado de £8,6 milhões das quais as mais importantes, pelo volume de capital, são: New Zeland Shipping Company, Ltd (£1.000.000 - 1888 - Inglaterra, The Para Transportation and Trading Company (£1,4 milhões -

1888 - USA, seguramente para o transporte de borracha cuja exportação se ampliava rapidamente); Nord Deutscher Lloyd (£1,5 milhões - 1899 - Alemanha); e Austrian Lloyd's Steam Navigation Company (£1,5 milhões - 1892 - Áustria). Apesar do aparecimento de grandes Companhias de Navegação de outras nacionalidades, o capital inglês é responsável por cerca de 50% do capital que corresponde a estas companhias. No caso das Companhias de Seguro, estreitamente conectadas com as de Navegação, a participação inglesa é muito superior, chegando a representar cerca de 90% do total. Estas empresas são responsáveis por parte considerável do Superávit da Balança de Serviços inglesa, durante todo o período estudado. Entre as maiores que se instalam no Brasil estão: The Thames and Mersey Marine Insurance Company, Ltd. (1888 - £2 milhões) e a London and Lancashire Fire Insurance Company (£3 milhões).

Os Bancos e as Companhias de Mineração, se medidas pelo seu aporte de capital, têm uma participação pouco expressiva. Em contraposição elevam suas participações relativas o Comércio Importador-Exportador e a Indústria de Transformação. Classificadas no item Comércio Importador-Exportador, estão duas companhias importadoras de produtos diversificados (Oscar Phillipp and Company, Ltd - 1889 - £1 milhão e a Società Italiana di Esportazione Enrico dell Acqua - £390 mil - 1890). Como se vê, a entrada dessas casas se dá no período em que se mostram extremamente favoráveis as perspectivas para o café, o que se traduz numa maior capacidade para importar. No entanto, poucas são as companhias estrangeiras que

buscam localizar-se na própria produção do café. Instala-se , no entanto, nesse período, de todas talvez a mais importante, a Dumont Coffee Company (1896-£800 mil e mais £200 mil de debêntures) que produziria café em 13.260 acres dos 110.000 que comprara. Essas terras estavam plantadas com 4,4 milhões de pés em 1907-8 e a companhia também havia construído uma ferrovia de 23.166 km de extensão (71) que conectava diretamente sua propriedade com a Mogyana. Os dividendos desta empresa chegariam a mais de 10% no período 1905-1913 (72). Advirta-se, no entanto, a companhia constituía de fato exceção à regra de que, no Brasil, o capital estrangeiro pouco esteve diretamente conectado com a produção de artigos de exportação, situando-se fundamentalmente na esfera da comercialização desses produtos.

Entre os estabelecimentos industriais que se instalam no período tem destaque a S.A. des Anciens Etablissements Cail (1887 - 790.000 libras, francesa) cujo decreto prevê "construções relativas a ferrovias, engenhos de açúcar, refinarias, destilações, forjas, construções de máquinas para diversas indústrias". O volume de capital aportado sugere que a empresa era mais do que uma mera casa importadora de máquinas e equipamentos. É pouco provável, no entanto, que a Companhia tenha ido além da produção de equipamentos simples para a agro-indústria açucareira e do reparo de equipamentos relacionados com a construção e manutenção de ferrovias. A The Rio de Janeiro Flour Mills and Granaries, Ltd. (1887 - 160.000 libras) é outra das bem sucedidas companhias estrangeiras. An-

tes de 1890, as obrigações da companhia representam um volume igual ao capital nominal pago. Em 1913 o capital da companhia era de 600.000 libras e as obrigações totalizavam 40.000. Observe-se que esta renomada empresa do setor de alimentos é a primeira empresa estrangeira do ramo a instalar-se no país, segundo o registro das empresas estrangeiras.

Em suma, nestes onze anos que marcam a expansão da economia exportadora cafeeira, o capital estrangeiro esteve estreitamente vinculado à comercialização desse produto; as Companhias de Seguro e de Navegação promovem a ampliação dos fluxos comerciais, possibilitando, também, o transporte de imigrantes. A Inglaterra desloca-se da posição de hegemonia absoluta que detinha, abrindo espaço para as outras nações industriais. A direção setorial do investimento estrangeiro, no entanto, permanece a mesma que caracterizou a segunda metade do século XIX.

Setores	nº de empresas	capital inicial	modificações no capital	obrigações (debetures, bonus, etc.) das empresas	% s/ total	Total
1. Serviços Básicos	29	£13.189.612	£ 800.000	£2.460.000	49,3%	£16.449.612
1.1. Ferrovias	8	£ 3.390.176	£ 650.000	£2.100.000	18,5%	£ 6.140.176
1.2. Companhias gaz	2	£ 197.952	£ 150.000		1,0%	£ 347.952
1.3. Iluminação	1	£ 19.785			0,06%	£ 19.785
1.4. Telegr. e Telef.	1	£ 250.000		£ 160.000	1,2%	£ 410.000
1.6. Portos	1	£ 560.000			1,7%	£ 560.000
1.7. Comp. navegação	14	£ 8.662.602			26%	£ 8.662.602
1.8. Obras públicas				£ 200.000	0,6%	£ 200.000
1.9. Serv. particulares	3	£ 109.097			0,3%	£ 109.097
2. Bancos	1	£ 485.200	£ 800.000		3,8%	£ 1.285.200
4. Mineração	7	£ 1.189.894	£ 350.000	£ 56.050	4,8%	£ 1.595.944
5. Seguros	11	£10.241.389			30,7%	£10.241.389
6. Comércio M-X	4	£ 2.201.231		£ 200.000	7,2%	£ 2.401.231
6.1. Diversificado	2	£ 1.390.993			4,2%	£ 1.390.993
6.4. Café	1	£ 800.000		£ 200.000	3,0%	£ 1.000.000
6.5. Borracha	1	£ 10.238			0,04%	£ 10.238
7. Prod. Agro-Pec. e Colon.	2	£ 150.668			0,4%	£ 150.668
8. Ind. de Transformação	4	£ 1.076.524		£ 158.760	3,7%	£ 1.235.284
8.2. Bens de Capital	2	£ 802.200			2,4%	£ 802.200
8.3. Alimentos	2	£ 274.324		£ 158.760	1,3%	£ 433.084
TOTAL	58	£28.534.518	£1.950.000	£2.874.810	Média anual	£33.359.328
						£3.032.666,1

Investimento Estrangeiro no Brasil por país de Origem dos Capitais

Período 1886-1896

País de Origem	nº de em presas	capital inicial	modifica- ções no capital	Obrigações	Total	Porcentagem
1. Inglaterra	27	£15.949.349	£1.950.000	£2.874.810	£20.774.159	62,3%
2. Alemanha	6	£ 2.862.437			£ 2.862.437	8,6%
3. Bélgica	9	£ 2.422.545			£ 2.422.545	7,3%
4. França	5	£ 2.215.370			£ 2.215.370	6,6%
5. USA	5	£ 2.084.407			£ 2.084.407	6,2%
6. Austrália	1	£ 1.566.967			£ 1.566.967	4,7%
7. Itália	3	£ 1.368.486			£ 1.368.486	4,1%
8. Hungria	1	£ 64.067			£ 64.067	0,2%
9. Suíça	1	£ 890			£ 890	0,00
TOTAL	58	£28.534.518	£1.950.000	£2.874.810	£33.359.328	

Nota: a) Alemanha - 2 companhias de navegação (£1.637.307); 2 companhias de seguro (£727.800); 1 Banco (£485.200); e 1 companhia de colonização (£12.130)

b) Bélgica - 4 ferrovias (£2012.745); 1 de Serviços Particulares (£49.487); 1 de água (£138.538) 1 de iluminação (£19.785).

c) França - seguro (£992.260); I.T.-B.K. (£792.200); C.M. (£320.000); S.P. (£39.610); MIM (£71.300)

d) USA - MIN (£613.000); C.N. (£1.430.730); Seg. (£20.439); M-X Bor (£10.238); I.T.-B.K. (£10.000)

6) Austrália - C.N.

7) Itália - 2C.N. (£977.493); M-X DIV (£390.993)

8) Hungria - C.N.

9) Suíça - Seguros

1.5 - Período 1897-1902: Crise na Economia Cafeeira

O objetivo ao isolar este período é o de chamar a atenção para um momento de crise da economia cafeeira que não se faz acompanhar de uma redução considerável dos investimentos estrangeiros. Na verdade, a média anual de entrada de capital das empresas estrangeiras que se estabelecem nesse período é mais elevada do que nos períodos anteriores (cerca de £4 milhões entre 1897 e 1902). Esse resultado, entretanto, se deve à entrada de duas grandes empresas que, sozinhas, explicam 42,5% do total aportado - a Leopoldina Railway Company (companhia inglesa que comprou a ferrovia construída por capitais nacionais) e a São Paulo Tramway, Light and Power - empresa canadense em sua origem, que se ocuparia da produção de energia elétrica, dos serviços de iluminação e de transporte urbano. A entrada de empresas de tão grande porte somente se generalizaria nos anos 1903-1913, fase em que o investimento estrangeiro no Brasil apresentaria características distintas.

1.5.1 - Conjuntura Internacional e Situação Interna

A aludida segunda fase dos investimentos estrangeiros no Brasil teria início por volta de 1900, se privilegiássemos as condições externas. De fato o movimento de concentração e de cartelização das empresas prossegue e se acentua nestes anos, sobretudo nos Estados Unidos e Alemanha; aumenta, ainda, a tendência à exportação de capitais e a competição in

ternacional entre nações. Este período de crise da economia brasileira, entretanto, parece ter retardado estes efeitos externos fazendo com que as novas características somente aflo-rassem como tendências dominantes nos anos pós-crise. A polí-tica econômica busca agora um retorno às regras de equilíbrio fiscal, monetário e de comércio exterior, compatíveis com o funcionamento "ortodoxo" de uma economia fundamentalmente vol-tada para a exportação de produtos primários.

A crise de 1900, ainda que importante para a Alemanha e Rússia, teve pouco significado para a Inglaterra, França e Estados Unidos. Este último país apresenta ainda uma queda do nível de atividade econômica nos anos de 1902 a 1904. Ao que parece, coincide novamente um período depressivo para a economia internacional (1900-1901), seguido de lenta recupe-ração, até 1904-1905, com anos também críticos para a economia brasileira (1898-1902) aos quais se seguem o reerguimento eco-nômico de 1903 a 1905.

No período de auge da economia exportadora, a manutenção da elevada rentabilidade dos cafeicultores (apesar da queda do preço externo do produto a partir de 1896) mante-ve um ritmo de acumulação acelerado que, inevitavelmente, de-sembocaria numa crise de superprodução. À medida que o preço do café caía, escasseavam as divisas já insuficientes para saldar o crescente serviço da dívida externa (73). Como conse-quência, o governo de Campos Sales, empossado em 1898, solici-ta uma moratória, suspendendo todos os pagamentos das obriga-

ções com o exterior, por treze anos. Esta medida faz parte de um conjunto de normas "saneadoras" que o novo governo iria implementar, consubstanciadas numa política deflacionária, incluindo a própria valorização da taxa de cambio. Retirar-se-ia de circulação uma quantia igual à soma total do empréstimo externo, que seria queimada, esperando-se com isto uma substancial recuperação do cambio. Sobre a questão da queima de papel-moeda dizia com humor o semanário "The Brazilian Review": "The burning question of the week has been the paper money affair: to burn or not to burn that is the question" (74).

O Funding Loan gerou inúmeros protestos por parte das empresas estrangeiras já estabelecidas, em especial as Ferrovias, que tiveram suspensas até 1900 a garantia de juros dada pelo governo. No entanto, a julgar pelas declarações da Brazilian Review - sem dúvida um autêntico porta-voz dos interesses estrangeiros no país - as medidas do novo presidente e de seu ministro das finanças eram vistas como "promessas de dias melhores".

"The New President is making a very favourable impression by the police he is persuing. In fact, he is earnestly endeavouring to fulfil the promises he gave before entering office that he would direct his attention wholly to the Balance of the Budget" (75).

"That government has done and its doing its best to redeem its promises is certain. There are some capricious and hypercritical critics whom nothing will satisfy. In their eyes there is no improvement because improvement does

not go far enough; and no reform, because there are abuses yet uncorrected" (76).

"The important reduction of expenditure, recently voted by Congress, made a very favourable impression on investors, Brazil's creditors deposit great confidence in the government that they know is well intentioned and decided not to neglect any measures by which order will be reestablish in the financy" (77).

"It is this year, 1899, that will for many years to come decide the future of this country. On the financial programme now adopted depends our future prosperity and good name" (78).

E conclui um jornal californiano, citado pela mesma fonte em 31.01.1899: ... "Portuguese Brazil is our only friend in South America. She is the only true republic on that continent... Brazil must be Spared"...

Juntamente com o Funding Loan, decidiu-se resgatar as ferrovias estrangeiras que gozavam de garantia de juros de 7%. Para tal operação, novo empréstimo externo foi obtido em 1901, representando duas vezes os recursos obtidos em 1898. Na impossibilidade de manter a sangria aos cofres públicos representada pela garantia de juros às estradas, muitas delas pessimamente administradas e deficitárias, compreendeu finalmente o governo que havia sido um equívoco a concessão de condições tão favoráveis às empresas que as construíram. As negociações do resgate merecem um estudo mais detalhado, porquanto constituem um caso claro de antagonismo entre interes-

ses públicos nacionais e estrangeiros. Tentaremos reconstituir, no final desta parte, algumas das discussões de um importante movimento de "merger" com a formação de verdadeiros sistemas ferroviários, processo semelhante ao que se verificava à época nos Estados Unidos.

Como efeito da política econômica ortodoxa de Campos Sales e seu ministro Murinho, os preços caíram 30% até 1902 e a taxa de câmbio valorizou-se. A sensível queda do nível de atividade econômica era, contudo, resultado da própria crise interna do setor exportador que arrastaria consigo outros segmentos do complexo cafeeiro. A bem dizer, alguns destes resultados eram perseguidos pelos defensores da referida política e refletiam o seu diagnóstico das origens da crise - segundo eles provocada pela promoção de uma indústria artificial e pela permanência de produtores de café ineficientes, devendo ambos ser expurgados. Para as autoridades da época, e não obstante os clamores dos nacionalistas e industrialistas como Serzedelo Correa, entre muitos (), estava sendo saneada a situação.

1.5.2 - O Investimento Estrangeiro no Período 1897 - 1902

Já dissemos anteriormente que apesar do momento atravessado pela economia brasileira e das pequenas crises européias, o investimento estrangeiro no período não diminuiu, e, ao contrário, a média anual do capital das empresas elevou-se consideravelmente. Ressaltamos também que este resultado

não teria sido possível sem o ingresso da Leopoldina Railway Company Ltd. e da São Paulo Tramway, Light and Power que perfazem, juntas, pouco mais de 40% do total.

O investimento estrangeiro, nesse último sub-período, manteria ainda, basicamente, as características até então apontadas. No entanto, surgem algumas modificações que apontam em direção a novas tendências que ganhariam corpo no período subsequente. Chamaremos a atenção para elas, à medida que apresentarmos a direção setorial - e por país de origem - dos novos investimentos.

ANÁLISE DAS COMPANHIAS ESTRANGEIRAS REGISTRADAS NO PERÍODO

Se tomarmos os Serviços Básicos e as Companhias de Seguro, em conjunto, essa soma explicaria 80% do investimento total. As ferrovias respondem por 36,7%, as empresas de Iluminação e Transporte Urbano por 10% e os Portos por 5,3%.

A estrada de ferro mais importante é a Leopoldina que nos primeiros anos do século XX, comandaria, através de prática de arrendamentos de antigas estradas, um verdadeiro sistema ferroviário na região central do país. Além desta, instala-se também a Cie Auxiliaire des Chemins de Fer du Bresil (1898, belga, £280 mil, sendo £100 mil, aproximadamente, de obrigações da empresa).

O aumento da participação dos serviços de iluminação e transporte urbano é uma das mudanças observadas neste período. "The electrical goods trade of Brazil is growing

by leaps and bounds, it being only a few years ago that electrical trams, lighting and power were unknown in any part of the country. Now almost every town and city within 300 miles of the coast is either lighted by electricity or has the project under consideration", comentava a citada revista em 1899. A energia elétrica seria distribuída, neste período, basicamente por empresas canadenses.

A construção dos portos é feita exclusivamente por companhias inglesas: "Rio de Janeiro Harbour and Dock" , (1899 - 600.000 libras) e "Manaus Harbour, Ltd" (1901 - 550.000 libras mais 230.800 libras de debentures). Mantendo a

tradição de apropriar-se dos pontos estratégicos, os ingleses administrariam o porto do Rio de Janeiro e o de Manaus, principal centro de escoamento da borracha, cujas exportações cresciam rapidamente.

As companhias de seguro também seriam predominantemente inglesas, destacando-se, entre elas, a Atlas Assurance Co. Ltd (1898 - 1.200.000 libras) e a The Lancashire Insurance Co. (1901 - 3.000.000 libras). Estas duas grandes companhias explicam a elevada participação do setor no total - pouco mais de 19%.

O setor bancário, que registra apenas a entrada do Banque Belge de Prets Fonciers (1900 - 475.000 libras), é pouco expressivo nestes anos, o que aliás se explica pela

conturbada situação financeira do período: o ano de 1900, é caracterizado como de "pânico bancário". Entre os subscritores do Banco belga estão a Compagnie Anversoise d'Entreprise Colonial et Industrielle, o Brazilianisch Bank für Deutschland, e o Banque D'Anvers, num tipo de associação que seria muito característica dos primeiros treze anos deste século.

Não poderíamos deixar de chamar a atenção para o elevado número de Companhias de Mineração (17 novas empresas) apesar de ser o capital por elas aportado relativamente reduzido. O setor não chega a ser completamente dominado pelas empresas inglesas, que perfazem 47% do capital. A Bélgica detém uma participação de 42% do total da Mineração e a França detém apenas 11%. As companhias mineradoras reclamavam à época do imposto sobre a renda bruta, cobrado pelo governo brasileiro, chamando a atenção para o fato de que a Inglaterra não o fazia em seus domínios: "There is generally no tax and no percentage of the yield payable to the state, the advantage consisting wholly in the increase of the wealth and revenue that such industry must indirectly create if successful. The system of taxation of the gross income of mining industry is also not only unjust but suicidal" (79). A crítica omite, como vemos, o fato de que a referida isenção havia sido implantada pela Inglaterra em seus próprios domínios. Isto significa que o metal encontrado por companhias inglesas naqueles países fluiria normalmente para a Inglaterra. Ora, o governo brasileiro tinha menos interesse em alimentar os cofres

daquele país, que aliás se beneficiava das grandes descobertas de ouro na África do Sul. A crítica, portanto, era tendenciosa e injustificada.

No comércio importador-exportador, tem destaque a participação das companhias que operam com a borracha : 3 firmas belgas (245.000 libras aproximadamente), 1 inglesa (The Rubber States of Para - 350.000 libras) e uma norte-americana, pouco expressiva. Na comercialização e produção de café registra-se a São Paulo Coffee Estates Co. Ltd que possuía uma ferrovia eletrificada por volta de 1908, e que distribuiu dividendos da ordem de 7% nos anos de 1897, 1900 e 1901 (80).

Por último cabe mencionar um novo "surto" na indústria açucareira, desta vez com companhias francesas instalando-se em São Paulo, muitas vezes adquirindo usinas já existentes. Em 1907 se fundiriam, formando a Sociéte de Sucrerie Brésilienne. Do conjunto, a mais expressiva é a Sociéte de la Sucrerie Villa Raffard (1899 - 635.000 libras).

Como um todo, a participação da Inglaterra foi de 73%, do Canadá de praticamente 10%, da Bélgica de 6,8% e da França de 6,1%, totalizando esses países 96% do capital das empresas estrangeiras ingressado no período. Estes anos não apresentam transformações significativas. O investimento das empresas estrangeiras continuou sendo basicamente inglês e a direção setorial se limitou, predominantemente, aos serviços básicos e ao Setor de Seguros.

APÊNDICE: O resgate de Estradas de Ferro pertencentes ao capital estrangeiro (81).

Em 1901 o governo brasileiro iniciou a operação de resgate de 12 ferrovias estrangeiras que gozavam da garantia de juros. Eram elas: Recife e São Francisco; Natal e Nova Cruz; Conde D'Eu; Recife ao Limoneiro (The Great Western of Brazil); Alagoas; Central da Bahia; Minas e Rio; D. Thereza Cristina; Rio Grande a Bagé (Southern Brazilian); Quaraim a Itaqui (Brasil Great Southern); Santa Maria do Uruguai (Subest Brésilien; Paranagua a Curitiba (Chemins de Fer Bresiliens).

Como vimos anteriormente (82), eram inúmeros os favores concedidos às companhias construtoras de ferrovias. O mais importante de todos era a própria garantia de juros de 7% sobre o custo da estrada. Se os rendimentos brutos das companhias não chegassem a alcançar esta percentagem, o governo cobriria a diferença. Dada esta garantia, a administração da estrada menos se preocupava com o que dela se extraía. A maioria dessas estradas produziu uma verdadeira drenagem dos cofres públicos e no momento em que a dívida externa pesava fortemente sobre a economia brasileira, se compreendeu o equívoco da lei de 1852 (que concedia 5% de juros sobre o capital), agravado em 1857 (quando se ampliou para 7% a garantia). No entanto, sem que se tivesse adotado este sistema, certamente não teria sido possível atrair os capitais forâneos.

Foram extremamente difíceis e demoradas as negociações do resgate no clima político da época. Havia forte

oposição tanto pelo lado da diretoria das companhias e dos detentores de obrigações das empresas, quanto ainda por parte de políticos nacionais que a todo momento denunciavam possíveis regalias que o negociador concedia às empresas. Segundo estes opositores, o governo não se mostrava suficientemente firme nas propostas feitas às companhias ferroviárias, tendendo a aceitar "negociatas".

Os acordos foram precedidos de exacerbadas discussões que tinham por objetivo determinar: 1) se o resgate era da companhia ou da estrada de ferro; 2) qual era o verdadeiro rendimento líquido que se teria em conta: a) os contratos estabeleciam que o preço do resgate seria o da média da renda líquida dos 5 mais rendosos anos entre os últimos sete; b) se no rendimento líquido se computariam os aportes do governo que completavam o rendimento assegurado; c) se a renda líquida não seria igual a garantia de 7%; 3) se se resgatavam também as debêntures; 4) se os ramais e extensões construídos sem garantia de juros seriam também objeto de resgate.

É claro que por detrás de todas as discussões estavam as companhias, querendo o máximo pela estrada, e o negociador, em princípio, querendo pagar o mínimo, mas cedendo sempre que isto implicasse o término da negociação (dado o seu objetivo prioritário de efetivar o resgate). Por fim, ficou estabelecido que:

1. o resgate era da companhia;
2. o rendimento líquido seria igual aos dividendos distribuídos aos acionistas. Naturalmente, a contribuição do governo

deveria ser computada. O rendimento líquido por sua vez, não poderia ser os 7% (que era, na verdade, o rendimento bruto). Se assim fosse, não teria sentido estabelecer que o preço do resgate seria a renda líquida média dos melhores cinco anos entre os últimos sete. O único critério para determinar a renda líquida eram os dividendos que os acionistas tivessem recebido.

3. as debêntures seriam resgatadas, bem como os ramais e extensões construídos sem garantia de juros;
4. cada companhia seria tomada como um caso particular, contemplando-se suas condições específicas.

As negociações começaram com uma entrevista entre o Comissário Especial e o Sr. Rothschild. Este comunicou, no entanto, que se omitiria de participar pessoalmente nas negociações por quanto havia sido acusado por companhias inglesas de impor-lhes as condições do governo britânico por ocasião da moratória. Em especial o Sr. Beaton (presidente da Companhia E. F. Alagoas e diretor-gerente do London and Brazilian Bank) que se opunha à operação do resgate, teria pressionado fortemente o financista inglês.

Em regra, os diretores e acionistas das empresas, inclusive das mais deficitárias, opuseram-se firmemente às propostas do governo - objetivando antes de mais nada, melhorar as condições do resgate. Acabaram, por fim, cedendo os privilégios em troca dos chamados "Rescission Bonds". Uma vez estabelecido o preço da estrada, o governo emitiria bonos nes-

te valor, a 4% de juros e 1/2% de amortização. Os 2.148,83 km. de estradas resgatados custaram, assim, 14.605.380 libras. Os juros e as amortizações somadas seriam menores, segundo J. C. Rodrigues, do que o governo até então pagava anualmente às companhias. Essa diferença teria no entanto de ser depositada em um banco inglês, recebendo juros que aliviarão as dívidas contraídas.

No Nordeste, contudo, chegou-se a uma solução diferente das demais, sendo todas as estradas de ferro existentes arrendadas à Great Western of Brasil R^w. Co. Ltd. Esta seria pois, a única a não ser resgatada, obtendo o arrendamento através da desistência da garantia de juros e mediante o pagamento ao governo de uma quantia estipulada pelo "leasing". O produto desses arrendamentos seria também depositado no "fundo do resgate"; essa soma produzia juros que pagariam num prazo de 17 anos os chamados "Rescission Bonds".

Como resultado deste engenhoso sistema, a Great Western aumentou enormemente sua extensão, passando de pouco mais de 1000 km! Foram arrendadas a ela: a Recife ao São Francisco (a mais antiga de todas e cujo resgate já era discutido em 1884, uma vez que sempre foi deficitária e que controlava, ademais, uma área estratégica para a economia nordestina); a "Sul de Pernambuco" (propriedade da União e constantemente deficitária); a Conde D'Eu; a Natal a Nova Cruz; a Central de Alagoas e a "Paulo Afonso" (também nacional e deficitária) (). A partir deste momento tratou a Companhia de construir as ligações entre estas estradas, unificar as bitolas das li-

nhas e construir novos ramais e extensões, do que resultou o controle de um verdadeiro sistema ferroviário. Trata-se, possivelmente, da mais ambiciosa experiência de "merger" posta em prática no país. Para o seu êxito contribuiu, decididamente, como vimos, as negociações do governo brasileiro.

A realização dos resgates, além de constituir um exemplo fascinante de conflito de interesses nacionais e capitais externos, coloca uma questão de grande importância. Por que motivo foi possível neste setor impor uma solução que, ao que tudo indica, atendia prioritariamente aos interesses do governo brasileiro? De fato, a julgar pela acirrada disputa dos diretores, acionistas e possuidores de obrigações das companhias ferroviárias estrangeiras, os interesses do governo brasileiro opunham-se aos seus. Opor-se-iam também aos interesses do capital financeiro inglês? Acreditamos que não. A regularização do débito externo brasileiro talvez fosse o objetivo prioritário dos financistas britânicos, o que certamente elucidaria a declarada omissão da Casa Rothschild.

Investimento Estrangeiro no Brasil por Setor de Destino

Período 1897-1902

Setores	nº de em presas	capital inicial	modificações no capital	Obrigações (debêntures bonus, etc.) das empresas	% s/ total	Total
1. Serviços Básicos	13	£8.985.870	£200.000	£5.767.546	59,8%	£14.953.416
1.1. Ferrovias	3	£5.877.625	£350.000	£2.947.364	36,7%	£ 9.174.989
1.2. Comp. de gaz			-£150.000	£ 11.300	-0,5%	-£ 138.700
1.3. Iluminação	2	£1.267.734		£1.228.082	10%	£ 2.495.816
1.4. Telef. e Telef.	2(*)	s/k (*)		£ 900.000	3,6%	£ 900.000
1.6. Portos	2	£1.100.000		£ 230.800	5,3%	£ 1.330.800
1.7. Comp. navegação	3	£ 651.250		£ 450.000	4,4%	£ 1.101.250
1.9. Serv. particulares	2	£ 89.261			0,3%	£ 89.261
2. Bancos	1	£ 475.800	£500.000		3,9%	£ 975.800
3. Comp. de Créd. Invest.	1	£ 80.000			0,3%	£ 80.000
4. Mineração	17	£1.521.951	-£ 51.067		5,9%	£ 1.470.884
5. Seguros	4	£4.813.022			19,24%	£ 4.813.022
6. Com. Import.-Export.	10	£1.337.816		£ 160.000	6,0%	£ 1.497.816
6.1. Diversificado	2	£ 458.480			1,85%	£ 458.480
6.2. Filiais	1	£ 3.000			0,01%	£ 3.000
6.4. Café	2	£ 260.000		£ 160.000	1,74%	£ 420.000
6.5. Borracha	5	£ 616.336			2,4%	£ 616.336
7. Prod. Agro-Pec. e Colon.	1	£ 15.889			0,06%	£ 15.889
8. Ind. Transformação	7	£ 908.217		£ 150.000	3,8%	£ 951.904
8.1. Açúcar	5	£ 870.280	-£106.313		3,1%	£ 763.967
8.3. Alimentos	1	£ 11.862		£ 150.000	0,6%	£ 161.862
8.9. Miscelânea	1	£ 26.075			0,1%	£ 26.075
9. Diversificadas	1	£ 255.713			1,0	£ 255.713
TOTAL	55	£18.394.278	£542.620	£6.077.546		£25.014.444

Investimento Estrangeiro no Brasil por País de Origem

Período 1897-1902

País de origem	nº de em- presas	capital inicial	aumento de capital de emp. antigas	obrigações (debentures, bons, etc.) das empresas	Total	% do total
Inglaterra	21	£12.950.375	£526.752	£4.750.614	£18.227.741	73%
Belgica	14	£ 1.575.953	£ 15.868	£ 98.850	£ 1.690.671	6,8%
França	11	£ 1.530.404			£ 1.530.404	6,1%
Canadá	1	£ 1.228.082		£1.228.082	£ 2.456.164	9,9%
Italia	2	£ 464.555			£ 464.555	1,8%
Estados Unidos	2	£ 276.191			£ 276.191	1,1%
Alemanha	1	£ 217.468			£ 217.468	0,8%
Argentina	1	£ 80.000			£ 80.000	0,3%
Portugal	1	£ 71.250			£ 71.250	0,2%
TOTAL	54	£18.394.278	£542.620	£6.077.546	£25.014.444	

1. Belgica - 1 ferrovia - £177.625 + £98.850 de Debentures; 1 banco - £475.800; 1 illum. £39.652;

3 M-X Borr - £245.858; 7 Mineração - £641.024; 1 Aliment.- £11.862.

2. França - 1 S.P.- £79.261; 1 seguro - £395.554; 3 Miner.-£169.420; 1 agro-£15.889; 5 I.T.-Agu
car - £870.280.

3. Canadá - iluminação e transporte urbano.

4. Italia - IM X Div.- £438.480; 1 ind.MSC - £26.075.

5. Estados Unidos - 1 M-X Borr- £20.478; 1 Div.- £255.713

6. Alemanha - Seguros

7. Argentina - Invest.

Período 1860 - 1902 - SINTESE

Setores	nº de em presas	Capital inicial	modificações no capital	Obrigações	Total	Porcen- tagem
1. Serviços Básicos	84	£ 49.016.305	£ 2.236.292	£ 10.660.210	£ 61.912.807	59,0
1.1 Ferrovias	32	£ 27.161.066	£ 2.133.725	£ 6.727.028	£ 36.041.819	34,0
1.2 Comp. de Gas	8	£ 1.869.822	£ 63.130	£ 31.300	£ 1.964.252	2,0
1.3 Iluminação e T.V.	6	£ 3.269.305	£ 19.437	£ 1.228.082	£ 4.515.824	4,0
1.4 Telef - Teleg	5	£ 2.300.000		£ 1.060.000	£ 3.360.000	3,0
1.5 Portos	4	£ 1.860.000		£ 230.800	£ 2.090.800	2,0
1.6 Comp. de Naveg.	18	£ 9.821.089		£ 450.000	£ 10.271.089	10,0
1.7 Obras Públicas	4	£ 1.904.879		£ 865.000	£ 2.769.879	3,0
1.8 Serviços Particulares	7	£ 830.144		£ 68.000	£ 898.144	1,0
2. Bancos	10	£ 6.410.157	£ 1.850.000		£ 8.260.157	7,8
3. Comp. de Cred. e Inv.	3	£ 2.120.000			£ 2.120.000	2,0
4. Mineração	28	£ 3.184.845	£ 308.933	£ 138.270	£ 3.632.048	3,4
5. Seguros	47	£ 18.349.844			£ 18.349.844	17,5
6. Com M-X	16	£ 5.548.513		£ 360.000	£ 5.908.513	6,0
6.1 Diversificado	6	£ 3.858.939			£ 3.858.939	4,0
6.2 Filiais	1	£ 3.000			£ 3.000	0
6.3 Café	3	£ 1.060.000		£ 360.000	£ 1.420.000	1,3
6.4 Borracha	6	£ 626.574			£ 626.574	0,6
7. Prod. Agro Pec - Div	3	£ 166.557			£ 166.557	0,15
8. Ind. de Transf.	20	£ 4.060.731	- £ 106.313	£ 365.760	£ 4.310.178	4,0
8.1 Açúcar	13	£ 2.946.270	- £ 106.313	£ 57.000	£ 2.896.957	2,7
8.2 Bens de Capital	2	£ 802.200			£ 802.200	0,78
8.3 Alimentos	3	£ 286.186		£ 308.760	£ 594.946	0,5
8.9 Miscelanea	1	£ 26.075			£ 26.075	0,02
9. Diversificadas	1	£ 255.713			£ 255.713	0,25
TOTAL	212	£ 89.112.665	£ 4.288.912	£ 11.524.240	£ 104.925.817	100,0 %

Investimento Estrangeiro no Brasil por país de origem

Período 1860-1902 - Síntese

País de origem	nº de em- presas	capital inicial	modifica- ções no capital	Obrigações (debêntures)	Total	%
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
Austria-Hungria	2	£ 1.631.034			£ 1.631.034	1,5
Italia	5	£ 1.833.041			£ 1.833.041	1,7
Portugal	6	£ 436.613			£ 436.613	0,4
Argentina	2	£ 120.000			£ 120.000	0,1
Suissa	2	£ 1.810			£ 1.810	0,0
TOTAL	212	£89.112.665	£4.288.912	£11.524.240	£104.925.817	

CAPÍTULO II

CRESCIMENTO E DIVERSIFICAÇÃO DOS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS
NO BRASIL - 1903/1913

CRESCIMENTO E DIVERSIFICAÇÃO DOS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS
NO BRASIL - 1903/1913

APRESENTAÇÃO

Neste capítulo voltamos a formular as mesmas questões que orientaram até aqui o estudo dos movimentos de entrada do capital forâneo no país. Como repercutem as flutuações do nível de atividade econômica nos países exportadores de capital sobre a saída de investimentos? Como se inserem na economia brasileira transformado as novas tendências quanto à exportação de capital? Como as flutuações da própria economia nacional afetam os movimentos de chegada de capital estrangeiro?

Pretendemos deixar claro que as características que assume o investimento estrangeiro (diferentes, a nosso ver, daquelas apontadas para a segunda metade do século XIX) são o resultado de uma dupla determinação: por um lado, a maior complexidade produtiva da economia brasileira, resultante da contenção do próprio setor cafeeiro, e por outro, a maior competição entre países exportadores de capital; ambas determinam, nesta fase, o crescimento e a diversificação dos investimentos estrangeiros no Brasil.

2.1.- Quadro Sumário das Principais Transformações em Curso

2.1.1 - A Economia Internacional: tendências e conjuntura

Além das transformações gerais por que passava o capitalismo, o mais importante aspecto é a relativa perda da importância da Inglaterra como potência industrial. "Essa súbita transformação da líder e da mais dinâmica economia industrial na mais vagarosa e conservadora, no espaço de 30 ou 40 anos (1860-90/1900), é a questão crucial da história econômica britânica" (85). O quadro abaixo sugere claramente o retrocesso inglês.

Distribuição mundial da produção industrial

	U.S.A.	U.K.	Alemanha	França	Japão	Rússia
1870	20,0	31,8	13,2	10,3	-	3,7
1896/1900	30,0	19,5	16,6	7,1	0,6	5,0
1913	35,8	14,0	16,0	6,4	1,2	5,0

Fonte: Industrialization and Foreign Trade, Liga das Nações, p.13.

Por diferentes razões que não nos cabe analisar, a Inglaterra não pode acompanhar a revolução tecnológico-científica do último quartel do século XIX. A relativa simplicidade dos primeiros inventos vai cedendo lugar à maior complexidade das novas conquistas. A indústria e a ciência começavam a combinar-se no campo das indústrias elétrica e química, no desenvolvimento das máquinas de combustão interna, na

fotografia, nos aparelhos óticos e na mecanização da própria produção de máquinas. Simultaneamente, vão surgindo a máquina de costura, a máquina de escrever, a fechadura Yale, o revólver, a bicicleta - que pressupõem a existência de um mercado de massas que justifique a produção em série de produtos "estandardizados". Desta onda, que culminaria no automóvel, a Inglaterra só participou secundariamente. Na própria indústria do carvão e do aço, onde fora a líder incontestada, os novos processos e as maiores escalas dos principais competidores (Alemanha e Estados Unidos), ameaçavam os mercados ingleses. Somente na construção naval, em ferrovias e alguns sub-ramos da mecânica era ainda preservado o poder competitivo da indústria britânica.

A vantagem de ter sido pioneira no desenvolvimento industrial se traduzia então em dificuldades: havia que sucatear velhas instalações, tornadas obsoletas, quando ainda lucrativas. Nas palavras de Hobsbawn: "o pesado investimento em plantas e áreas industriais obsoletas ancorou a indústria britânica numa tecnologia ultrapassada" (86). Por outro lado, e como resultado da chamada Grande Depressão inglesa, o ritmo de progresso técnico se desacelerou e ante a dificuldade de enfrentar os rivais no domínio das técnicas, modernizando-se, substituindo instalações e equipamentos, a indústria inglesa expande-se em direção a seu próprio império colonial, usufruindo dos privilégios aí mantidos.

Distribuição geográfica das importações e
exportações do Reino Unido em diferentes períodos (%)

1860/69	Importações	Exportações
Europa e Estados Unidos	57	55
Império e resto do mundo	43	45
1900/1909		
Europa e Estados Unidos	69	47
Império e resto do mundo	31	53

Fonte: W.Ashworth, Breve História de la economia internacional - 1850/1950, cap. VI, pgs. 179 a 184.
Fondo de Cultura Económica, 1958.

Até a Grande Depressão, a exportação de capitais constituía um importante estímulo à produção e ao investimento, na medida em que multiplicava os fluxos comerciais e, particularmente, financiava o "boom" ferroviário no exterior. Todavia, a tendência depressiva da economia inglesa (1873-1896), embora implicasse na perda de posição relativa de seu setor industrial frente a outras potências, não foi capaz de ameaçar a posição de Londres como centro financeiro internacional.

Pelo contrário, o próprio deficit comercial inglês alimentava a capacidade de operação do sistema financeiro londrino. Os recursos em mãos dos fornecedores de importações ao mercado britânico retornavam sob a forma de serviço da dívida, pagamento de fretes, seguros e royalties. A City ia, com isso, adquirindo crescente autonomia e o deslocamento

da órbita financeira tornar-se-ia um fator de agravamento da tendência à perda de competitividade da indústria inglesa (87). A flagrante hegemonia do setor financeiro teria como resultado uma profunda "distorção" dos investimentos britânicos, que chegaria ao paroxismo no período 1911-13, quando o país investe duas vezes mais no exterior do que em sua própria economia.

Paralelamente, o dinamismo das industrializações dos Estados Unidos e da Alemanha implicam na reordenação das suas posições relativas na economia internacional. Suas exportações crescem rapidamente, apoderando-se dos novos mercados surgidos e dividindo os antigos. Da posição de receptores de capital externo, convertem-se em exportadores líquidos de capital para outras áreas do mundo. O desenvolvimento do capitalismo nestes países, com elevado nível de concentração e centralização do capital, acentua nesta fase o processo de monopolização e cartelização, que se refletiria em políticas comerciais agressivas.

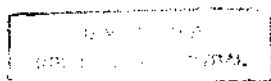
Os traços dominantes da economia mundial nesta fase, poderiam ser assim sintetizados:

- 1º) perda de dinamismo tecnológico da indústria inglesa frente aos seus rivais, especialmente norte-americanos e alemães;
- 2º) expansão acentuada do capitalismo em diferentes países que passam a dividir mercados tradicionalmente monopolizados pelos ingleses, dando margem ao acirramento da competição entre nações;

- 3º) maior extroversão das economias centrais ou tendência ampliada à exportação de capitais - contrapartida do movimento interno de formação de monopólios;
- 4º) crescente autonomia do sistema financeiro londrino, fonte dos volumosos recursos exigidos pela internacionalização do capital; o predomínio da City sobre a indústria, mantém a posição da Inglaterra como organizadora das relações econômicas internacionais;
- 5º) por último, mas de grande importância, a necessidade de um certo grau de desenvolvimento das forças produtivas nas economias receptoras destes capitais, como veremos no decorrer do capítulo.

Tendo este quadro como "pano de fundo", vejamos rapidamente a conjuntura dos países exportadores de capital entre os primeiros anos deste século e a Primeira Guerra Mundial (88).

As economias européias começam a recuperar-se da crise do final do século por volta de 1903. A economia norte-americana, no entanto, ainda atravessaria uma pequena recessão nos anos de 1902-1904. Nesta retomada as ferrovias deixariam de ocupar o papel que lhes coube na segunda metade do século XIX. A indústria elétrica, novos ramos da química, as comunicações (telefones) e outros serviços de utilidade pública passariam a liderar o processo de crescimento industrial. Os novos ramos da indústria, representativos da fronteira tecnológica, emergiriam com uma estrutura já concentrada.



Em 1907 a recuperação da economia internacional seria interrompida por uma severa crise nos Estados Unidos, se guida de inúmeras falências bancárias, o que tornou necessá-
ria, inclusive, a concessão, pela Inglaterra, de um emprésti-
mo equivalente a 36 milhões de dólares. Superada a crise, os
investimentos na indústria automobilística estimulariam vâ-
rios outros ramos, particularmente a siderurgia. A partir da
recuperação do final de 1908, a conjuntura econômica interna-
cional se apresentaria excepcionalmente dinâmica e somente no
final de 1912 apareceriam os sinais da crise que antecedeu o
conflito bélico (89).

2.1.2 - Reconstituição do movimento da economia brasileira

A fase que agora estudamos pode ser subdividi-
da em dois pequenos períodos. O primeiro, de 1903 a 1905, é
marcado pela retomada do nível de atividade econômica, tan-
to nos países europeus como no Brasil. O segundo, de 1906 a
1913, pela sensível aceleração do crescimento das economias
nacional e internacional, é acompanhado de mudanças significa-
tivas no quadro do investimento estrangeiro até agora delinea-
do (90).

Até 1905 a economia brasileira continuaria "di-
gerindo" as medidas de estabilização econômico-financeiras in-
troduzidas no governo de Campos Sales, mesmo porque a adminis-
tração de Rodrigues Alves e de seu ministro das finanças, Leo-
poldo de Bulhões (1902-1906), não alterou substancialmente o
programa iniciado na gestão anterior. A massa monetária volta

ria a crescer lentamente, e somente em 1905 se aproximaria do nível atingido em 1900. A almejada revalorização cambial era facilitada tanto pelo crescimento das receitas de exportação do café e da borracha (que ocasionaram saldos positivos na Balança Comercial) quanto pela entrada bruta de capitais, equivalente a 12,7 milhões de dólares em 1903, 14,6 milhões em 1904, 68,1 milhões em 1905 e 19,4 milhões em 1906. Os preços caíam cerca de 2% ao ano durante o período e o produto real, ao que se supõe, aumentava 4,2% ao ano (91).

Observa-se nestes anos uma importante mudança na política econômica: o programa de investimento público adquire vulto, orientando-se para a realização de grandes obras de infra-estrutura, tais como a renovação urbana, a melhoria das condições sanitárias do Rio e a remodelação do porto desta cidade (para a qual foi concedido empréstimo de £8,5 milhões). Na explicação da retomada do crescimento econômico, tem, pois, seguramente, um papel de destaque, o investimento do governo.

Recordemos, ainda que brevemente, a situação da lavoura cafeeira, em crise desde o final do século XIX. Para conter a expansão do produto obrigaram-se os cafeicultores, em primeiro lugar, ao pagamento de um pesado imposto (2 contos de réis) sobre cada novo alqueire plantado, a partir de 1902 e durante cinco anos. A medida seria ainda ulteriormente renovada por um período igual. Como resultado dessa severa restrição, cessaria por completo a expansão do plantio entre 1903 e 1906 (92). Estavam, no entanto, em gestação, através de deba

tes e sugestões várias, medidas mais complexas no sentido do controle do próprio mercado cafeeiro.

Coincide o ano de 1906 com a posse do novo Presidente Affonso Pena e de seu Ministro da Fazenda David Campista, que trariam consigo mudanças significativas na condução da política econômica. O programa de obras públicas seria mantido, agora porém financiado por uma política fiscal expansionista, e adquirindo prioridade os investimentos em ferrovias, portos, linhas telegráficas e o incentivo à imigração (93).

Voltemos à situação do café no ano de 1906.

A enorme expansão produtiva que se dera no período de auge cafeeiro (1886-1896) não se manifestou nas safras de 1903/04 e 1905/06. Quando, por fim, se anunciou que a safra de 1906/07 bateria novo recorde, decidiu-se, finalmente, pela intervenção no mercado cafeeiro.

Em dezembro de 1906 foi estabelecido o chamado Convênio de Taubaté, assinado pelos grandes estados cafeeiros (São Paulo, Minas e Rio de Janeiro). Para efeitos de análise, devem ser distinguidos dois programas: o de valorização do cafê, pela compra de excedentes e a garantia de preços mínimos, e o da estabilização da taxa de câmbio, através da criação da Caixa de Conversão - inspirada na Caja de Conversión argentina (94). A Caixa de Conversão trabalharia com uma taxa de câmbio mais baixa que a do mercado, protegendo os cafeicultores da tendência a valorização do câmbio que se verificava desde

1902. Enquanto a política de valorização do café - na qual já estava explicitada a necessidade de estabilização cambial, via criação da Caixa de Conversão - nasce como reivindicação básica dos cafeicultores, a criação da Caixa gerou inúmeras discussões no Parlamento (95). Nem por isso, entretanto, ela deixaria de ser imediatamente criada, funcionando plenamente até 1913 (96).

A operação de valorização do café, que em 1908 havia já retirado do mercado 7 milhões de sacas, foi financiada no primeiro momento pelo Estado de São Paulo e por capitais de torrefadores norte-americanos (97). Uma vez demonstrada a viabilidade da operação, interesses de capitais financeiros internacionais seriam envolvidos nestas operações, concedendo vultosos empréstimos que completariam os recursos necessários.

O programa de valorização, julgado por seus próprios objetivos, revelou-se um completo êxito. Não são os preços do café subiram marcadamente entre 1909 e 1912 (de 6,28 cents a libra-peso no segundo semestre de 1908 a 13,41 no segundo semestre de 1911) como também se liquidaram os estoques acumulados, de tal forma que os empréstimos puderam ser cancelados em 1914, quatro anos antes de seu vencimento (98).

O sucesso do empreendimento, no entanto, foi bem além dos seus próprios objetivos. A manutenção de preços mínimos para o café e a formação de estoques mundiais, manteria sob controle a expansão do plantio, acelerando a decadência de "zonas velhas" e inibindo a formação de "zonas novas" (99). Contida a fronteira e mantida a rentabilidade das zo-

nas mais produtivas, tendiam os lucros a refluir para a melhoria das instalações, para a introdução de energia elétrica, estravazando principalmente para aplicações outras que não o café, notadamente para o financiamento de atividades industriais. Neste sentido, uma importante consequência das medidas de contenção seria a diversificação produtiva resultante do "vazamento" de capital cafeeiro para outros segmentos da economia.

É deste período, como assinalam diferentes autores, a conformação de uma embrionária divisão inter-regional do trabalho (10) o extremo-sul produzindo e "exportando" charque, banha e em menor escala, arroz; Minas Gerais aumentando a produção e a venda de laticínios e alimentos, enquanto na cidade do Rio de Janeiro e em São Paulo ampliavam-se as bases para a futura consolidação de um grande mercado tanto de alimentos como de bens de consumo manufaturados.

No caso específico do estado de São Paulo, é justamente a partir de 1905-1906 que a diversificação agrícola ganha corpo, desenvolvendo-se uma agricultura comercial de alimentos (101) paralelamente ao "boom" da indústria paulista. Todos esses produtos contavam com a expansão do mercado interno, derivada da recuperação do café (notadamente a partir de 1909), do auge da borracha e da própria aceleração industrial a partir de 1905.

A produção industrial, após sobreviver à difícil fase de 1899-1902, quando era alvo de ataques sistemáticos daqueles que dela se serviam como "bode expiatório" dos problemas econômicos da época, voltaria a expandir-se vigorosa-

mente no período 1905-1913, ampliando-se consideravelmente sua capacidade instalada. Como afirma João Manuel Cardoso de Mello, as razões da aceleração industrial são:

- "1) a expansão da capacidade para importar" (explicada pela borracha até 1910 e pelo café de 1909 a 1912), "o aumento na entrada de capitais externos, tanto para o financiamento do investimento, quanto para o 'Programa de Valorização';
- 2) o aumento do ritmo de entrada de imigrantes após 1908;
- 3) a forte expansão da agricultura de alimentos após 1906;
- 4) a substancial elevação do gasto público após 1907" (102),

A origem do capital industrial não poderia ser outra senão substancialmente o próprio capital cafeeiro, quer investindo diretamente quer indiretamente via sistema bancário. O papel de comerciantes, imigrantes e importadores que se transformavam em empresários industriais tem sido amplamente estudado por vários autores (103). Crescem nesta fase os ramos de chapéus, calçados e, sobretudo, a indústria têxtil-algodoeira. O papel do capital estrangeiro nestes ramos foi certamente insignificante.

Estamos agora em condições de retomar as duas questões formuladas no início do capítulo.

. Em primeiro lugar, como repercutem as flutuações econômicas sobre a entrada de capital forâneo?

Os aportes de capital das companhias estrangeiras foram significativamente menores nos três primeiros anos desta fase do que entre 1907 e 1913 (excluindo-se o difícil ano de 1908). Entre 1903 e 1905, não só a recuperação europeia favorecia a reabsorção local dos fundos para inversão, como também seriam reduzidas as oportunidades abertas pela economia brasileira. Vejamos como se modifica, comparando os dois períodos considerados, a média de entrada de capital das empresas estrangeiras (novas e já existentes): nos onze anos desta fase, a média anual se situaria em torno de £17,3 milhões; se tomarmos no entanto exclusivamente os anos que vão de 1906 a 1913 (e com exceção do ano de 1908) esta média saltaria para £25 milhões. Podemos aqui observar que a entrada de empresas estrangeiras é pronunciadamente maior no período de aceleração do crescimento no Brasil. Tudo indica que as companhias estrangeiras não tendem a ingressar no país na fase de recuperação do ciclo - na retomada do início do século foi sem dúvida o Estado, através de seu ambicioso programa de obras, um importante agente deflagrador do reerguimento econômico.

Respondendo à segunda interrogante, vimos que, de acordo com a hipótese formulada ao início do capítulo, são de fato as transformações em curso na economia nacional que dão margem ao surgimento de novas oportunidades de inversão. O movimento de diversificação da economia lança as bases de uma estrutura produtiva mais complexa e abre espaço para novas aplicações. O processo é pois deflagrado pelo crescimento

das cidades, exigindo a expansão dos serviços urbanos (iluminação, bondes, portos que servissem à intensificação do comércio inter-regional, telefones, obras públicas e construção civil) e dando margem a novos avanços no campo industrial. O auge da borracha, por sua vez, contribuiu para a abertura do leque de novas oportunidades (a rigor "necessidades" da economia nacional). E, finalmente, o crescimento da agricultura de mercado interno cria novos estímulos, não apenas para o reforço e complementação da infra-estrutura (com a construção de portos regionais e de conexões entre as ferrovias já existentes) como para o desenvolvimento de indústrias processadoras de alimentos, bebidas, couros, etc.

Pela ótica internacional, a perda de importância relativa da Inglaterra entre os países exportadores de capital é acompanhada de uma maior competição entre as potências industriais emergentes. O predomínio inglês tinha sido construído à base de investimentos estreitamente relacionados com a economia mercantil exportadora. A diversificação setorial, demandada pelas necessidades redefinidas da economia brasileira, encontrava-se com uma nova situação externa, onde a competição "inter-imperialista" endossava o movimento em direção à abertura em leque dos investimentos estrangeiros. Este "casamento" de conveniências confere características distintas à fase que agora passamos a estudar.

2.2 - O Investimento Estrangeiro no Período 1903-1913

2.2.1 - Comparação entre resultados da fase 1860-1902 e da fase 1903-1913.

Visando ressaltar as características que distinguem o investimento estrangeiro nesta fase, começamos com uma mera comparação dos resultados globais aqui obtidos frente aos do período anterior.

Em primeiro lugar o volume de capital aportado pelas empresas forâneas é extraordinariamente maior do que na fase precedente. Segundo nossas estimativas, nos 42 anos anteriores (1860-1902) o capital das firmas estrangeiras soma £105 milhões; entre 1903 e 1913 esse capital seria de aproximadamente £190 milhões (108%).

No que diz respeito a direção setorial, no entanto, pareceria não haver mudanças significativas. É possível demonstrar, porém, que a composição no interior dos setores, em especial dentro dos chamados Serviços Básicos, é profundamente distinta da anterior e revela a nova articulação entre as necessidades da economia nacional e a direção do fluxo de capital estrangeiro.

Direção Setorial do Investimento Estrangeiro
(em % sobre o investimento total)

Setores	1860-1902	1903-1913
Serviços Básicos	59,0	61,7
Seguros	17,4	0,9
Bancos	7,8	9,7
Comércio Importador-Exportador	6,0	8,8
Indústria de Transformação	4,0	7,2
Total Parcial	94,2	88,3

Desagreguemos o tópicos Serviços Básicos: as ferrovias e as companhias de navegação que antes representavam respectivamente 34% e 10% do total entre 1860 e 1902, explicam entre 1903 e 1913, apenas 16,1% e 0,66%. O item "Iluminação e Transporte Urbano" totaliza 22,1% do total e os "Portos" 15% nesta fase. Para contraste, entre 1860 e 1902 "Iluminação e Transporte Urbano" explicava apenas 4% e "Portos" 2%.

A maior diferença quanto à participação relativa encontra-se contudo no setor Seguros, talvez devido ao peso das companhias de seguro previamente constituídas. O investimento estrangeiro na Indústria de Transformação aumenta significativamente sua participação, modificando-se também a composição por ramos: a agro-indústria do açúcar que antes era o ramo mais expressivo, perde gradativamente posição; o ramo de máquinas e equipamentos (que mais adiante será retomado) adquire agora o maior peso quantitativo, dado o maior volume de capital das três empresas aí situadas.

Vejamos as diferenças por país de origem dos investimentos.

Investimento Estrangeiro por País de Origem dos Capitais
(em % sobre o total)

País de Origem	1860-1902	1903-1913
Inglaterra	77,6	53,0
França	5,9	7,0
Estados Unidos	1,5	19,9
Canadá	2,3	11,1
Total Parcial	87,3	91,0

A diferença mais marcante é a diminuição do peso relativo da Inglaterra tendo por contrapartida verdadeiro salto da participação norte-americana, que de um total de £1,6 milhões na primeira fase, cresce para um investimento de £37,6 milhões (105). Observe-se ainda que se englobarmos Estados Unidos e Canadá chegaremos a resultados ainda mais impressionantes pois sua participação conjunta passaria, no caso, de 3,8% para 30,0%.

As empresas norte-americanas investem no setor industrial, em "Portos", em ferrovias e na comercialização da borracha. Quanto ao capital canadense seu comportamento é profundamente afetado pelas atividades de uma gigantesca companhia, a Light and Power, que concentra suas atividades nos serviços de iluminação e transporte urbano (bondes).

Não se pense, contudo, que as entradas de procedência inglesa estivessem em declínio. Ao contrário, os investimentos ingleses aumentam consideravelmente em volume (100 milhões de libras entre 1903-1913 contra £80 milhões nos 40 anos anteriores). É que a Inglaterra perde terreno no campo internacional, mas sua economia torna-se cada vez mais extrovertida. Por outro lado, as próprias companhias inglesas já aqui instaladas - ou pelo menos as mais importantes e conhecidas - aumentam significativamente seu capital, tanto através de reinversões quanto mesmo pelo levantamento de debentures na Bolsa de Londres.

Concluindo, o investimento das companhias estrangeiras entre 1903-1913 é mais diversificado setorialmente, atendendo aos imperativos da economia brasileira. Por outro lado, a maior diversificação setorial vem acompanhada da perda de posição dominante que antes detinham as companhias inglesas. Segundo Graham (106) somente em 1914 terminaria o predomínio inglês no Brasil. Entretanto, o autor reconhece que mesmo antes de 14 a importância da Inglaterra começava a declinar.

Procuramos mostrar que o ocaso inglês não é apenas uma questão quantitativa. A chamada competição inter-imperialista que refletia a busca de matérias primas e mercados para novas oportunidades coincide com um movimento de diversificação interna que tem uma de suas razões de ser no fato de que a contenção do plantio do café tornava o setor uma fonte líquida de poupança impulsionando a acumulação para novas frentes (107).

2.2.2 - Investimento Estrangeiro no Período

Pretendemos no que segue, examinar os investimentos realizados no período ressaltando simultaneamente sua direção setorial e país de procedência.

Apesar da sensível diminuição relativa, os investimentos em ferrovias a rigor aumentaram enormemente em termos absolutos. Os £30 milhões aí investidos sugerem um novo "auge" ferroviário, paralelo ao que se processava nos Estados Unidos no mesmo período. Essa nova "onda" viria completar a expansão ferroviária sobre as bases estabelecidas em períodos anteriores. As características dominantes da nova etapa são:

1º) encontram-se em consolidação verdadeiros sistemas ferroviários (veja-se os mapas anexos) sob o comando de grandes empresas estrangeiras. O movimento constitui uma réplica dos processos de "merger" característicos dessa fase nos Estados Unidos. Surgem em suma nestes anos, a Leopoldina Railway na região central; a The Great Western of Brazil Railway Co, Ltd. no nordeste e a Brazil Railway Co, no sul do país. O "sonho" do americano Percival Farquhar - proprietário da Brazil Railway Co, era mesmo o de integrar todo o país, desde a Amazônia até o extremo sul, através de uma só e gigantesca malha ferroviária, por ele controlada.

2º) as ferrovias são agora dirigidas por administradores profissionais e não mais pelos organizadores e financiadores, fenômeno típico da segunda metade do século XIX. Schumpeter (108)

referindo-se ao novo "railroad boom" americano, assinala também algumas inovações técnicas então introduzidas - controle automático dos trens, novos tipos de locomotivas e carros, etc. Em alguma medida estas melhorias teriam, ao que parece, sido introduzidas no Brasil.

39) o predomínio da Inglaterra neste ramo, que na verdade simboliza a presença dos ingleses no mundo, permanece incontestado. No entanto a presença de Farquhar é também marcante através da Brazil Railway Co e da Madeira and Mamoré Railway.

40) as companhias ferroviárias do período estão carregadas de obrigações que somam um capital muitas vezes superior ao seu investimento inicial. A maioria destas debentures é levantada na Bolsa de Valores de Londres, sendo de ressaltar-se que isto independe da nacionalidade das empresas. Muitas delas têm por objetivo a construção de conexões e terminais das estradas já existentes ou ferrovias menores em zonas periféricas, uma vez que os grandes troncos encontram-se já construídos desde os anos 80 do século passado.

Vejamos agora o que passa nos outros ramos dos Serviços Básicos.

O primeiro ramo em importância quantitativa neste setor é o da "Iluminação e Transporte Urbano". O importante movimento de urbanização seria acompanhado de um fluxo de capital estrangeiro destinado a prover as principais cidades de iluminação elétrica, energia e bondes. Completam-se nesta

fase os investimentos das empresas canadenses: São Paulo Tramway, Light and Power (1899 - £2,5 milhões aproximadamente), da Rio de Janeiro Tramway, Light and Power (1905 - £10,3 milhões aproximadamente) e São Paulo Electric Co, Ltd (1911 - £2 milhões) que formariam o complexo Brazilian Traction, Light and Power (1913 - £23.494.300) (109). Não obstante o enorme peso do referido complexo, diversas empresas inglesas vieram dividir o setor de energia elétrica. Várias capitais de estados brasileiros seriam alcançadas por esta importante melhoria na infraestrutura urbana - pré-condição para o desenvolvimento industrial do período. Receberam iluminação elétrica São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza, Salvador, Belém, Manaus e outras cidades de São Paulo e Minas Gerais.

Citemos algumas companhias pouco conhecidas mas com importante volume de capital: Pernambuco Tramway and Power Co, Ltd. (Inglaterra - 1913 - £2 milhões); Southern Brazil Electric Co, Ltd. (£1,3 milhões) e Bahia Tramway, Light and Power Co, (1905 - £720 mil, de propriedade de Farquhar) . Esta última monopolizava os serviços de bondes, gaz, iluminação elétrica e energia da cidade de Salvador.

Concluindo, não fosse o investimento estrangeiro em energia elétrica, a mobilização necessária de capital por parte das empresas manufatureiras nacionais teria sido muito superior às suas possibilidades, comprometendo, certamente, o avanço industrial do período. Por outro lado, não fosse a existência de um parque industrial que demandasse estes serviços - ou um certo "grau de desenvolvimento das forças

produtivas" já alcançado no país - o ingresso de companhias estrangeiras no setor gerador de energia não se teria verificado

A grande diversificação agrícola e a intensificação do comércio interregional demandavam, como já foi assinalado anteriormente, maiores facilidades de transporte. Ao lado da construção de conexões entre os caminhos-de-ferro, era necessário tanto reforçar os portos existentes como construir novos, dada a crescente importância do comércio de cabotagem. Os principais portos brasileiros seriam construídos e/ou administrados pelo capital estrangeiro, evidentemente interessado em obter algum controle sobre fluxos comerciais fossem estes internacionais ou mesmo intra-regionais.

Os serviços de melhoria dos Portos absorvem £28,5 milhões entre 1903-1913 - quase tanto quanto o investimento em ferrovias. Aumenta significativamente a participação dos capitais ingleses neste item já que mesmo as empresas americanas e francesas levantam debentures fundamentalmente em Londres; se assim não fôra, certamente a participação americana e francesa aumentaria significativamente.

Parece haver evidências de que parte do investimento em Portos destinava-se, por um lado, ao escoamento da borracha (Cia. Port of Para - 1906 - USA - £7,2 milhões), e por outro a melhorar as comunicações inter-regionais, mediante o comércio de cabotagem (Cia. Port of Rio Grande do Sul - 1907 - USA - £3 milhões e Cie Française du Port de Rio Grande

do Sul - £200 mil, ambas pertencentes a Farquhar - a companhia francesa recebeu da americana a transferência dos privilégios franquias, propriedades, concessões, etc., concedidas pelo governo gaúcho; e a Port of Bahia - 1913, Inglaterra - £5 milhões). Além das mencionadas, surgem duas outras companhias que compram da R.J. Harbour and Dock os direitos e concessões para operar no Porto do Rio de Janeiro. São elas a Cia Port of Rio de Janeiro (USA - 1907 - £3 milhões) e a Compagnie du Port de Rio de Janeiro (França - 1910 - £400 mil).

Um verdadeiro "boom" de construção civil acompanhou o crescimento das cidades nos primeiros anos do nosso século. Relacionadas com este movimento inúmeras empresas estrangeiras predominantemente inglesas, ingressaram no país. Classificadas em "Serviços Particulares", aí estão incluídas basicamente as companhias construtoras (engenharia civil), as comercializadoras de terrenos e as de consultoria em obras de engenharia. As mais importantes foram: Sociéte Générale de Construction (£200 mil aproximadamente, 1908 - França); São Paulo Land Co, Ltd. (£100 mil - 1911 - Inglaterra); Sir John Jackson (Sud-America) Ltd. (£100 mil - 1913 - Inglaterra) e Amazon Engeneering Co (£40 mil - 1912 - Inglaterra).

Até 1900, aproximadamente, o predomínio do capital inglês no setor bancário era quase absoluto. Os grandes bancos ingleses, que desde a década dos anos 60 do século XIX se instalavam no Brasil, constituíam a base dos investimentos das companhias inglesas, funcionando muitas vezes como elo de

to financeiro londrino.

Os Bancos e as Companhias de Crédito e Investimento totalizavam pouco menos de £23 milhões neste período, aumentando significativamente a participação de capitais alemães, franceses e belgas. O maior dos bancos do período, entretanto, é o Anglo South Bank (£2,25 milhões e mais £5,6 milhões de obrigações), logo seguido pelo Banco Español del Rio de la Plata (£4,3 milhões em 1909). São também importantes: o Banco Alemão Transatlântico (1911 - £1,5 milhões) que desde a Alemanha controla inúmeros bancos por todo o mundo e tem uma participação em empresas comerciais, industriais e de Serviços Básicos; o Banque Française et Italienne pour l'Amerique du Sud (£990 mil - 1910, com filiais em São Paulo e Rio Preto) e o Banque Bresilienne Italo-Belge (1911 - Belga - £790 mil, que estabelece sucursais em São Paulo, Santos, Jau e Rio Preto). Entre as companhias de crédito e investimento, encontra-se, por exemplo, o Credit Foncier du Bresil et l'Amerique du Sud (£2 milhões aproximadamente, 1913, capital francês).

As companhias inglesas e norte-americanas dividem o setor de mineração, onde são introduzidas importantes inovações tecnológicas, como por exemplo, a adoção de processos eletrolíticos. É muito elevado o número de empresas neste setor, sendo as mais importantes a Agua Suja Mining Co, Ltd (Inglaterra - £210 mil - 1903), Diana Mining Co (USA - £205 mil, 1906) e a famosa Itabira Iron Ore Corporation, Ltd (USA - £1,9 milhões) de propriedade de Farquhar, que tem um controvertido papel na história da siderurgia no Brasil (111).

ligação entre estas empresas e o mercado de capitais londrino. Era também muito íntima a ligação entre os Bancos e as empresas ferroviárias, sendo possível encontrar indivíduos que simultaneamente participavam das diretorias de Bancos e de Companhias de Estradas-de-Ferro. Estes bancos abriam inúmeras filiais escolhendo, preferencialmente, as grandes capitais nordestinas (como Recife e Bahia) e os portos mais importantes do centro-sul (como o Rio de Janeiro e Santos).

Nos primeiros anos do nosso século aumenta consideravelmente a entrada de bancos estrangeiros alemães, franceses e belgas. Estes exercem atividades de bancos comerciais expandindo-se em direção às principais cidades paulistas (São Paulo e interior - Jau e Rio Preto, por exemplo) e aos centros urbanos da região sul, financiando, ao que parece, o movimento de diversificação agrícola.

A importância dos bancos estrangeiros no Brasil parece, então, ter sido mais estratégica (assegurar a sua presença no setor e apoiar atividades de outras companhias estrangeiras) uma vez que estiveram predominantemente conectados com atividades comerciais e de financiamento. Contrariamente, em países como Alemanha e Rússia, verificava-se, segundo diferentes autores, íntima associação entre o capital bancário e o industrial (110). Em outras palavras, os bancos alemães, sobretudo, executavam a política comercial dos cartéis, caracterizada por um elevado grau de protecionismo e uma notável agressividade. Esta conduta contrapõe-se à dos bancos ingleses, que funcionavam como uma espécie de "pivot" do circui

O setor, no entanto, representa apenas 4,5% do total do capital estrangeiro investido entre 1903-1913. Nestes anos verifica-se uma autêntica mudança na direção dos investimentos em mineração - da busca de ouro e pedras preciosas, cujas reservas já se haviam reduzido, ao processamento de ferro e metais ferrosos, conectados ao desenvolvimento industrial dos países capitalistas líderes e base futura da indústria siderúrgica nacional, que desponta como preocupação do governo na década dos 20.

No comércio importador-exportador o esforço pelos diferentes países de implementar suas bases comerciais no Brasil parece caracterizar o período. Este fato é particularmente evidente no comércio importador-exportador diversificado, o sub-ramo mais importante do setor. Destacam-se aqui a Société Nouvelle des Etablissements Decauville Aîné (1913 - francesa - quase £3 milhões), a Continental Products Co (pouco mais de £2 milhões - 1913 - norte-americana) e a The Manaos Markets and Slaughter-House Ltd (1907 - £500 mil - inglesa).

Também relevantes são os investimentos visando à comercialização da borracha, cujo auge se verifica no período, e que envolve capitais da ordem de £6,1 milhões. Entre as empresas norte-americanas destacam-se a Guaporé Rubber Co (1912 - £1,6 milhões) - que é a de maior volume de capital - e a conhecida de Goodyer Tire and Rubber Co of South America, (1912 - £620 mil). Entre as inglesas, responsáveis de fato por mais de 60% do setor, destacam-se: Suarez Hermanos e Co,

Ltd (1910 - £750 mil), The Dunlop Pneumatic Tyre Co (South America) Ltd (£500 mil - 1913), The de Mello Brazilian Rubber Co, Ltd (1906 - £495 mil).

A diversificação agrícola que se verificava no período não poderia deixar de se fazer acompanhar de um fluxo de capitais para o setor. É difícil no entanto estabelecer quais as empresas que de fato produziam e as que meramente comercializavam os produtos agrícolas. As companhias norte-americanas, auto-denominadas "Development Companies", lideram claramente este item apresentando nos seus estatutos uma ampla gama de objetivos que vão desde a produção agrícola, ao beneficiamento, o transporte e a comercialização de produtos. O mais provável, no entanto, é que poucas dentre elas tenham de fato atuado na esfera da produção. As maiores são: The Brazilian Export and Development Co (1910 - £1,2 milhões), The American Brazilian Co (1910 - £1,2 milhões); Brazil Development and Colonization Co (pouco mais de £1 milhão); Amazon Land and Colonization Co, (pouco mais de £1 milhão). As empresas argentinas e uruguaias também estabelecidas no ramo estão situadas no extremo-sul do país, ligando-se a atividades pecuárias (Cia Anonyma Rio Branco - 1913 - £423.000 e Truste del Alto Paraguai - 1909 - £175.000). Assinalemos finalmente como aspecto da diversificação dos investimentos estrangeiros por país de origem, a companhia japonesa Brasil Tabushoku Kaisha (1913 - £102.000) orientada para a atividade de colonização.

O rápido desenvolvimento industrial que se processava nas nações líderes promovia o aparecimento de uma grande variedade de novos produtos, que exigia agora, dada a maior escala de produção, mercados de massa em constante ampliação. Desde os simples sabonetes até as máquinas de costura, os elevadores e os automóveis, estes novos produtos nasceriam associados a grandes empresas, que rapidamente se internacionalizariam, exportando a própria produção de mercadorias. Quando as barreiras alfandegárias, o elevado custo de transporte ou outras razões mais ou menos importantes, tornavam mais lucrativa a exportação da produção industrial, as "empresas internacionais" (avós das conhecidas "multinacionais") estabeleciam-se em países com algum mercado interno já constituído. A migração dessas empresas tinha diferentes etapas, sendo a primeira o estabelecimento de escritórios de representação comercial e passando necessariamente por diferentes estágios de montagem dos produtos. No Brasil, já no início deste século estabeleciam-se as primeiras "empresas internacionais" no setor industrial e inúmeros escritórios de representação comercial (112). Porém, somente nos anos 20 se intensificaria no país a construção de uma "extensão" do sistema industrial através da instalação no território nacional de filiais produtoras de grandes companhias internacionais. Posteriormente, e passado o interregno da crise mundial de 30, seguida pela segunda Grande Guerra, esse setor se consolidaria finalmente na segunda metade da década dos 50, como prolongamento do sistema industrial capitalista mundial.

As empresas classificadas na indústria de transformação com cerca de £13,8 milhões, representam pouco mais de 7% do investimento total do período. Observa-se que o peso deste investimento é maior precisamente ali onde o capital nacional está ausente. Em primeiro lugar no setor de máquinas e equipamentos como a "Gasmotoren Fabrick Deutch (1913 - pouco mais de £1 milhão), a Otis Elevator Co of Maine (1913 - £205.190) - conhecida empresa americana que na década dos 20 começaria a montagem de elevadores parcialmente produzidos no Brasil (113), e a Singer Sewing Machine (1905 - £205.000) montadora de máquinas e componentes importados. É inexpressiva, ou praticamente inexistente, o investimento estrangeiro na textil (o único exemplo seria o da Sociéte Cotonnière Belge-Bresilienne - 1907 - £153.000) e em calçados (apesar da Cia. de Calçados Clark - 1904 - £25.000, companhia inglesa).

O único ramo em que coexistem empresas estrangeiras importantes e capitais nacionais na indústria de transformação é o de alimentos. A indústria de carne congelada, no entanto, se constituiria em monopólio do capital estrangeiro. A instalação de importantes frigoríficos começa por volta de 1910 (114), e continua intensivamente nos conturbados anos da Primeira Guerra Mundial, sendo estes investimentos predominantemente norte-americanos. Destacam-se nesta fase os matadouros e frigoríficos: Sociéte de Abattoirs de Para (1910 - £200.000 - francesa); Brazil Land, Cattle and Packing Co (1911 - £205.000 - pertencente a Brazil Railway Co e de propriedade de Farquhar) e a The Anglo-Brazilian Meat Co, Ltd (1912 - £115.000).

Nos demais ramos, trata-se de uma fronteira de expansão do sistema industrial que se desenvolve no mundo. Classificadas em "Miscelâneas", por exemplo, temos uma fábrica de fósforos (a São Paulo Match Factory, Ltd, inglesa, que comprou a brasileira) e uma de rolhas de considerável proporção (The Crown Cork Co, Ltd - 1907 - £340 mil - inglesa).

Classificadas como empresas "diversificadas" , estão aquelas cujos estatutos referem-se a uma gama tão variada de atividades que seria impossível classificá-las em um setor determinado. Cumpre; aliás, observar que grande parte das empresas do período - e somente neste período - apresentam estatutos que prevêm inúmeras atividades, certamente nunca desenvolvidas. Como, no entanto, dispúnhamos de outras fontes além dos decretos, logramos classificar a imensa maioria das empresas. As 16 restantes permaneceram na categoria "diversificadas", por não ser possível de modo algum definir sua atividade principal. Para ilustrar apresentamos um pequeno texto extraído dos estatutos da Sociedade Anonyma Gahiba (Belga, 1913 - £23.616) que se propõe realizar "operações industriais, agrícolas, cambiais, de mineração, financeiras, de colonização, de transporte, obras e serviços públicos"! Dada a indefinição destes estatutos e a pouca importância dos seus recapitais, suspeito mesmo que estas "empresas" não passaram de declarações de intenções. Assinalemos apenas as de maior volume de capital declarado: Walker and Co, Ltd (1911 - £500.000 - inglesa); The Amazon Valley Development Co, Ltd (1913 - £100.000 também inglesa); Brazil Company (1911 - £205.380 - americana)

e Sociedade Anonyma Fomento Argentino Sud-Americano (1905 - £174.120).

Descontados os nossos possíveis erros, acreditamos que este quadro é suficiente para demonstrar que entre 1903-1913 a nova situação internacional e nacional determinam características qualitativamente distintas daquelas que assinalamos para a fase 1860-1902, quando o investimento estrangeiro esteve colado às atividades exportadoras da economia nacional.

Efetivamente, o quadro dos investimentos das companhias estrangeiras no Brasil, nesta fase, mostra que a diversificação do capital estrangeiro, em termos setoriais e por país de origem, foi extremamente significativa de modo a configurar, pela primeira vez na economia brasileira, um primeiro esboço de internacionalização de capital ao nível da estrutura produtiva que, embora ao final do grande ciclo de expansão do capital internacional, serve de base para a retomada da segunda onda do após-guerra.

ALGUMAS DAS GRANDES COMPANHIAS ESTRANGEIRAS

No início deste século não constituía nenhuma novidade no Brasil a presença de imensas companhias estrangeiras. As grandes empresas construtoras de ferrovias eram já, no último quartel do século XIX, exemplos vivos de concentração do capital. Esses "gigantes" tão pouco competiam entre si - a própria legislação garantia o monopólio dos serviços de transporte ao conceder uma "zona de privilégio" ao longo da linha onde não poderia ser construída nenhuma estrada alternativa.

As ferrovias - "caminhos de uma nova época" - inauguravam, de fato, um estilo que viria a consolidar-se no período que se abre. As novas grandes companhias, além da concentração de vultosos capitais, construiriam também um emaranhado tecido de relações de apoio e complementaridade, que pretendemos "desvendar" nas páginas que se seguem.

Q. COMPLEXO LIGHT AND POWER

Em 1899 estabelecia-se no Brasil a empresa "The São Paulo Tramway, Light and Power Co, Ltd". Os bondes eram então puxados a mula. No ano seguinte corria nas ruas de São Paulo o primeiro bonde elétrico. A companhia canadense havia adquirido todas as linhas de bondes da capital e construído uma estação de energia em "Parnahyba" (às margens do Tietê), com capacidade para 16.000 kw (115).

O capital inicial da companhia era de US\$ 7,5 milhões mas em 1908 atingia já US\$10 milhões (dos quais 9,7 milhões estavam integralizados e aos quais há que acrescentar US\$6 milhões de obrigações da empresa). Os dividendos distribuídos aumentavam anualmente: de pouco mais de 3% em 1902 a 10% em 1908-1909.

No Rio de Janeiro, poucos anos depois, seriam também inaugurados os serviços de iluminação e bondes elétricos. A The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power foi primeiramente incorporada em New Jersey (Estados Unidos) em maio de 1904 mas reincorporada definitivamente em Toronto (Canadá) no ano seguinte, dada as maiores facilidades de financiamento que o grupo encontrou nesta praça. A iniciativa da organização desta Companhia pertence ao americano Percival Farquhar, "the last titan of Latin America" no feliz subtítulo da conhecida obra de Gauld (116). Seu nome está indissoluvelmente ligado no Brasil às controvertidas façanhas das empresas gigantes que agora estudamos.

A incorporação da Rio-Light se deu em meio a acirradas disputas, uma vez que eram também aspirantes da concessão Candido Gaffre e Eduardo P. Guinle. O "Jornal do Commercio", em defesa dos interesses dos capitalistas nativos, atacaria sem trégua o "polvo do imperialismo yanke" (117).

Farquhar valeu-se dos contatos com o Departamento de Estado e da intervenção de diplomatas norte-americanos junto ao Barão do Rio Branco e a Lauro Muller, então Ministro da Indústria, Transporte e Obras Públicas. O grupo Guinle acu

sou a Light de ter sido organizada com um capital de 100 dólares (!) claramente inadequado aos seus objetivos, mas Muller reconheceu que dada a aquisição já efetuada pela empresa de 3 companhias de bondes, 1 de gaz e 1 de telefones, tratavam-se apenas de calúnias dos opositores. Em 1905 seria finalmente publicado o decreto de domicílio no Brasil da R.J.T.L.P. que ficaria submetida à lei nacional não apenas nos aspectos comerciais, o que constituía uma exceção às regras então vigentes.

Eram muitos os "tentáculos" da R.J.T.L.P. que em pouco tempo monopolizaria os serviços de bondes, gaz, de iluminação elétrica e de telefones na capital do país.

Em primeiro lugar a empresa adquiriu a Cia. de Bondes de Villa Izabel, mais 99% do capital da Cia de Bondes São Christovão, os Carris Urbanos e 75% do ativo da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico. Foram também transferidas para a R.J.T.L.P. a ferrovia do Corcovado e a Companhia Carioca que servia ao Distrito de Santa Tereza. Estava constituído o monopólio nos transportes urbanos "por 40 milhas nas partes industriais e comerciais da cidade" (118).

A Rio-Light absorveu também todo o capital em ações da Rio de Janeiro Gas Company, que por sua vez detinha o capital da Sociéte Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro (belga), que recebera a concessão para o serviço de gaz e de iluminação elétrica da cidade. A capacidade de produção desta última companhia, que manteve sua identidade jurídica, era de 4,9 milhões de pés cúbicos de gaz por dia.

Para a geração de energia elétrica foi construída uma estação no Rio Paraíba, a 75 milhas da cidade do Rio de Janeiro, produzindo 100.000 hp, outra no Rio das Lajes, com capacidade para 50.000 hp e uma terceira no Rio Pirai com mais 60.000 hp.

O monopólio dos serviços de telefones, garantido pela municipalidade do Rio de Janeiro, havia sido concedido à empresa alemã Brazilianische Elektrizitäts-Gesellschaft. A Rio de Janeiro Telephone Company (US\$2 milhões de capital, empresa norte-americana) detinha todo o capital em ações da companhia alemã e a R.J.T.L.P. comprou, por sua vez, aquela empresa, apropriando-se desta forma da concessão para os serviços de telefone.

No início do século, um grande incêndio destruiu as instalações da empresa alemã. Um novo e moderno edifício, construído com materiais e segundo o desenho da Western Electric Co of Chicago, substituiria as instalações danificadas. A nova estrutura - perfeita réplica das usadas nas grandes cidades norte-americanas como Nova York e Chicago - seria agora à prova de fogo, tornando necessária a reconstrução tanto dos cabos aéreos quanto ao imenso sistema de cabos subterrâneos. Em 1909 a companhia atendia a 4.057 subscritores com capacidade para 4.800. Ampliava, porém, suas instalações para atender a 10.000 beneficiários (119).

Em 1913, a São Paulo Tramway Light and Power, a Rio de Janeiro Tramway, Light and Power (120) e a São Paulo

Electric Company, formariam a conhecida "holding" The Brazilian Traction, Light and Power, que reunia um fabuloso capital equivalente a pouco mais de 23 milhões de libras, quase 2/3 do investimento em ferrovias estrangeiras entre 1860 e 1902. Estariam concentrados em suas mãos a maior parte dos serviços de energia, bondes, telefones (e mais tarde de água) dos principais centros urbanos da região mais desenvolvida do país - o eixo Rio-São Paulo (121).

AS GRANDES EMPRESAS NOS NEGÓCIOS DA BORRACHA

O "auge" da borracha nos primeiros anos deste século, atraiu empresas estrangeiras de diferentes nacionalidades. Os ingleses controlavam, como já foi dito, 60% do capital das companhias que comercializavam o produto. Não era suficiente, porém, apropriar-se do comércio exportador; a expansão dos fluxos demandava uma infra-estrutura de transportes adequada que inexistia àquela época.

Percival Farquhar, que começou a interessar-se pela exportação da borracha desde que chegou ao Brasil, organizaria em 1906 a Cia Port of Pará (aproximadamente £3,6 milhões) - primeiro elo da cadeia de empresas interdependentes na região da Amazônia. A companhia seria a "cabeça" do holding constituído na região e receberia do governo brasileiro garantia de 6% de juros sobre o capital e mais 2% "gold levy" sobre todas as importações realizadas pelo porto de Belém. Em 1913 o capital da empresa se dividia em 23,5 milhões de dóla-

res em ações mais obrigações da ordem de 3,6 milhões de dólares às quais se agregam 62 milhões de francos (que representam, em conjunto, a incrível soma de quase £8 milhões). Estava garantido o controle da "garganta" pela qual passavam todas as exportações de borracha, matéria prima estratégica para inúmeras indústrias nascentes nos Estados Unidos e Europa.

Uma vez controlado o porto da Amazônia, Farquhar lançou-se sobre a difícil tarefa de concluir a construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Quando em 1903 o Barão do Rio Branco recebeu da Bolívia o território do Acre, comprometeu-se com a construção de uma ferrovia que atendesse aos municípios de Abuna, Beni, Guaporé e Mamoré. Em 1907 o mesmo empresário americano constituiria a Madeira and Mamoré Railway Company (£2,3 milhões aproximadamente), dos quais metade pertencia a "Brazil Railway Co" e a outra metade a "Port of Para") sobre um território onde esperava encontrar ouro, prata e petróleo, além da borracha e castanha-do-pará, produtos tradicionais daquela região. Após quatro anos de construção, onde morreram cerca de 3.600 homens, a ferrovia foi finalmente inaugurada em 1912, quando já estava no fim o auge da borracha, que lhe dera origem.

A Madeira-Mamoré servia apenas a um pequeno trecho do extremo oeste do território do Estado. Fazia-se necessária a melhoria do transporte fluvial do Amazonas que era então lento e anacrônico. Em 1909 Farquhar comprou a Companhia de Navegação do Amazonas e em 1911 a Amazon River Steam Navigation Company. Neste mesmo ano ambas seriam fundidas sob

a denominação desta última companhia, originariamente inglesa. Estava constituído o monopólio do tráfego do Rio Amazonas.

Controlada toda a infra-estrutura de transporte da região, Farquhar concebeu um novo fio da malha de interrelações - as companhias "geradoras de tráfego". A Port of Pará constituiu, então, duas subsidiárias: a "Amazon Development Company" e a "Amazon Land and Colonization Company" que receberam do governador do Pará, João Coelho, 60 mil km quadrados de terra, ou duas vezes o território da Bélgica. Esta escandalosa concessão estaria no centro dos ataques nacionalistas contra a controvertida do americano Farquhar. Alberto Faria(172) escreveria em 1912: "Aqui um sindicato, ou antes, um homem, detém em suas mãos todos os meios de transporte de mais da metade da população brasileira, atravessa-se na entrada dos nossos melhores portos, monopoliza os tramways, a luz, a força na capital e em várias cidades, obtém de uma assentada e grá-tis 60.000 km quadrados no Pará, na fronteira; enfim (para antecipar o futuro de 3 a 5 anos apenas) fica dono, senhor, possuidor ou usufrutuário de todo o Brasil! E todos se calam!

Não cansados de dar ao mundo os mais tristes espetáculos, vamos oferecer este, com os seus perigos e humilhações, uma nação de 25 milhões de homens enfeudados ao Sr. Farquhar".

Estas, como outras aventuras do empresário, ruíram como um "castelo de cartas" no período da Primeira Grande Guerra.

BRAZIL RAILWAY COMPANY:A "SUPER" HOLDING FERROVIÁRIA DO CENTRO SUL (123)

A meados da primeira década do nosso século, parte considerável da infra-estrutura ferroviária brasileira, encontra-se já agrupada em dois grandes sistemas: o do nordeste, sob a égide da Great Western of Brazil, e o da região central, comandado pela Leopoldina Railway Company. Com o objeto vo de construir no sul do país - do Rio de Janeiro ao Rio Grande - um sistema homogêneo de caminhos de ferro, sob o comando da Brasil Railway Company, o americano Farquhar iniciou a compra, o arrendamento e a construção de ligações entre as principais ferrovias já existentes.

As operações começaram com a compra de 94% do ativo da São Paulo-Rio Grande Railway, que por sua vez contro lava a Paraná Railway e a D. Thereza Cristina Railway - exten dendo-se desde Itararé (na fronteira entre São Paulo e Paraná) ao Porto da União (na fronteira do Paraná com Santa Catarina). A Brasil Railway extenderia a São Paulo-Rio Grande em várias direções: para o sul até o Rio Uruguai (na fronteira com Rio Grande do Sul), para oeste até o boca do Rio Iguassu (na fron teira com o Paraguai) e para leste até o Porto de São Francis co no Oceano Atlântico. Como resultado desses prolongamentos, a São Paulo-Rio Grande havia completado, em 1912, cerca de mil duzentos e cinquenta quil metros de extensão.

Já se disse que uma parte do financiamento da operação de valorização do café foi obtida através do "leasing" da Sorocabana, que rendeu ao Estado de São Paulo £2 milhões. A Brasil Railway levantou esta soma através de obrigações da própria Sorocabana que oferecia, na parte sul de São Paulo, uma ligação natural com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Em 1910 o sistema ferroviário do sul agregaria a Cie. Auxiliaire des Chemins de Fer du Bresil, originariamente belga, passando para o controle da Brasil Railway 70% do ativo desta companhia. Um ano após, 51% do ativo da Cie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien passaria também a formar parte do sistema. A Brasil Railway adquiriu ainda a Norte do Paraná, 62,5% de participação na Southern São Paulo Railway Company e 33% da Brazil Great Southern Railway Company. Com 86,5 milhões de francos, empréstimo obtido no Banque de Paris et des Pays Bas e na Société Générale, a Brasil Railway comprou também 27% de participação na Mogyana e 38% na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, duas das mais importantes e conhecidas ferrovias de propriedade nacional do Estado de São Paulo.

Após o arrendamento, aquisição e participação nos interesses de estradas de ferro brasileiras, a Brasil Railway estenderia sua malha aos países vizinhos do sul do país - ao Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia.

Em 1912 seria fundada a subsidiária Uruguai Railway Co, com 15 milhões de dólares, oferecendo os serviços

de transporte de Montevideo ao Rio - o primeiro trem correria em junho de 1913, quando a ponte sobre o Rio Uruguai estava concluída. Esta companhia comprou ações de quase todas as ferrovias uruguaias (Central Uruguai Railway, The Northwestern of Uruguai Railway Co, Ltd; The Uruguai Northern Railway Co; The Midland Uruguai Co, Ltd e Uruguai East Coast Railway Ltd). No Paraguai, a São Paulo-Rio Grande adquiriu 50.000 ações da Transparaguayan Railroad Co, que possuía 33% de interesses na Paraguai Central Railway Co. A Brasil Railway se estabeleceu na Argentina através da participação na Argentina Railway Company. Farquhar adquiriu ainda a Antofagasta and Bolivia Railway Co, Ltd. que possuía e operava a Bolivia Railway Co e a Aguas Blancas Railway Co. Estavam constituídas as condições que permitiriam conectar Santos a Antofagasta, não fosse o exagerado tamanho da Brasil Railway Co que a levaria à quebra em 1914.

Por volta de 1911-12 seriam constituídas pela Brasil Railway várias subsidiárias que, atuando na esfera da produção, cumpririam a função de Companhias "geradoras de tráfego". São elas a Brazil Development and Colonization Co (1912 - US\$5 milhões), a Southern Brazil Lumber and Colonization Co (1909 - US\$1 milhão) e a Brazil Land, Cattle and Packing Co (1911 - US\$1 milhão). A Brazil Development and Colonization Company tentou, com pouco sucesso, dada a pobreza do solo, formar colônias ao longo da São Paulo-Rio Grande, no vale do Rio Peixe. Por outro lado, a Southern Brazil Lumber and Colonization Co manufaturaria madeiras em volume considerável por vol

ta de 1913. A mais importante dessas companhias seria, contudo, a Brazil Land, Cattle and Packing Company. Esta empresa possuía fazendas em São Paulo (Botucatu e Descalvados), no Rio Grande do Sul (Vacaria) e em Mato Grosso (Três Lagoas); estas terras totalizavam 4 milhões de acres, que, em conjunto, possuíam 85.000 cabeças de gado em 1914, tendo chegado a possuir 150 mil dois anos antes. Em 1911 a Brazil Railway construiria o primeiro frigorífico moderno em Osasco. O empresário Farquhar pretendia exportar carne congelada, em escala considerável, para os países europeus. Para facilitar o transporte de carne de Osasco diretamente ao porto paulista, entrou em negociações com a São Paulo Railway Co (inglesa) para a construção de uma terceira linha na "Santos-Jundiahy" por onde trafegariam vagões-refrigeradores.

"At the end of 1913, the great 'chain of profit' were quickly becoming great chains of unpayable obligations" (124). No final de 1914 e princípio de 1915 os negócios de Farquhar - cuja visão ia além de suas possibilidades reais de gerência e administração - seriam desmembrados e passariam a outras mãos. A fabulosa "holding", experiência fracassada, passaria à história. Na década dos 20, as empresas internacionais (hoje conhecidas "multinacionais") seriam mais sólidas e menos ambiciosas. Talvez por isso mesmo permaneceriam no Brasil até os nossos dias.

ANEXO IV - DISTRIBUIÇÃO SETORIAL E POR PAÍS DE ORIGEM DOS CAPITALIS
(Distribuição setorial e por país de origem dos capitais)

Sectores- Países	Número de empresas que ingressaram no período	Capital inicial	Modificações no capital	Obrigações das empresas	Total	% do capital por país de origem sobre o total do sector	% do sector sobre o total Geral
1. Serviços Básicos	79	E 52.858.500	E 8.614.512	E 55.401.269	E 116.874.281	-	61,7
1.1. Ferrovias*	20	E 8.939.297	E 6.307.820	E 15.273.028	E 30.520.145	100	16,1
Inglaterra	13	E 5.314.370	E 5.298.530	E 15.269.070	E 25.881.970	84,83	
Estados Unidos	2	E 2.872.940			E 2.872.940	9,41	
Belgica	2	E 297.055	E 1.009.290	E 3.958	E 1.310.303	4,3	
Franga	2	E 435.388			E 435.388	1,4	
Alemanha	1	E 19.544			E 19.544	0,06	
1.2. Companhas de Gas	-	-	E 194.420	E 129.900	E 324.320	100	0,2
Inglaterra	-	-	E 194.420	E 129.900	E 324.320	100	
1.3. Ilume Transp. Urbano	16	E 20.703.181	E 840.197	E 20.293.299	E 41.836.677	100	22,1
Canada	3	E 14.261.501	E 820.760	E 5.949.759	E 21.032.020	50,3	
Inglaterra	11	E 5.672.917	E 19.437	E 14.204.790	E 19.897.144	47,6	
Estados Unidos	1	E 719.425			E 719.425	1,7	
Belgica	1	E 49.338		E 138.750	E 188.088	0,4	
1.4. Telef-Teleg	5	E 494.497	E 779.300	E 126.200	E 1.399.997	100	0,74
Inglaterra	1	E 247.070	E 779.300	E 126.200	E 1.152.570	82,32	
Estados Unidos	2	E 225.903			E 225.903	16,14	
Alemanha	1	E 19.544			E 19.544	1,4	
Franga	1	E 1.980			E 1.980	0,14	
1.5. Portos	9	E 14.850.535	-	E 13.639.410	E 28.489.945	100	15,0
Inglaterra	2	E 5.010.000		E 10.436.086	E 15.446.086	54,3	
Estados Unidos	3	E 8.848.215		E 738.576	E 9.586.791	33,6	
Franga	4	E 992.320		E 2.464.748	E 3.457.068	12,1	
1.6. Comp. de navegação	3	E 1.015.415	E 245.000		E 1.260.415	100	0,66
Estados Unidos	1	E 616.140			E 616.140	48,9	
Inglaterra	1	E 300.000	E 245.000		E 545.000	43,2	
Itália	1	E 99.275			E 99.275	7,9	

CONTINUAÇÃO

1.1. Outras Polígonas	11	E 1.863.050	E 247.775	E 2.679.260	E 7.793.603	100	4,3
Inglaterra	8	E 3.402.653	E 247.775	E 3.679.260	E 7.529.958	90,6	
Franga	2	E 158.393			E 158.393	2,1	
Estados Unidos	1	E 102.520			E 102.520	1,3	
1.8. Serviços particulares	15	E 2.692.009		E 2.260.172	E 5.252.183	100	2,8
Inglaterra	7	E 2.258.500		E 2.227.360	E 4.485.860	89,4	
Franga	5	E 446.293			E 446.293	8,5	
Estados Unidos	3	E 287.216			E 287.216	5,5	
Belgica	-	-		E 32.812	E 32.812	0,6	
2. Bancos	9	E 1.299.984	E 1.550.000	E 5.632.670	E 18.482.654	100	9,7
Inglaterra	1	E 2.250.000	E 1.550.000	E 5.632.670	E 9.432.670	51,0	
Argent. Uruguai	1	E 4.353.000			E 4.353.000	23,6	
Alemanha	2	E 2.446.000			E 2.446.000	13,2	
Franga	3	E 1.192.784			E 1.192.784	6,4	
Belgica	1	E 788.200			E 788.100	4,3	
Portugal	1	E 270.000			E 270.000	1,5	
3. Comp. de crédito e invest.	10	E 4.318.416			E 4.318.416	100	2,3
Franga	5	E 3.248.216			E 3.248.216	75,2	
Inglaterra	5	E 1.070.200			E 1.070.200	24,8	
4. Mineração	40	E 8.264.149	E 100.959	E 16.470	E 8.381.578	100	4,4
Estados Unidos	11	E 3.864.618			E 3.864.618	46,2	
Inglaterra	20	E 3.596.885	E 100.959	E 16.470	E 3.714.314	44,3	
Arg. Uruguai	6	E 624.619			E 624.619	7,4	
Belgica	2	E 158.150			E 158.150	1,9	
Franga	1	E 19.877			E 19.877	0,2	
5. Seguros	5	E 1.741.216			E 1.741.216	100	0,9
Alemanha	4	E 1.265.800			E 1.265.800	72,7	
Franga	1	E 475.416			E 475.416	27,3	
6. Com. Import-Export.	70	E 15.507.750	E 110.000	E 1.113.000	E 16.730.750		8,8
6.1. Diversificado	28	E 8.338.094		E 300.000	E 8.638.094	100	4,6
Franga	2	E 3.148.359			E 3.148.359	36,5	
Inglaterra	14	E 2.597.514		E 300.000	E 2.897.514	33,6	
Estados Unidos	5	E 2.075.102			E 2.075.102	24,1	
Belgica	2	E 208.968			E 208.968	2,4	
Suica	1	E 198.150			E 198.150	2,2	
Dinamarca	1	E 73.245			E 73.245	0,8	
Alemanha	2	E 19.344			E 19.344	0,2	
Argen. Uruguai	1	E 17.412			E 17.412	0,2	

CONTINUACIÓN

6.2 N-X Filas	12	E	560.020			E	560.020	E	100	0,3
Alemania	2	E	242.760			E	242.760	E	43,4	
Italia	1	E	157.000			E	157.000	E	28,0	
Inglaterra	5	E	115.100			E	115.100	E	20,5	
Estados Unidos	4	E	45.140			E	45.140	E	8,1	
6.3 N-X Café	4	E	523.000	E	110.000	E	750.000	E	100	0,7
Inglaterra	4	E	523.000	E	110.000	E	750.000	E	100	
6.4 N-X Borracha	26	E	6.086.636			E	63.000	E	100	3,2
Inglaterra	21	E	3.822.561			E	63.000	E	63,2	
Estados Unidos	3	E	2.205.075			E		E	35,9	
Francia	2	E	59.000			E		E	0,9	
7. Prod. Agro-Fec. Diversif.	27	E	6.573.272			E		E	100	3,5
Estados Unidos	10	E	5.092.882			E		E	77,5	
Argent. Uruguay	6	E	786.509			E		E	12,0	
Inglaterra	5	E	380.000			E		E	5,8	
Japón	1	E	102.259			E		E	1,5	
Alemania	2	E	92.855			E		E	1,4	
Francia	2	E	79.197			E		E	1,2	
Belgica	1	E	39.570			E		E	0,6	
8. Ind. de Transf.	22	E	613.020.810	E	543.701	E	188.000	E	13.752.511	7,2
8.1. Azúcar	3	E	146.911			E	7.500	E	154.411	0,08
Francia	3	**E	146.911			E		E	146.911	
Inglaterra	-	-	-			E	7.500	E	7.500	4,8
8.2. Boms de capital	4	E	610.510.088			E		E	10.510.088	100
Estados Unidos	3	E	9.435.290			E		E	9.435.290	89,8
Alemania	1	E	1.074.798			E		E	1.074.798	10,2
8.3. Alimentos	5	E	511.237	E	354.781	E	180.500	E	1.046.518	100
Inglaterra	1	E	15.000	E	354.781	E	180.500	E	550.281	52,6
Francia	2	E	212.037			E		E	212.037	20,3
Estados Unidos	1	E	205.380			E		E	205.380	19,6
Belgica	1	E	78.820			E		E	78.820	7,5
8.4. Vest-Calced-Textil	3	E	209.306			E		E	209.306	100
Belgica	1	E	158.280			E		E	158.280	75,6
Inglaterra	1	E	50.000			E		E	50.000	23,9
Estados Unidos	1	E	1.026			E		E	1.026	0,5

THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY, LIMITED.

HEAD OFFICE:

105, Fleet House, Finsbury Circus,
LONDON, E.C.

able Address: "BENCH, LONDON"

OFFICE IN RIO DE JANEIRO:

29 RUA ALFANDEGA, 2º ANDAR.

able Address: "OCIREMA, RIO."

OFFICE IN RECIFE:

PRACA DO CORPO SANTO, 17

able Address: "BENCH, PERNAMBUCO"

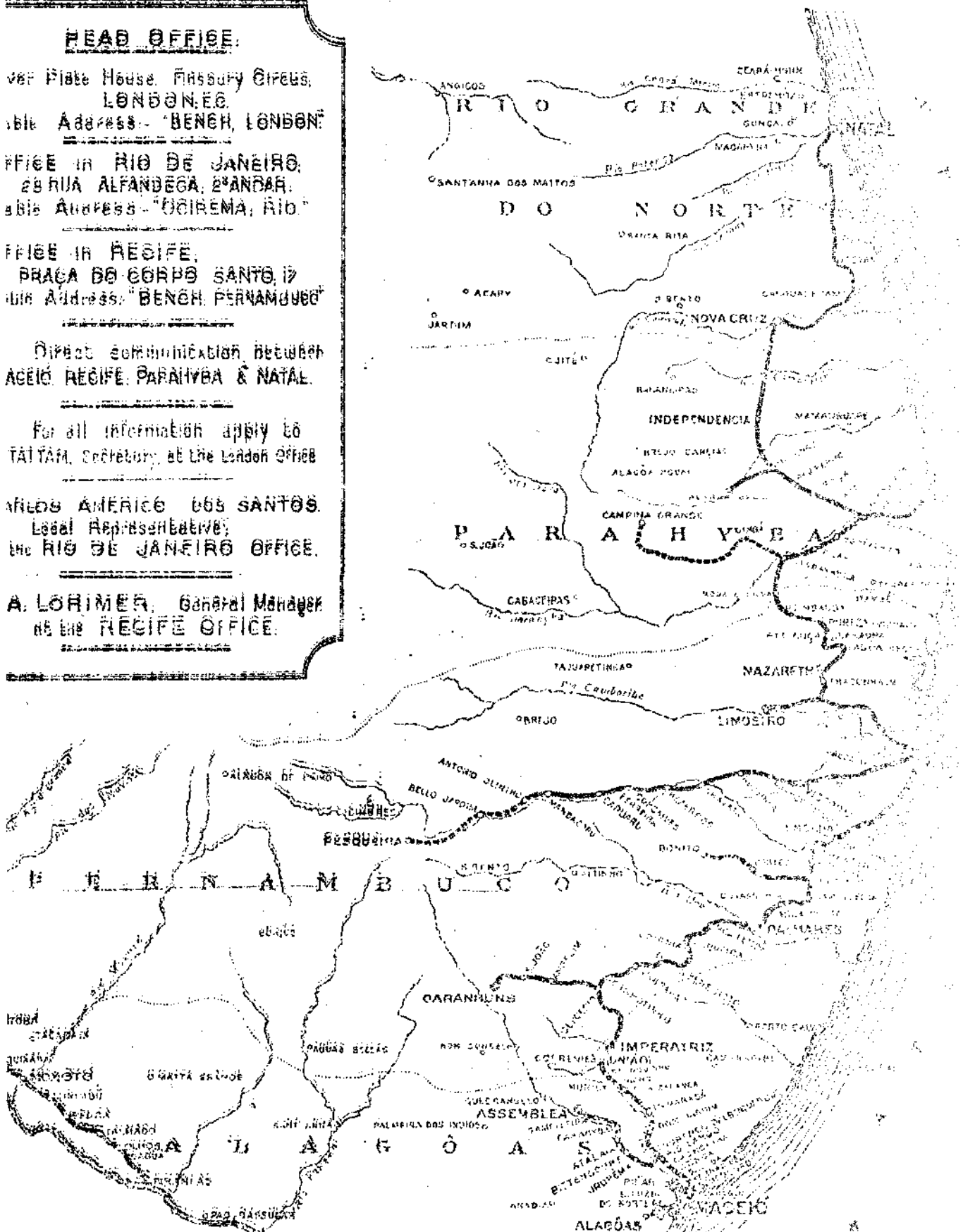
DIRECT COMMUNICATION BETWEEN
ACEIO, RECIFE, PERNAMBUCO & NATAL.

For all information apply to
TATTAM, Secretary, at the London Office

AGENTS AMERICA DOS SANTOS.

Local Representatives;
THE RIO DE JANEIRO OFFICE.

A. LORIMER, General Manager
at the RECIFE OFFICE.

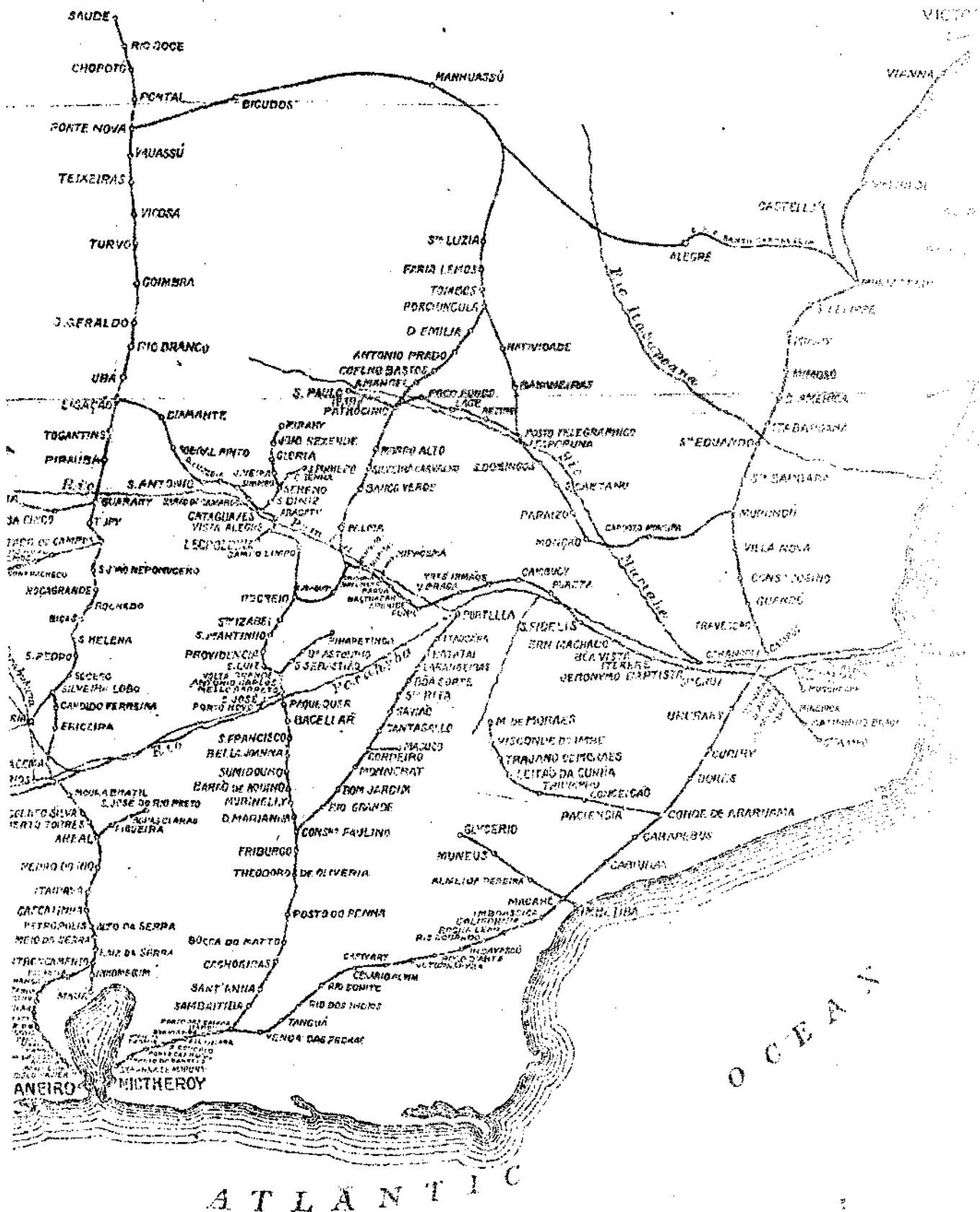


Continuação

8.5. Quím-Farmac	4	£ 270.933			£ 270.933	100	0,14
Estados Unidos	2	£ 112.829			£ 112.829	41,6	
França	1	£ 79.384			£ 79.384	29,3	
Bélgica	1	£ 78.720			£ 78.720	29,1	
8.6. Mat.eletrico	1	£ 879.300			£ 879.300	100	0,44
Almanha	1	£ 879.300			£ 879.300	100	
8.7. Miscelanea	2	£ 493.035			£ 493.035	100	0,2
Inglaterra	2	£ 493.035			£ 493.035	100	
9. Diversificadas	16	£ 2.856.712			£ 2.856.712	100	1,2
Inglaterra	11	£ 1.264.828			£ 1.264.828	44,3	
Bélgica	1	£ 1.182.300			£ 1.182.300	41,4	
Estados Unidos	2	£ 215.649			£ 215.649	7,5	
Argent-Uruguai	1	£ 174.120			£ 174.120	6,1	
França	1	£ 19.815			£ 19.815	0,7	
TOTAL GENRL.	278	£116.440.816	£10.730.252	£62.351.409	£189.522.477	100	100
Inglaterra	133	£ 38.583.633	£ 8.900.202	£53.022.806	£100.506.641	53	
Estados Unidos	55	£ 36.925.350		£ 738.576	£ 37.663.926	19,9	
Canada	3	£ 14.261.501	£ 830.760	£ 5.949.759	£ 21.032.020	11,1	
França	37	£ 10.715.370		£ 2.464.748	£ 13.180.118	7,0	
Almanha	16	£ 6.059.965			£ 6.059.965	3,24	
Argent-Uruguai	15	£ 5.955.660			£ 5.955.660	3,1	
Bélgica	13	£ 3.039.401	£ 1.009.290	£ 175.520	£ 4.224.211	2,2	
Portugal	1	£ 270.000			£ 270.000	0,14	
Italia	2	£ 256.275			£ 256.275	0,13	
Sulça	1	£ 198.150			£ 198.150	0,1	
Japão	1	£ 102.259			£ 102.259	0,05	
Diferença	1	£ 73.245			£ 73.245	0,04	

OBSERVAÇÕES

- 1o) As obrigações (debêntures, bonus, etc.) de companhias não inglesas mas levantadas na Bolsa de Londres foram contabilizadas como capital ingles.
- 2o) A Brazil Railway Co (1907-E7,182.350-E22.524.715 de obrigações) não foi computada. Esta empresa é um "holding" de infra-estruturas e outras companhias já registradas. Sendo extremamente difícil separar o aparte de capital da própria Brazil Railway, preferimos não incluí-la para evitar dupla contagem.
- 3o) Registramos apenas £8.105.601 da Brazilian Traction, Light and Power em lugar dos £23.494.300, seu capital segundo o London Stock-Exchange Year Book. Foi descontado o capital das companhias que a formam: Rio de Janeiro Tramway, Light and Power; São Paulo Tramway, Light and Power e São Paulo Electric Company.
- * São 22 companhias ligadas ao setor de ferrovias; não computamos a Brazil Railway Co e registramos apenas a metade do capital da "Madeira and Mamoré Railway" (a outra parcela é da Port of Pará). Também computamos apenas 50% da Leopoldina Termi-nal Co (a outra parcela é da Leopoldina S.A.).



NOTAS

- (01) A partir de 1860 as empresas estrangeiras estão obrigadas a registrar-se mediante decreto-lei de autorização para funcionar no país. Coleção de Leis do Império e da República, Decretos-lei mencionados em "Sociedades Mercantis Autorizados a Funcionar no Brasil - Empresas Estrangeiras". Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio
- (02) Richard Graham, The Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914 - Cambridge University Press, Cambridge, 1969.
- (03) Wilson Cano, Raízes da Concentração Industrial em São Paulo, Tese de Doutorado apresentada ao IFCH-UNICAMP, 1975, vol. I, Tabela 2, pg. 28.
- (04) Robert Triffin - O Sistema Monetário Internacional, Ontem, Hoje e Amanhã, pg. 33, Editora Expressão e Cultura, 1972.
- (05) Veja-se a propósito, o período 1898-1902, quando a crise da economia cafeeira não se faz acompanhar de redução na entrada de capital estrangeiro. Torna-se importante assinalar que certos empreendimentos são mais sensíveis às flutuações econômicas do que outros. P. e. Seguros apresenta maior correlação com a conjuntura do que Mineração. Por outro lado, o "Funding Loan", a operação de resgate das ferrovias estrangeiras e a regularização da situação do Balanço de Pagamentos representavam um aval para as empresas estrangeiras que pretendessem ingressar no país aquela época. Veja-se Anibal Villela e Wilson Suzigan - Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira 1889-1945 - IPEA - Monografia nº 10 - Rio de Janeiro - 1973. Retomaremos esta questão na análise do período 1897-1902.
- (06) Veja-se Frienderlaender y Oser, História Econômica da Europa Moderna, cap. 16, Fondo de Cultura Económica, 1957
- (07) Barrat-Brown, After Imperialism, pg. 62, Humanities Press, 1970.
- (08) Ashworth - Breve História da Economia Internacional -

1850 a 1950 - cap. VII, pg. 186, Fondo de Cultura Económica, 1958.

- (09) Sobre a estabilidade e as regras do padrão ouro, veja-se Robert Triffin, op. cit., cap. 1.
- (10) Barratt.Brown, op. cit., pg. 75, Tabela II.
- (11) Veja-se capítulo 2, Crescimento e Diversificação dos Investimentos Estrangeiros no Brasil, 1903-1913.
- (12) Nurske, R. - International Investment to-day in the light of nineteenth-century Experience - The Economic Journal - The Quartely Journal of the Royal Economic Society - Edited by R. F. Harrod and E. G. Robinson. "Trabalho e Capital moviam-se lado a lado, suportando-se mutuamente".
- (13) E. J. Hobsbawn , The Age of Capital - 1848-1875; pg. 52 ; Charles Scribner's Sons, New York, 1975.
- (14) "The explanation for the Great Depression is sometimes given in terms of the overexpansion of industrial capacity, especially in coal and textiles in the boom of 1866-1873, which produced real output out cut off profits; or of a pause in the flow of investions between the original wave - in steel, railroads, cotton textiles, and iron ships with screw propellers - linked to the 1850 and 1860s, and the internal combustion engine and electrical appliances of the 1890s; or of the switch of investment from overseas to home construction, with the consequent improvement in the terms of trade, or of the decline in demand resulting from the fall in railway investment, the capital-saving character of the innovations in the application of iron and steam to shipbuilding, and the fact of fewer wars". Charles Kindleberger, Economic Growth in France and Britain, 1851-1950, pg. 11, A Clarion Book, Published by Simon and Schuster, 1969.
- (15) Maurice Dobb, Studies in the Development of Capitalism, cap. 7, pgs. 300 a 319, International Publishers, 1947.
- (16) Para o investimento de portfolio, característico do período em análise, a motivação mais importante são as diferenciais de taxa de juro. Sobre as possíveis razões para a queda da

taxa de juro acreditamos interessante reproduzir a observação de Marshall, citada por Dobb, op. cit., pg. 303: "A quantidade de capital que buscava investimento estava crescendo tão rapidamente, apesar da grande abertura do campo do investimento, que forçou para baixo a taxa de juros."

- (17) Dobb, op. cit., pg. 311.
- (18) Barratt Brown, op. cit., pgs. 69 a 74.
- (19) Veja-se Dobb, op. cit.; Hobsbawn - Industry and Empire, The Pelican Economic History of Britain, vol. 3, Penguin Books; e The Age of Capital, op. cit.
- (20) Rippy, British Investments in Latin America - 1822-1949, pgs. 25-26, ARchon Books, Hamden, Connecticut, 1966.
- (21) Para um estudo detalhado, veja-se Celso Furtado, Formação Econômica do Brasil, capítulos 21, 22 e 24. Editora Fundo de Cultura, quarta edição, setembro de 1961.
- (22) João Manuel Cardoso de Mello, O Capitalismo Tardio, tese de Doutorado apresentada ao IFCH-UNICAMP, pg. 83.
- (23) Graham, op. cit., pg. 83
- (24) Veja-se Fred Rippy, op. cit., pgs. 25, 37 e 67.
- (25) Esse item baseia-se em informações coletadas na revista Conjuntura Econômica - 1948 - Estudos Especiais - diversos números. Veja-se também a proposição Maurice Niveau, História de los Hechos Economicos Contemporâneos, Ediciones Ariel, Barcelona, cap. 1, pgs. 125 a 162. Para os dados sobre a situação do café, Antonio Delfin Neto, O problema do Café no Brasil, mimeo., pgs. 9 a 21,
- (26) Durante a guerra de Secessão o crescimento da exportação de algodão brasileiro deslocou a participação anterior do café de 60% da pauta para 45% do total de nossas exportações, sem que a produção de café houvesse caído. Delfin, op. cit., pg. 15.
- (27) Os efeitos da Guerra do Paraguai sobre o nível de atividade econômica são estudados por Rui Granziera - "Moeda e Crédito no Limiar do Capitalismo no Brasil", Tese de Doutorado apresentado ao IFCH, UNICAMP, 1976.

- (28) A análise se baseia nas tabelas elaboradas a partir da lista de empresas que pesquisamos. As fontes são apresentadas e discutidas nas páginas que introduzem a lista matriz. Não pretendemos exatidão absoluta nas cifras mas apenas indicações quanto a ordem de grandeza do capital aportado pelas empresas estrangeiras comprando-as por setor e por país de origem dos capitais.
- (29) Além disso, a tendência ao crescimento das exportações de capital inglês se acentua, como se sabe, a partir de 1870.
- (30) Ver Joslin, A Century of Banking in Latin America.
- (31) O London and Brazilian Bank, (que em 1871 passa a chamar-se New London and ...). e o London and River Plate fundem-se num período posterior (1924) surgindo o Bank of London and South America. O capital desses bancos muitas vezes servia a diferentes países da América Latina.
- (32) Estevão Pinto, História de uma Estrada-de-Ferro do Nordeste, Livraria José Olympio Editora, 1949, pgs. 52 e gravura na página 58.
- (33) Estevão Pinto, op. cit., pg. 118.
- (34) Esta sumária apresentação da conjuntura internacional baseia-se em Conjuntura Econômica, op. cit., e Maurice Niveau, op. cit.. Nosso objetivo é reter apenas os traços mais gerais que nos permitam periodizar as diferentes fases deste pequeno ciclo.
- (35) Vide Delfin Netto, op. cit., pg. 20.
- (36) Vide apêndice a este período: as Ferrovias - Caminhos de uma nova época.
- (37) Wilson Cano, op. cit., pg. 21.
- (38) Wilson Cano, op. cit., vol. I, Tab. 2, pg. 28
- (39) Wilson Cano, op. cit., vol. I, pg. 11
- (40) Veja-se Michael Hall, Emigrazione Italiana a San Paolo Tra 1880 e 1920, pag. 139, Quaderni Storici 25, 1974. "Mentre si dice frequentemente che l'abolizione della schiavitù rese possibile l'imigrazione di massa, è proprio il rapporto opposto ad essere probabilmente più vicino al vero".

- (41) João Manuel Cardoso de Mello, op. cit., pg. 111.
- (42) Vide Hobsbawn, Industry and Empire, op. cit., Penguin Books.
- (43) Cano, op. cit., vol. 1, pg. 58, observa que a importância do capital estrangeiro no setor ferroviário de São Paulo foi significativamente menor do que no resto do país.
- (44) Graham, op. cit., pg. 54. Além destas ferrovias paulistas também levantaram empréstimos em Londres a E.F.D. Pedro II (1,5 milhões de libras) e a E.F. do Sapucaí (1,1 milhões em 1889).
- (45) Cyro Diocleciano Ribeiro Pessoa Junior - Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brazil, Precedido da Respectiva Legislação, dados obtidos a partir da relação das ferrovias estudadas pelo autor. A E.F. Paulista voltou a contrair um novo empréstimo, maior que o mencionada, por volta de 1901.
- (46) The Companhia Paulista de Estradas de Ferro 1868-1900: A Local Railway Enterprise in São Paulo, Brazil, Robert H. Mattoon, Jr. - 1971 - A Dissertation Presented to the Faculty of the Graduate School of the Yale University in Candidacy for the Degree of Doctor of Philosophy, University Microfilms, Michigan, 1972. "The Paulista's founders were leaders whose business, political, and family affairs bridged urban and rural domains. These urban agriculturalists organized themselves and raised the capital necessary to form the Companhia Paulista and lay its first stretch of track between Jundiaí and Campinas. Their example provide a rare opportunity to view a landed elite combining the necessary elements to produce and industrial innovation of the railroad's magnitude." pg. 45 e 47.
- (47) Mattoon, op. cit., pg. 69.
- (48) Fernando de Azevedo, Um trem corre para o Oeste, Segunda Edição, Melhoramentos, pg. 46.
- (49) Vide Apendice: As Estradas de Ferro: Caminhos de uma Nova Época.

- (50) As reações do capital também devem ter sido ocasionadas pelo próprio fracasso da experiência. Para um tratamento detalhado, veja-se Peter Eisemberg The Sugar Industry in Pernambuco - 1840-1910 - Modernization Without Change cap. V, University of California Press.
- (51) Platt, Economic Imperialism and the Businessman: Britain and Latin America before 1914 - em Studies in the Theory of Imperialism, Edited By Roger Owen and Bob Sutcliffe.
- (52) De 5,6 milhões de libras entre 1860-75, para 360 mil entre 1876-86.
- (53) Em geral o retorno garantido variava de 5 a 7% sobre o custo estimado para a construção da estrada, que muitas vezes era menor do que o capital dispendido em sua construção. Ver Cyro Diocleciano Ribeiro Pessoa Junior, op. cit. la. parte, Legislação. A garantia de juros é extinta em 1901 com a operação de resgate das ferrovias - Veja-se apêndice ao período 1897-1902.
- (54) A extensão das terras cedidas dependia da localização das ferrovias. Em áreas isoladas se concedia 30 Km e em áreas mais povoadas bem menos.
- (55) Pessoa Junior, op. cit., Cap. VI, Das minas e subterrâneos, artigo 129, Regulamento sobre Segurança, Polícia e Conservação das Estradas de Ferro em tráfego - 1857.
- (56) Estevão Pinto, op. cit., pgs. 56-57.
- (57) M. P. Pavlovitch, As grandes vias terrestres e Marítimas do Futuro, São Petersburgo, 1913, pgs. 143, citado por N. Bukarin, O Imperialismo e a Economia Mundial, pg. 141.
- (58) Ver Graham, op. cit., cap. Coffee and Rails.
- (59) Fernando de Azevedo, op. cit.; o grifo é meu.
- (60) Fernando de Azevedo, op. cit., pg. 33.
- (61) Relatório do Dr. Aristides Gólvão de Queiroz - 4/7/1894, citado por Pessoa Junior, op. cit., pg. 116.
- (62) Pessoa Junior, op. cit., dados calculados a partir da relação de ferrovias dos Estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

- (63) Pessoa Junior, op. cit., pg. 457.
- (64) Neste país as péssimas colheitas e sobretudo a conturbada situação política explicam os problemas da Casa Baring.
- (65) Charles Kindleberger, op. cit., pg. 11.
- (66) Em 1887/88, 3,3 milhões de sacas contra 6,2 milhões em 1886/87.
- (67) Wilson Cano, op. cit., tabela 2, pg. 28.
- (68) A entrada de imigrantes, que cresce nos anos de 1886 e 1887 (de 9,5 mil a 32,1 mil) totaliza 727 mil entre 1886 e 1897, o que, obviamente, ampliava consideravelmente as necessidades correntes de moeda na economia.
- (69) W. Cano, op. cit., pg. 140.
- (70) As importações de alimentos eram as que mais cresciam no período dado o aumento da demanda exercida pela massa agora assalariada. Como, por outro lado, a agricultura interna comercial de alimentos ainda não havia se desenvolvido, a ampliação de sua demanda exigia crescentes importações.
- (71) Também ingressa neste período a Rio Claro-São Paulo Railway Company (1899 - £600.000), que em 1892 seria vendida pelos ingleses à Paulista.
- (72) Censo de 1907, pg. 39, vol. III. Indústria de Transporte e Indústria 1º abril.
- (73) Dados do Brazilian Year Book (Brazilian Review - J. P. Willeman) 1908-09.
- (74) Como os Estados brasileiros podiam também pedir empréstimos ao exterior, o serviço da dívida aumentou consideravelmente - cerca de 53% nos dez primeiros anos da República - Villela, op. cit., pg. 37
- (75) Brazilian Review - 14/03/1899
- (76) Brazilian Review - 17/01/1899
- (77) Brazilian Review - 1º número de janeiro de 1899
- (78) Brazilian Review - 07/02/1899
- (79) Brazilian Review - 1º número de janeiro do mesmo ano.

- (80) Ver Serzedelo Correia, O Problema Econômico do Brasil, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1903.
- (81) Brazilian Review, 24/01/1899.
- (82) Brazilian Year Book, 1909.
- (83) Essa parte se baseia fundamentalmente no Relatório apresentado a Joaquim Murinho, por J. C. Rodrigues - Comissário Especial - "O Resgate das Estradas de Forno do Recife a São Francisco e de outras que gozavam da garantia de juros", Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1902.
- (84) Apêndice ao período 1876-1886 - As Estradas de Ferro: Caminhos de uma nova Época.
- (85) Hobsbawn, Eric, Industry and Empire, cap. 9, pg. 178
- (86) Hobsbawn, op. cit., p. 189.
- (87) Vide Barrat Brown, op. cit., cap. II, sobre o insucesso da campanha de Joseph Chamberlain.
- (88) Veja-se Revista Conjuntura Econômica, 1948, op. cit., diversos números. Veja-se também a propósito, Maurice Niveau, op. cit., cap. I, pgs. 125 a 162.
- (89) Paul A. Baran e Pal M. Sweezy, em Capitalismo Monopolista, cap. 8. Sobre a História do Capital Monopolista, Biblioteca de Ciências Sociais, Zahar Editores, 1966, apresentam uma versão diferente sobre a conjuntura cíclica norte-americana. Para estes autores, já no período 1908-12 apareciam sinais de depressão econômica, uma vez que por volta de 1907 se encerravam os estímulos derivados da construção das ferrovias. Considero, contudo, as provas apresentadas insuficientes para configurar uma fase tendendo à estagnação, como querem os autores.
- (90) A breve mais intensa crise norte-americana de 1907 refletiu-se, contudo, sobre a considerável redução na entrada de capitais de Companhias Estrangeiras no ano de 1908.
- (91) Cf. Paul Neuhaus - História monetária do Brasil - 1900-1945, Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais.

- (92) Cf. Cano, op. cit. Tabela 2, pg. 28, volume I.
- (93) A formação de capital no gasto público representou em média a elevação da taxa de 19%- Cf. Paulo Neuhaus, op. cit.
- (94) Paulo Neuhaus, op. cit.
- (95) "Multiplicavam-se e redobravam os ataques ao projeto eventual da Caixa de Conversão, concretizado num projeto de David Campista ao Parlamento, fortemente contrariado por vultos de valor como, entre outros, Joaquim Murtinho". Affonso de E. Taunay, Pequena história do Café no Brasil, p. 334, Ed. do Departamento Nacional do Café, Rio de Janeiro, Brasil, 1945.
- (96) Para o exame do funcionamento da caixa, veja-se, entre outros, Villela, op. cit., e J. F. Normano - Evolução Econômica do Brasil, pg. 235 e seguintes, 2a. edição, Brasiliense, Companhia Editora Nacional, 1945.
- (97) Entre os outros recursos financeiros obtidos estão: o adiantamento de £ 1 milhão do Brazilianische Bank für Deutschland em 1906; o arrendamento da Sorocabana Railway Co. que levantou £ 2 milhões em 1907; e o empréstimo de £ 3 milhões da casa Rotshild, autorizado pelo governo federal. Cf. Delfim Netto, op. cit., João Manuel Cardoso de Mello, op. cit.
- (98) Delfim Netto, op. cit., pgs. 61 a 88.
- (99) "A análise dos três "espaços" do café, bem como das repercussões advindas da Política de Defesa do Café, foi feita por Antonio Barros de Castro em Café - Auge, sobrevida e superação em A Herança Regional no Desenvolvimento Brasileiro, 7 ensaios sobre a economia brasileira, vol. II, Editora Forense.
- 100) Veja-se, entre outros, Antonio Barros de Castro, op. cit.
- 101) Veja-se Wilson Cano, op. cit., tabela 5, pg. 44 e tabela 6, pg. 48.
- 102) J. M. Cardoso de Mello, op. cit., pgs. 168/169.

- 103) A esse respeito veja-se as análises de W. Cano, op. cit., J. M. Cardoso de Mello, op. cit.; Sérgio Silva, Sobre as origens da indústria no Brasil - Comunicação a XXVIII Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, BH, 07.75; Warren Dean, A industrialização em São Paulo e Flávio e Maria Thereza Versiani, A indústria brasileira antes de 30: uma contribuição, outubro de 1974, mimeo.
- 104) Estamos considerando as modificações de capital das empresas já estabelecidas e todas as obrigações (debêntures, bo nus, etc.) levantadas nas Bolsas de Valores Internacionais (Londres, Nova York e Paris).
- 105) Considere-se o fato de que não incluímos a holding norte-americana Brasil Railway Co., para evitar duplas contagens, e consideramos como capital inglês, as debêntures levantadas em Londres por empresas norte-americanas. O investimento norte-americano no Brasil neste período tem sido subestimado em vários estudos, em particular o das Nações Unidas. Isto se explica pelo fato de se basearem todos na fonte mais autorizada - o livro de Cleona Lewis, America's stake in International Investments - que não tem dados completos (em todos os setores de sua análise) para o Brasil. Na ausência destes dados se supõe que o investimento norte-americano naqueles itens seja igual a zero, o que é um equívoco.
- 06) Graham, op. cit., cap. 12, Declining Influence, pgs. 298 a 318.
- 07) Não nos referimos ao capital alemão porque suspeitamos de que inúmeras companhias alemãs, em especial no comércio importador-exportador, não estejam registradas como sociedades anônimas e por isso nossos dados devem subestimar a importância do capital alemão. Por outro lado, o investimento alemão não poderia igualar-se, por exemplo, ao americano, uma vez que seus interesses concentram-se, como se sabe, no Oriente Próximo, em especial na Turquia.

- 108) Joseph A. Schumpeter- Business Cycles, a Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process Cap. VII, ponto C, pg. 215 a 230, McGraw-Hill Book Company New York, Toronto, London.
- 109) Veja-se o apêndice a este capítulo: Algumas das Grandes Empresas Estrangeiras do Período.
- 110) A respeito veja-se a clássica obra de Hilferding, Le Capital Financier, Etude sur le developpement recent du Capitalisme, 1910. Traduction by Les Editions de Minuit, 1970 e a versão moderna de A. Gerschenkron, Economic Backwardness in Historical Perspective, a Book of Essays, Russia: Patterns and Problems of Economic Development, 1861-1958, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1966.
- 111) Remetemos a Luciano Martins, Politique et Developpement Economique: Estructures et Systeme de Decisions au Bresil, cap. V, La Siderurgie et l'Estatisme, Doctorat d'Etat présenté a l'Université René Decartes, para a reconstituição da história dessa companhia e da construção do nosso parque siderurgico. Não reproduziremos aqui parte da história da Itabira Iron Ore porque sua importancia cresce nos anos 20 do nosso século.
- 112) Os escritórios de representação comercial estão contabilizados no item "Importação-Exportação-Filiais". Das 12 casas aí registradas, as mais importantes são a Ingersoll Rand Corporation (USA-1911), a Galena Signal Oil Co of Brazil (USA-1913), o conhecido truste AEG, Südamerikanische Elektrizitäts Gessellschaft (Alemanha-1913), a Brazilianische Siemens Schuckertwerke Elektrizitäts Gessellschaft (1905-Alemanha) e a Cia. Continental de Cigarros, Ltd (Inglaterra-1913).
- 113) A esse respeito veja-se Dudley Maynard Phelps - The Migration of Industry to South America. Segundo o autor, a Otis Elevator fabricava no Brasil as cabines e demais acessórios, importando basicamente os mecanismos de içar.

- (114) Veja-se no apêndice deste capítulo, referências à importante empresa Brazil Land Cattle and Packing Co, subsidiária da Brazil Railway Company, de Farguhar
- (115) B. Y. B., op. cit., 1908-1909, publicação de J. P. Willeman, The Brazilian Review, Veja-se também a retrospectiva histórica do grupo BRASCAN.
- (116) Charles A. Gauld, The Last Titan Percival Farguhar American Entrepreneur in Latin American.
- (117) A reconstituição da Rio de Janeiro Tramway, Light and Power foi realizada por Eli Whitney Debevoise II, Percival Farquhar, and the "Chain of Profit": An Historical Case Study in Multinational Business. Latin American Studies 90, M. Alfred Stepan, abril 15, 1974. Reproduziremos uma síntese deste excelente estudo.
- 118) Brazilian Year Book, 1908-1909.
- 119) Ver Brazilian Year Book, op. cit.
- 120) Em 1915, P. Farquhar vendeu seus interesses na R.J.T.L.P., bem como a participação em empresas urbanas na Guatemala, levantando 30 milhões de dólares para outros empreendimentos no Brasil que estavam sob ameaça de ruína. Debevoise, op. cit.
- 121) Na mesma linha de centralização dos Serviços Urbanos, a Bahia Tramway, Light and Power Co (1905, US\$ 7 milhões, empresa norte-americana de propriedade de Farquhar e que nada tem a ver com a Brazilian Traction...) reproduziria a escala de sua "irmã" carioca. Comprou os Carris Elétricos da cidade de Salvador; a maioria do capital da "Cie d'Eclairage da Bahia", que detinha o direito exclusivo dos serviços de gaz e eletricidade (energia e iluminação elétrica); e também os direitos de produção de energia no Rio Jequiriça (queda de Santarém) construindo uma pequena usina hidroelétrica. Vkr. B.Y.B., 1908 e 1909.
- 122) Citado por Debevoise, op. cit., pg. 44.
- 123) Reproduzimos aqui uma síntese da história contada por Ely Debevoise, op. cit., Veja-se também B.Y.B., 1908-1909, Empresas norte-americanas e London Stock-Exchange Year Book, 1913, Railways.

EXPLICAÇÕES SOBRE A TABELA MATRIZ

1) Fontes citadas

Observe-se que na parte superior de cada informação encontra-se uma letra minúscula. Esta letra indica a(s) fonte(s) do dado utilizado que são as seguintes:

a) Decretos-Lei da Coleção de Leis do Império e da República, listados em "Sociedades Mercantis Autorizadas a Funcionar no País, 1860-1945, Empresas Estrangeiras" - Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio.

Os Decretos fornecem o nome da empresa, a data de fundação, o país de origem dos capitais, os objetivos estatutários da companhia, muitas vezes a sede social e na maioria dos casos o capital nominal declarado. Quando inexistia a informação sobre o capital da firma, usamos as fichas de empresas estrangeiras de um arquivo "morto" do Ministério de Indústria e Comércio, em Brasília.

Os Decretos têm diferentes objetivos: pedidos de autorização para funcionar no país; aumentos de capital das empresas estrangeiras; abertura de filiais; cessação de atividades. Foram pesquisados apenas os decretos de "autorização para funcionar no país". Eliminamos da amostra as empresas para as quais não foi possível obter informações sobre seu capital por alguma das fontes alternativas e as que, comprovado por decretos de cessação de atividades, tiveram pequena duração. Alternativamente foram incluídas as companhias estrangeiras

que, apesar de não citadas em "Sociedades Mercantis..." constavam de outras publicações (o que se reconhece pela letra minúscula que acompanha o nome da empresa).

A mais importante vantagem da pesquisa dos decretos é a de sistematizar os dados, possibilitando obter uma aproximação do número de empresas estrangeiras que se estabeleceram no Brasil ano a ano e do fluxo do seu investimento - informação detalhada que não se encontra em outros trabalhos. Entre as principais desvantagens estão: a de incluir empresas que talvez não tenham chegado a existir; o capital declarado é apenas a decisão originária de investir, que pode modificar-se (em geral, trata-se do capital autorizado - "authorized"); não fornecer dados de reinvestimento; enfim, apresenta todas as inconveniências de se trabalhar com dados de decretos em lugar de informações fornecidas pelas próprias empresas. Procuramos contornar estas limitações através do confronto entre os diferentes trabalhos enumerados a seguir.

b) Fred Rippy - British Investments in Latin America, 1822 - 1949 - A Casa Study in the Operations of Private Enterprise in Retarded Regions. Archon Books Handen, Connecticut, 1959 (usamos a edição de 1966). Este excelente trabalho cita inúmeras empresas estrangeiras, com dados de capital e data de fundação. A fonte do autor é, basicamente, o "London Stock-Exchange Year Book".

c) London Stock-Exchange Year Book - anos de 1913 e 1928. Lista de empresas com negócios no Brasil que cotavam ações na

g) Cyro Diocleciano Ribeiro Pessoa Junior - Estudo Descriptivo das Estradas de Ferro do Brazil - precedido da respectiva legislação. Parecer oficial dado em virtude de despacho do Exmo. Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional - 1886. Este excelente documento reproduz todas as informações mais importantes sobre as companhias de estradas de ferro, nacionais e estrangeiras, construídas no Brasil até 1885.

h) Brazilian Review - 1911, diversos números.

i) Eli Whitney Debevoise II - Percival Farquhar and the "Chain of Profit". An Historical Case Study in Multinational Business - Yale College - 1974 - Latin American Studies 90, mimeo. Este trabalho refere-se sobretudo às empresas dirigidas por Percival Farquhar.

2) Classificação Setorial

2.1. - S.B. - Serviços Básicos

S.B.-Ferr - Empresas construtoras, administradoras ou de alguma forma relacionadas com as ferrovias construídas no país.

S.B.-C.G. - Companhias de Gaz (serviços urbanos de distribuição de gaz)

S.B.-T.U. - Transporte urbano (em especial bondes ou ferrovias urbanas)

Bolsa de Valores de Londres, elaborada por Marcelo Paiva Abreu e gentilmente cedida.

d) Brazilian Year Book - 1908 e 1909 - A Brazilian Review, publicação semanal (que entre 1899 e 1914 apresenta este nome e daí em diante denomina-se Willeman's Brazilian Review), dirigida a investidores estrangeiros e editada por Willeman, publicou nos anos de 1908 e 1909 um anuário contendo preciosas informações estatísticas sobre o Brasil que vão desde as séries de Comércio Exterior, endividamento externo por Estados e Municípios, até uma lista praticamente completa de empresas nacionais e estrangeiras com negócios no país. Esta lista inclui também comentários sobre a composição do capital das empresas, as modificações deste capital ao longo dos anos, com dados sobre o tipo de negócio da empresa, sobre os dividendos por elas distribuídos em diferentes anos e outros resultados econômicos.

e) Fundação Getúlio Vargas - 1931. Trata-se de uma lista de empresas estrangeiras no Brasil com o capital destas companhias em 1930. Infelizmente foi impossível precisar melhor a fonte.

f) Brazilian Review - 1899, diversos números. Usamos os comentários sobre empresas estrangeiras mais conhecidas.

M-X Borr - Companhias que atuam na comercialização da borracha.

2.7. - Agro-Div - Companhias estabelecidas no setor agrícola, na pecuária, nas indústrias extrativas, etc. Dada a dificuldade de estabelecer se de fato produzem ou apenas comercializam produtos primários, ficam genericamente aí classificadas.

2.8. - I.T. - Indústria de Transformação.

I.T.-Açúcar - Usinas açucareiras

I.T.-B.K. - Companhias produtoras de máquinas e equipamentos, em geral simples e destinadas à agricultura.

I.T.-Alim - Setor de alimentos (estão incluídas as bebidas e os poucos frigoríficos - ou "meat packing industries").

I.T.-V.T.C. - Vestuário, textil e calçados; dado o reduzido número de empresas aí classificadas fundimos os 3 sub-setores.

I.T.-Quim-Far - Indústrias químicas e farmacêuticas (incluindo cosméticos, sabonetes, etc.)

I.T.-M.E. - Material elétrico (fios, cabos, lâmpadas, etc.)

I.T.-Miscelânea - o que não foi classificado nos outros itens da indústria de transformação.

2.9. - Diversificadas - companhias cujos estatutos apresentavam uma gama variada de objetivos, para as quais não se obteve informação adicional que permitisse a classificação em um setor determinado.

S.B.-Illum.- Iluminação (a gaz e elétrica; inclui também geração de energia).

S.B.-Telef.-Teleg. - Telefones e Telégrafos.

S.B.-Portos - Companhias construtoras, administradoras ou de melhoramentos de portos.

S.B.-C.N. - Companhias de navegação (fluvial e marítima).

S.B.-O.P. - Obras públicas (serviços de água, esgotos, limpeza pública, e demais melhoramentos urbanos).

S.B.-S.P. - Serviços particulares (empresas de engenharia, construção civil, consultoria, etc.).

2. - Bancos ou casas de representação bancária.

3. - Invest. - Investimento (companhias de crédito e financiamento, administradoras de valores e fundos).

4. - Mineração - Companhias de mineração (ouro, prata, ferrosos, etc.).

5. - Seguros - Companhias de seguros.

6. - M-X - Companhias ligadas ao comércio de importação e exportação ou simplesmente a atividades comerciais.

M-X Div. - Comércio importador-exportador diversificado (casas importadoras de artigos que vão desde alimentos a máquinas).

M-X Filial - Conhecidas empresas estrangeiras do setor industrial que instalam, como primeira etapa de migração para o país, escritórios de representação comercial.

M-X Café - Companhias exportadoras e eventualmente produtoras de café.

Como se vê, esta classificação nada tem de original, mas nos parece ser a que melhor se adapta às empresas estrangeiras que tinham negócios no Brasil. A classificação foi algumas vezes arbitrária e subjetiva, possibilitando possíveis equívocos.

3) Capital

Nesta coluna encontram-se os dados de capital obtidos nos decretos-lei de autorização para funcionarem no país, expresso nas moedas dos países de origem das empresas. Nos casos em que as empresas foram obtidas em outras fontes, consta a letra minúscula correspondente ao trabalho utilizado.

4) Capital em £ utilizado

Nesta coluna são necessárias explicações de 2 tipos:

1º) algumas vezes, as diversas fontes utilizadas apresentavam discordâncias quanto ao volume de capital declarado pelas companhias estrangeiras. Esta discordância deve-se ao fato de que os decretos apresentam, em geral, o capital autorizado (authorized). No entanto, nos interessava o capital subscrito (issued) e no ~~melhor~~ dos casos, quando possível de obter, o capital integralizado (paid-up). Adotamos o seguinte critério de escolha: os dados da fonte b foram os escolhidos para o período até 1900; na ausência deles e para anos próximos a 1913, privilegiamos o capital mencionado na fonte c; para ferrovias antes

de 1886, preferimos os dados de g; em anos próximos a 1908 e 1909, privilegiamos os dados da fonte d e por último aceitamos os dados de a. Assim obtemos, nessa coluna, o capital utilizado em nosso estudo.

29) o capital das empresas não inglesas foi convertido a libras com o objetivo de agregação e comparação. As fontes utilizadas para as conversões cambiais são as seguintes:

- Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio - 1876 a 1880;
- Antonio Delfim Netto - O problema do café no Brasil;
- Villela e Suzigan - Política do governo e crescimento da economia brasileira - 1880 - 1945. Tav.VII, pg. 424;
- Anuaire Statistique - France - 1910-20;
- Anuário da Liga das Nações (League of Nations, 1926);
- Statistik Arsbok - 1915 (Suécia).

5) Modificações no capital

Esta coluna mostra o capital das empresas em diferentes anos segundo as fontes assinaladas.

6) Obrigações das empresas

Esta coluna indica para diferentes anos, o estoque de obrigações das empresas (debêntures, bonus, etc.) segundo as fontes mencionadas. Usamos, quando possível, apenas as obrigações "outstanding", ou seja, as que ainda não tinham sido resgatadas pelas empresas.

7) Observações

Apresentamos aĩ todas as informações que conseguimos sobre os negócios das companhias estrangeiras (as associações, fusões, dividendos distribuídos, etc.).

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
The Selar John D'Al-Rey Mining Co.	1862	Inglaterra	Mineraçao	£ 253.000 ^a	£ 253.000 ^a	£ 200.000 ^b - 1862 £ 252.000 ^d - 1862 £ 432.000 ^d - 1891 £ 462.000 ^d - 1893 £ 500.000 ^d - 1894 £ 600.000 ^d - 1895 £ 700.000 ^d - 1904 Auth Les. £ 546.265 £ 646.265 ^c - 1913 £ 646.265 ^c - 1930 £ 613.165 ^f - 1899	£ 82.220 ^d	Dividendos: ^d 74-5-30%; 75-6-50%; 76-7-37,5%; 77-8-35%; 78-9-27,5%; 79-80-25%; 80-1-5%; 81-2-10%; 82-3 to 95-6-11; 36-7-2,5%; 97-8-5%; 98-9-11,5%; 99-1900-12,5%; 1900-01-10%; 01-02-5%; 02-3-6%; 03-04-5%; 04-05-33,14%; 05-06-1,2/3%; 06-7 a 07-8-5%.
Cia. Inglesa de Mineraçao Montes Auroas	1862	Inglaterra	Mineraçao	S/K	S/K			
Cia. de Seguros Garantia	1862	Portugal	Seguros	Deposito 10.000\$000	£ 1.094			
Cia. de Seguros Fidelidade	1862	Portugal	Seguros	Deposito 10.000\$000	£ 1.094			
Brazilian and Portuguese Bank	1863	Inglaterra	Banco	£ 500.000 ^b	£ 500.000 ^b	£ 1.000.000 ^f - 1899		
D. Pedro North M'El-Rey Mining Co. Ltd	1863	Inglaterra	Mineraçao	S/K				
Sta. Barbara Gold Mining Co. Ltd.	1863	Inglaterra	Mineraçao	£ 20.000 ^a	£ 20.000	£ 30.000 ^b - 1868		
Imperial Fire Insurance Co.	1863	Inglaterra	Seguros	Deposito 10.000\$000	£ 1.122			
British Bank of South America	1863	Inglaterra	Banco	£ 1.000.000 ^a	£ 650.000	(paid-up £ 650.000) £ 1.300.000 - 1907 £ 1.000.000 ^c - call-up 1913		^d Dividendos: 92/95-10%; 96-08%; 97/98-06%; 99/1900-08%; 01/02-06%; 03/04-08%; 05-09%; 06-10%; 07-11%; 08-13%.

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
1. São Paulo Railway Co. Limited	1860	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 2.000.000 ^a	£ 2.000.000	£ 2.650.000 ^d - 1889 £ 3.000.000 ^b - 1900 £ 4.000.000 ^c - 1896 1896 ^d 1913 ^e £ 6.000.000 ^e - 1931	£ 750.000 ^d - 1865 £ 1.000.000 ^d - 1896 Estoque £ 2.000.000 ^c - 1913	Dividendos - 1890 - 14% ^b 1900 - 11,2% ^b 1890 ^d - Pagou todas as garantias recebidas 1895 - Dobrou a linha, a cidade e o porto de Santos saíram da zona de privilégio de 31 Km.
2. Cia. de Gás de Bahia	1861	Inglaterra	S.B.-C.G.	£ 100.000 ^{a,b}	£ 100.000	£ 100.000 ^b - 1890 fim da	Estoque £ 2.000.000 ^c - 1930 £ 2.000.000 ^c - 1931	Cf. Bahia Gas and Electric Co. 1906 - EDA - \$ 3.500.000
3. Bahia Steam Navigation Co. Ltd.	1862	Inglaterra	S.B.-C.M.	S/R				
4. The London and River Plate Bank	1862	Inglaterra	Banco	£ 600.000 ^b	£ 600.000	Paid-up £ 2.000.000 ^d Auth - £ 600.000 £ 900.000 ^d - 1889-90 £ 1.500.000 ^f 1899 (Auth) £ 1.200.000 ^d - 1907 Paid-up £ 1.800.000 - 1913 (Auth-£ 4 milhões, Iss-£ 3 milhões)		Dividendos ^d 94-95-16%; 95-96-18%; 96-97 a 900-01-20%; 01 a 03-18%; 03-04-19%; 04-05 a 08-09-20%; Fusão com o London and Brazilian Bank (1924) (Bank of London and South America)
London and Brazilian Bank Limited	1862	Inglaterra	Banco	£ 450.000 ^b	£ 450.000	£ 1.000.000 ^d - 1871 £ 1.250.000 ^d - 1887 £ 1.500.000 ^{d,f} - 1891 £ 2.000.000 ^d - 1907 £ 1,8 milhões paid-up - 1913 Auth 4 milhões, Iss-2.000.000		1871 - New London and Br. Bank Dividendos ^d 86-87-12%; 87-88-12%; 88-89-12%; 89-90-12%; 90-96-14%; 96-98-10%; 1898-1901-14%; 1902-04-10%; 04-05-12,5%; 1905-6 a 08-9-15%. Fusão com o London and River Plate (Bank of London and South Am) £ 3.540.000 - 1931 ^g

NOME DA CONFERENCIA		ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
15. Anglo Brazilian Gold Co. Ltd	1864	Inglaterra	Mineração		S/K				
16. The Royal Insurance Co Ltd	1864	Inglaterra	Seguros		£ 1.000.000 ^b	£ 1.000.000	£ 9.000.000 ^c - 1899 ^e £ 2.799.715 - 1931		1899 £-Fundos Acumulados - £ 9.244.903
17. Rio de Janeiro Gas Co	1865	Inglaterra	S.B.-C.G.	(1873) a	£ 750.000	£ 750.000			
18. London, Brighton and South Coast Railway Ltd	1865	Inglaterra	Banco		£ 1.250.000 ^b	£ 1.250.000			
19. The Para Gas Co. Ltd	1866	Inglaterra	S.B.-C.G.	£ 100.000 ^a	£ 166.870 ^b	£ 166.870 ^b - 1866 £ 175.000 ^b - 1867 £ 200.000 ^b - 1874 Paid £ 49.000 ^d - 1898 £ 49.000 ^c - 1913 £ 49.000 ^c - 1930	£ 20.000 ^d	Dividendas: 1903-04 - 6%; 04-5-5%; 05-06-7,5%; 06-7-6%; 07-8-0 Resend " em 23 a Para Electric Railways	
20. Liverpool and London Insurance Co	1866	Inglaterra	Seguros	Deposito 10.000\$000	£ 1.000	1.000 contos de reis			
21. The Patagonia and Steam Transport Co. Ltd	1867	Inglaterra	S.B.-Fert	£ 89.906 ^b	£ 89.906				
22. Liverpool and London and Globe Insurance Co	1867	Inglaterra	Seguros	Deposito 10.000\$000	£ 919	1931 - e 1.000.000\$000			
23. Northern Assurance Co	1867	Inglaterra	Seguros	Deposito 10.000\$000	£ 919				
24. The City of London Corporation	1868	Inglaterra	S.B.-O.P.	£ 481.786 ^b	£ 481.786 ^a				* Estimativa a partir dos dados de b (total do Investimento inicial em O.P.)
25. Botanical Garden Railway Co	1868	Inglaterra	S.B.-T.U.	£ 1.400.000 ^b	£ 1.400.000				
26. The Manchester Gas Co. Ltd	1868	Inglaterra	S.B.-C.G.	£ 75.000 ^a	£ 75.000				

NOME DA COMPANHIA		ANO DE FUNDACÃO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
Queen Insurance ^a		1868	Inglaterra	Seguros	Depósito 30.000\$000	£ 2.125			
The Rosco Grande Gold Mining		1868	Inglaterra	Mineração	S/K ^a				
The S. Vicente Mining Co, Ltd ^a		1868	Inglaterra	Mineração	S/K ^a				Suscensora da Zact D'el Rey
Recife Drainage Co ^a		1869	Inglaterra	S.B.-O.P.	£ 481.786 ^b	£ 481.786 ^b			Final da concessão em d 1908
Brazilian Street Railway Co, ^a Ltd		1869	Inglaterra	S.B.-T.U.	£ 100.000 ^c	£ 100.000	(autho) £ 120.000 (issued) £ 119.437 ^d	£ 55.000 - out attending ^d £ 45.950 - 1908	
Rio de Janeiro Street RW ^a Co		1869	E. U. A.	S.B.-T.U.	S/K				
The Alliance British and Foreign Life and Fire Assurance		1869	Inglaterra	Seguros	Depósito 10.000\$000	£ 792			
Teguerill Gold Mining Co, Ltd ^a		1869	Inglaterra	Mineração	S/K				
General Brazilian Mining Co, Ltd ^a		1869	Inglaterra	Mineração	S/K				
Perambuco Street RW		1870	E. U. A.	S.B.-T.U.	S/K				
The Commercial Union Assurance Co		1870	Inglaterra	Seguros	Depósito 10.000\$000	£ 919	£ 3.750.000 - 1931 ^e		
The British and Foreign Life ^a and Fire - Assurance Alliance		1870	Inglaterra	Seguros	Depósito 10.000\$000	£ 919			
The British and Foreign Marine ^a Insurance Co, Ltd		1870	Inglaterra	Seguros	10.000\$000	£ 919			
North British and Mercantile Insurance Co		1870	Inglaterra	Seguros	10.000\$000	£ 919			
Im. de Favegação Brasileira ^a		1871	E. U. A.	S.B.-C.M.	S/K				

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACÃO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL & UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
42. Cia. Brasileira Limitada de Estrada de Ferro Porto Alegre - Hamburgo	1871	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 375.000 ^e	£ 375.000 ^e		Auth £ 200.000 ^d - 1897 Issued £ 173.414	Foi confiscada pelo governo que pagou £ 202.500
43. Scottish Commercial Fire Insurance Co	1871	Inglaterra	Seguros	10.000\$000	£ 995			
44. La Popular Fluminense	1871	Argentina	Invest.	500.000 Pesos	£ 40.000			
45. The South Brazilian Ry, Ltd	1872	Inglaterra	S.B.-Ferro	B/K				
46. The Amazon Steam Navigation Co, Ltd	1872	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 606.285 ^a	£ 507.237 ^d	£ 1.000.000 Auth £ 808.380 Issued £ 507.237 paid-up		1867 ^d - goza de subeidião do governo para Transporte entre Pará e Oiapoque
47. São Paulo Gas Company	1872	Inglaterra	S.B.-C.G.	£ 10.000 ^a	£ 70.000 ^d	£ 70.000 ^d - 1867 £ 80.000 ^d - 1873 £ 100.000 ^d - 1884 £ 150.000 ^d - 1889 £ 250.000 ^d - 1890 £ 425.000 ^e - 1913 £ 425.000 ^e - 1930	£ 125.000 ^d Auth depois de 1900 £ 55.000 ^d - Issued 1906 £ 125.000 ^e - 1913 1930 - 0	1867 ^a + 1898 - tb Iluminação Dividendos: 01-02-8%; 03-04-7%; 05-6-8%; 07-08-8%
48. The Madeira and Marore Rv Co	1872	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 600.000	£ 600.000			1872 - não vingou, ingleses desistem. 1907 - americanos (Parcially Foreigner)
49. The S. Pedro Brazil Gas Co ^a , Ltd	1872	Inglaterra	S.B.-C.G.	£ 480.000 ^b				
50. The London and Lancashire Fire Insurance Co	1872	Inglaterra	Seguros	£2.127.500 ^f	£ 2.127.500	£ 3.000.000 ^f - 1888 Auth Issued - £ 2.127.500 ^f Reservas £ 676.355 ^f		

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACÃO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
51. Union Marine Insurance Co. Ltd	1872	Inglaterra	Seguros	Depósito 10.000\$000	£ 1.060			
52. Companhia de Seguros Indemnizadora	1872	Portugal	Seguros	Depósito 20.000\$000	£ 2.120			
53. Imperial Brazilian Collieries Ltd	1872	Inglaterra	Mineração	S/K	S/K			
54. The Bragança Gold Mining Co. Ltd	1872	Inglaterra	Mineração	S/K	S/K			
55. Banque Breillienne Française	1872	Franga	Banco	Fr. 10.000.000	£ 387.387			
56. D. Pedro I Railway Co. Ltd	1872	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 4.000.000	£ 4.000.000			
57. The Brazilian Submarine Telegraph Co. Ltd	1873	Inglaterra	S.B.-Tel-Telegr.	£ 1.300.000 ^a	£ 1.000.000 ^b	£ 1.000.000 ^b		Em 1899 fundiu com o Western and Brazilian Telegraph Company: Surgiu a Western Telegraph Company
58. The Great Western of Brazil Railway Co.	1873	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 300.000 ^c	£ 300.000 ^c	£ 562.500 ^d - 1877 £ 1.000.000 ^d - 1904 £ 1.250.000 ^d - 1907 £ 2.000.000 ^e - 1913 £ 2.250.000 ^e - 1930 £ 1.500.000 ^e - 1931	£ 306.250 ^d - 1880 £ 693.700 ^d - 1908 £ 1.956.850 ^e - 1913 £ 1.622.850 ^e - 1930 £ 1.499.950 ^e - 1931	Em 1901 - Leasing das seguintes companhias: Recife and São Francisco R.W (125 Km) e da Sul de Pernambuco R.W (194 Km) e da Conde D'Eu, Central de Alagoas, Natal e Nova Cruz e Paulo Afonso R.W. Ver - WILKMAN - compreende 893 miles Dividendo: 6% entre 1901 - 1908
59. Western and Brazilian Telegraph Co. Ltd	1873	Inglaterra	S.B.-Telegr.-Telegr.	S/K				Vide no 56
60. Sociedade Transatlântica de seguros contra fogo	1873	Alemanha	Seguros	Depósito 10.000\$000	£ 1.088			
61. Companhia Transatlântica de seguros marítimos e terrestres	1873	Alemanha	Seguros	Depósito 10.000\$000	£ 1.088			
62. Banco Alemão Brasileiro	1873	Alemanha	Banco	R\$25.000.000	£ 1.251.770			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
63. The Imperial Credit Brazilian Foncier Limited	1873	Inglaterra	Invest.	£ 2.000.000 ^a	£ 2.000.000			
64. Ceará Gaz Co. Ltd.	1874	Inglaterra	S.B.-C.G.	£ 30.000 ^a	£ 30.000	£ 49.420 ^c - 1913 £ 40.136 ^a - 1920 £ 60.000 ^a - 1908 £ 49.420 - Issued £ 46.594 - called-up	£ 20.200 ^c - 1930 £ 11.300 ^d - 1905	1866 - d - Dividendos 1900 - 7%; 01-02-03 - 4%; 03-04 - 04-05 - 5%; 05-06 - 6%; 06-07 - 7%; 07-08 - 8%
65. Norwich Union ^a Fire Insurance Society	1874	Inglaterra	Seguros	Depósito : 10.000\$000 ^a	£ 1.073			
66. Brazilian Consoles ^a Mining Co. Ltd	1874	Inglaterra	Mineração	S/K ^a				
67. The West India ^a And Panama Telegraph. Ltd.	1875	Inglaterra	S.B.-Telef ^a -Telef	£ 650.000 ^a	£ 650.000			
68. Sociedade ^a Hannseatica de Seguros	1875	Alemanha	Seguros	Depósito 10.000\$000 ^a	£ 1.138			
69. Banco Portuguez ^a do Brasil	1875	Portugal	Banco	S/K ^a		- 1931 - 50.000.000\$000 ^a		
70. The Conde D'Eu ^a Railway Co.	1875	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 683.000 ^a	£ 683.000	£ 675.000 - Fim de 80		
71. Estrada de Ferro ^a Terresa Cristiana	1876	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 300.000 ^a	£ 300.000			
72. Brazilian Imperial Railway Ltd.	1876	Inglaterra	Ferre-S.B.	£ 737.500 ^a	£ 737.500			
73. The Amazon Tug and ^a Lighterage	1876	Inglaterra	S.B.-Ilum.	£ 481.786 ^b	£ 481.786			Vide no 24
74. Cia. ^a Seguros contra Incendio Berlin - Colonia	1876	Alemanha	Seguros	10.000\$000 ^a	£ 1.055			
75. Cia. de Seguros Constancia Portuense	1876	Portugal	Seguros	10.000\$000 ^a	£ 1.055			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
76. The Guardian ^a Fire and Life Assurance	1876	Inglaterra	Seguros	10.000\$000 ^a £	1.055			
77. Pitangui Gold Mining	1876	Inglaterra	Mineração	S/K				
78. Cia. de Estrada de Ferro do Matel Nova Cruz	1876	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 580.000 ^a £	580.000			
79. Cia. Hamburgo ^a Magdeburgo	1877	Alemanha	Seguros	Mk2.000.000 ^a £	98.091			
80. The Dacca Twist ^a Co. Ltd	1877	Inglaterra	M-X-Div.	£ 2.000.000 ^a £	2.000.000			
81. The London Platino Brazilian Telegraph Co Ltd	1878	Inglaterra	S.B.-Telef - Telef	£ 400.000 ^a £	400.000			
82. The S. Cyrillaco ^a Gold Mining Co.	1878	U. S. A.	Mineração	S/K ^a				
83. Wilson Sons and ^a Co. Ltd	1878	Inglaterra	M-X-Div.	£ 99.038.00 ^a £	9.466			
84. The Minas-Rio RM. ^a	1880	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 1.000.000	£ 1.000.000	£ 550.000 ^a		£ - Levantamento de K de £ 550.000
85. Sociedade Anonima ^a de Trabalhos Dyle and Bacalan	1880	Franga	S.B.-O.P.	Fr.7.500.000 ^a £	303.093			
86. Cie. Generale ^a de chemins de Fer Brésiliens	1880	Franga	S.B.-Ferro	Fr.1.000.000 ^a £	404.124	Fr.32.500.000 ^a - 1885 ou £ 891.225		O custo da Estrada de Ferro foi de 32.500.000 francos
87. The Rio Grande do Sul ^a Gold Mining Co. Ltd.	1880	Inglaterra	Mineração	S/K ^a				
88. The Brazilian ^a Gold Mines	1880	Inglaterra	Mineração	S/K ^a				
89. Banco Comercio ^a e Industria	1880	Portugal	Banco	S/K ^a				
90. Norddeutsches ^a Feuer- und Versicherungs Gesellschaft	1880	Alemanha	Seguros	10.000\$000 ^a £	920			
91. Schweizerische ^a Lloyd Reassurances	1880	Suíça	Seguros	10.000\$000 ^a £	920			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL £	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
92. Telephone Co. of Brazil ^a	1881	U.S.A.	S.B.-Telef. -telef.	£ s/K				The Rio de Janeiro Telephone Co.: US\$ 1.000.000 + US\$ 1.000.000 de debentures - R.J.T.U.P. Co. em 1906 detem todo o K em açoes
93. The City of Santos Improvements ^a	1881	Inglaterra	S.B.-O.P.	£ 120.000 ^a	£ 120.000	£ 825.000 ^c - 1913 Autho Issued ^c - £ 175.000 1930 ^c - £ 1.200.000	£ 331.600 ^c - 1913	
94. Alagoas RW Co. Ltd ^{a, b}	1881	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 300.000 ^b	£ 420.000 ^c		£ 80.400 ^c - 1930	
95. Cie Imperiale du Chemin de Fer de Rio Grande do Sul	1881	France	S.B.-Ferre	Fr. 10.000.000 ^a	£ 400.000			1883 - fusão com a Southern Brazilian R. G. S. RW. CO.
96. Banco Alliança ^a	1881	Portugal	Banco	4.000.000 ^a	£ 360.000			
97. The Phoenix Assurance Co. ^a	1881	Inglaterra	Seguros	10.0005000 ^a	£ 901	1931 - 1.600 contos ^a		
98. Lion Fire Insurance Co.	1881	Inglaterra	Seguros	10.0005000 ^a	£ 901			
99. Brazilian Exploration Co., Ltd	1881	Inglaterra	S.B.-Ferre	359.235 ^a	£ 359.235			1883 : cede a concessão para a Sergipe RW Co.
100. The Brazilian Sugar Factories Co. Ltd.	1882	Inglaterra	I.T. - Açucar	£ 112.500 ^a	£ 112.500			
101. The Central sugar Factories of Brazil Ltd.	1882	Inglaterra	I.T. - Açucar	£ 600.000 ^a	£ 600.000			

NOBRE DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL?	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
103. Rio de Janeiro City Improvement Co., Ltd.	1882	Inglaterra	S.B.-O.P.	£ 1.000.000 ^b	£ 1.000.000	Auth CAPITAL? £ 1.250.000 ^d - 1908 Issued ^d £ 1.192.775 ^d - 1908 £ 1.192.775 ^c - 1913 £ 1.431.390 ^c - 1930 ^d	Auth £ 100.000 ^d - 1878 Auth £ 35.000 ^d - 1879 Auth £ 65.000 ^d - 1880 Auth Outstanding - 1908 £ 300.000 - £ 108.300 £ 365.000 - 82,84,85,91 & 93 £ 200.000 - 1891 £ 565.000 - £ 433.200 outstanding £ 250.000 - 1908 £ 624.900 ^c - 1913 £ 23.000 ^c - 1930	Dividendos: 80 a 84-6%; 85-5 3/4%; 86-6 1/2%; 87-7 1/2%; 88-8%; 89-90-7%; 91-2 1/2%; 92-1%; 93-99-0; 1900-5%; 01-6%; 02-04-7%
104. The Rio Grande do Sul RW Co., Ltd	1883	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 2.500.000 ^a	£ 2.500.000			
105. The Sergipe RW ^a	1883	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 1.000.000 ^a	£ 1.000.000			1883 - O Governo não deu aprovação aos Estatutos declarando elevado o orçamento
106. Brazil Great Southern RW ^a	1883	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 675.000 ^a	£ 675.000	£ 350.000-Fully paid ^{c, d} 1913 £ 250.000 ^d - 1886 £ 350.000-Fully paid ^d 1930 £ 100.000 ^c - 1893 £ 243.000 ^c - 1900 em diante	200.000 ^d - 1888	
107. Southern Brazilian Rio ^a Grande do Sul RW Co., Ltd	1883	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 600.000 ^a	£ 600.000			Vide no 96
108. The Minas Central RW of Brazil Ltd	1883	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 732.500 ^a	£ 732.500			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
109. Great Northern Ry Brasil Ltd ^a	1883	Inglaterra	S.B.- Ferr	Auth £ 1.506.000 ^b	£ 137.000 ^d			A ferrovia nunca foi construída - 1906 ação contra o Governo
110. The Tubarão Gold Mining Co. Ltd ^a	1883	Inglaterra	Mineração	£ 100.000 ^a	£ 100.000			
111. The Cabacal Co.	1883	Inglaterra	Mineração	£ 100.000 ^a	£ 100.000			
112. Companhia General de Minas de Diamante	1883	Francia	Mineração	S/R ^a				
113. Cia. de Seguros da Prússia ^a	1883	Alemanha	Seguros	10.000\$000 ^a	£ 882			
114. The North Brazilian Sugar Factories Co. Ltd	1883	Inglaterra	I.T.-Açu-car	£ 450.000 ^a	£ 450.000	Auth £ 700.000 ^d - 1883 £ 207.431 ^d - £ 203.351 ^d - 1887 £ 101.118 ^d - 1889 £ 100.154 ^d - 1905 £ 100.154 ^c - 1913	£ 20.000-£ 15.000 outa £ 15.000 ^d £ 66.000 ^c - 1913	Dividendos: 1894-5-4%; 95-96-2,5%; 96-97-0; 97-98-0; 98-99-4%; 99-1900-5% 01 a 03-4-0; 04-05-e-05-06-6%; 06-7-0 07-08-5% 1895 - ^d cancelada garantia de juros 6% a/ £ 939.375 Desaparece em 26 ^c
115. London and Brazilian Sugar Co Ltd	1883	Inglaterra	I.T.-Açu-car	£ 260.000 ^a	£ 260.000			
116. The São Paulo Central Sugar ^a Factories of Brasil Ltd	1883	Inglaterra	I.T.-Açu-car	£ 80.250 ^a	£ 80.250			
117. The Rio de Janeiro Central Sugar Factories Ltd	1883	Inglaterra	I.T.-Açu-car	£ 141.500 ^a	£ 141.500			
118. Nazare Central Sugar Factory of Brasil Ltd	1884	Inglaterra	I.T.-Açu-car	£ 146.750 ^b	£ 146.750			
119. Para Central Sugar ^a Factory Co. Ltd.	1884	Inglaterra	I.T.-Açu-car	£ 146.750 ^b	£ 146.750			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	RECEITA	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
120. Bahia Central Sugar ^a Factories	1884	Inglaterra	I.T.-Algarve	£ 100.000 ^a	£ 130.240	Authe ^a £ 127.500 ^d £ 138.240 ^d - Paid-up pay £ 126.000 ^d - paid-up - 1890 £ 40.000 ^d (28.000 em circulacao) K-£ 140.000 - 1891	Authe ^a £ 42.000 ^d £ 42.000 ^d out standing - 1936	1909 - Em liquidacao
121. The Campos Syndicate Ltd ^a	1885	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 150.000 ^a	£ 150.000	Kauthe and issued ^d	£ 70.000 ^d authe standing £ 68.000	
122. The Central Harbour ^a Corporation Ltd	1885	Inglaterra	S.B.-Porto	£ 200.000 ^a	£ 200.000			
123. The London Assurance ^a	1885	Inglaterra	Seguros	10.000.000 ^a	£ 890			
124. The New York Life Insurance ^a Co	1885	U. S. A.	Seguros	US\$ 200.000 ^a	£ 40.000			
125. The Nassau Trading Co ^a	1885	Inglaterra	M-X-Div.	S/X ^a				
126. Societe Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro	1886	Belgica	S.B.-C.G.	Fr. 5.000.000 ^a	197.952			Deite a concessao para servicos de gaz e iluminacao electrica 1908 - R.J. Gaz Co. detem as acoes e debentures da S.A. du Gaz de R.J. (R.J.T.L.P.)
127. Cia. de Seguros Loyd Suizo de Zurich	1886	Suiza	Seguros	10.000.000 ^a	£ 890			
128. The Alliance Assurance Co, Ltd ^a	1886	Inglaterra	Seguros	£ 500.000 ^a	£ 500.000 ^a			
129. The Globe Marine Insurance Co ^a	1886	Inglaterra	Seguros	£ 500.000 ^a	£ 500.000			
130. Lidgetwood Manufacturing Co ^a	1886	U. S. A.	I.T.-B.K.	\$ 50.000 ^a	£ 10.000			
131. S.A. de Obras e Emprezas do Brasil	1887	Belgica	S.B.-S.P.	Fr. 950.000 ^a	£ 29.693 ^a	Fr. 2.000.000 ^d - 1887 + £ 49.487	500.000.000 ^d - 1905	Iluminacao em Miteroi

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	ORCAO DE EMPREGOS	RELAÇÕES
132. Société Anonyme des Mines d'Or de Paria	1887	France	Mineração	Fr. 1.000.000 ^a	£ 71.300 ^a			
133. The Barcelos Gold Mines, Ltd	1887	Inglaterra	Mineração	£ 100.000 ^a	£ 100.000			
134. Montclair Vericharung Gesellschaft	1887	Alemanha	Seguros	Mks 6.000.000 ^a	£ 291.120			
135. The Brazilian Coal Co, Ltd ^a	1887	Inglaterra	Mineração	£ 50.000 ^a	£ 50.000			
136. S.A. des Anciens Etablissements d'ail	1887	France	I.T.-B.K.	Fr. 20.000.000 ^a	£ 792.200			
137. The R.J. Flour Mills ^a and Granaries Ltd	1887	Inglaterra	I.T.-Alim	£ 250.000 ^d	£ 250.000 ^a	Autn		
					£ 158.760 ^b	£ 158.760 ^b - 1880	£ 68.040 ^d - 1903	
					£ 158.760 ^b	£ 608.001 - 1913	+ £ 158.760 ^d	
					£ 1.364.838 ^b - 1926	£ 1.364.838 ^b - 1926	+ £ 66.240 ^d - bonom	
					£ 1.364.838 ^b - 1930	antes de 1890 ^d		
					£ 250.000 ^d - antes de 1892	antes de £ 158.760		
					1892	1897 ^d - £ 150.000		
					£ 175.000 ^d - 1892	out standing		
					(£ 158.760 - paid-up)	£ 107.400		
					£ 608.001 ^c - 1913	£ 40.000 ^c - 1913		
					£ 1.364.838 ^c - 1930	£ 242.000 ^c - 1930		
					£ 333.760 ^c - 1931			
138. Pacific Steam Navigation Co.	1888	Inglaterra	S.B.-C.N.	S/K ^a				
139. La Veloce ^a	1888	Italia	S.B.-C.N.	Liras 15.000.000 ^a	£ 586.500			
140. Adria Magyar Tenjert ^a Bolozasai Revezonytarsasag	1888	Hungria	S.B.-C.N.	Fr. 1.750.000 ^a	£ 64.067 ^a			
141. United States and Brazil Mail Steamship Co.	1888	U. S. A.	S.B.-C.N.	S/K ^a				
142. Shaw Savill and Albion Co, Ltd	1888	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 700.000 ^a	£ 700.000			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
143. New Zealand Shipping Co, Ltd	1888	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 1.000.000 ^a	£ 1.000.000			
144. Cia. Francaise de Navigation a Vapor "Chargeurs Reunis"	1888	Francia	S.B.-C.N.	Fr8.000.000 ^a	£ 320.000			
145. Cia Liverpool, Brasil and Plate Steam Navigation	1888	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 350.000 ^a	£ 350.000 ^a	1865 K = d 1873 - £ 600.000 (Auth) 1911 - £ 595.000 paid-up		Segundo d foi fornada em 1865 com o mesmo K
146. Hamburg-Sudamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft	1888	Alemanha	S.B.-C.N.	Mks3.750.000	£ 181.790 ^a			
147. The Charente Steam Ships Ltd	1888	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 512.000 ^a	£ 512.000			
148. Antwerp, London and Brasil Line of Packets Sociedade Anonima	1888	Belgica	S.B.-C.N.	Fr. 102.000 ^a	£ 4.038			
149. The Tibery Dredging Co, Ltd	1888	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 20.000	£ 20.000			
150. The Para Transportation and Trading Co	1888	U. S. A.	S.B.-C.N.	\$ 7.000.000 ^a	£ 1.430.730			
151. The Rio de Janeiro and Northern Ry Co, Ltd	1888	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 207.431 ^a	£ 207.431			
152. The Ouro Preto Gold Mines of Brasil, Ltd	1888	Inglaterra	Mineração	£ 400.000 ^a	£ 213.100 ^d	x = Auth ^d - 1884 £ 213.100 ^d - paid-up £ 140.000 ^d - 1909 £ 136.634 ^c - 1913 £ 320.000 ^b - 1890 £ 133.000 ^c - 1899	52.720 ^d - antes de 1900	1884 - d - registrada 1893 termina em 1915 f - Reclamações sobre as taxas excessivas - 200% da venda; zona de veto sobre
153. The Goyaz Mining Co	1888	U. S. A.	Mineração	US\$3.000.000	£ 613.000 ^a			
154. Hermann Deutsche Siedlungs Gesellschaft	1888	Alemanha	Agro-Div. (colonização)	Mks 250.000	£ 12.130 ^a			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OPERACOES DAS EMPRESAS	COMENTARIOS
255. Brasilianische Bank fur Deutschland	1888	Alemanha	Banco	1.000.000.000 ^a Paid-up	485.200	K = paid-up ^d		Fundado pelo Banco de Hamburgo e Norddeutsche Bank of Hamburg Dividendos: 1888-5%; 90-10%; 91-92-16%; 93-8,5%; 94-10%; 95-12%; 96-5%; 97 a 99-12%; 1900-9%; 01-3%; 02-03-6%; 04-8% de 05 a 09-10%
156. The Thames and Mersey Marine Insurance Co., Ltd	1888	Inglaterra	Seguros	£ 2.000.000 ^a	£ 2.000.000			
157. The South British Fire and Marine Insurance Co of New Zealand	1888	Nova Zelândia (Inglaterra)	Seguros	£ 500.000 ^a	£ 500.000			
158. London and Lancashire Fire Insurance Co	1888	Inglaterra	Seguros	£ 3.000.000 ^a	£ 3.000.000	29.734 contos ^e - 1931		
159. Preussische National-Versicherungs Gesellschaft	1888	Alemanha	Seguros	1.000.000.000 ^a	436.680			
160. The Brazilian Extract of Meat and Hide Factory, Ltd.	1888	Inglaterra	I.T.-Alim	£ 200.000 ^a	115.564 ^d	K Auth ^d = Issued ^d - £ 115.564 £ 21.104 ^e - 1913 Auth £ 115.564 ^e	£ 50.000 ^d - outstanding 1909 £ 3.900 £ 8.000 - 1913	Dividendos: 1902-5%; 1903-7,5%; 04-05-10%; 06-20%; 07-15%; 08-5%. Desaparece em 1929
161. Railway Construction Co., Ltd	1889	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 220.000 ^a	£ 220.000			
162. Noral Gutacher Lloyd ^a	1889	Alemanha	S.B.-C.N.	1.000.000.000 ^a	1.453.557			
163. The Rio Claro-São Paulo FV Co., Ltd	1889	Inglaterra	S.B.-Ferre	£ 600.000 ^a	£ 600.000	£ 850.000 ^d - 1909 Issued ^d - 1909 £ 750.000 - 1909	£ 600.000 ^d - 1889	1892 ^d - Foi vendido para a Paulista por £ 2.775.000 Dividendos: 01-2 até 05-06-14%; 06-07 a 08-09-13 3/4%
164. Société Anonyme du Chemin de Fer Brevante Minas	1889	Belgica	S.B.-Ferre	Fr 10.000.000 ^a	395.904			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
165. Pelotas and Colonias Railway Co ^a	1889	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 350.000 ^a	£ 350.000			
166. The Equitable Life Assurance Society	1889	U. S. A.	Seguros	US\$ 100.000	£ 20.439			
167. Singer Manufacturing Co	1889	U. S. A.	M-X-Filial	S/K				
168. Oscar Phillipps And Co, Ltd	1889	Inglaterra	M-X-Div.	£ 1.000.000 ^a	£ 1.000.000			
169. Navigazione Generale Italiana Società Riunite Florio e Rubattino	1890	Italia	S.B.-C.N.	Liras 10.000.000 ^a	£ 390.993			
170. Cie Nationale de Navigation de Marseille	1890	França	S.B.-C.N.	S/K ^a				
171. Sociedade de Navegação a Vapor do Lloyd Austro-Hungaro	1890	Austria-Hungria	S.B.-C.N.	S/K ^a				
172. Cie des Chemins de Fer ^a Sud-Oest Brésiliens	1890	Belgica	S.B.-Ferr	Fr 3.291.750 ^d	£ 130.386			Vendida ao Gov. Bras. em 1902 e cedeu o direito p/Cie Aux-de Chemins de Fer au Brésil. (se tornou detentora de ações dela investindo parte dos Rescalson Bonos)
173. Nederlandsch Amerikansche Stoomvaart Maatschappij	1890	Holanda	S.B.-C.N.	E/R ^a				
174. Société Franco Brésillienne de Travaux Publics	1890	França	S.B.-S.P.	Fr 1.000.000 ^a	£ 39.610			
175. Cie Americaine D'Éclairage ^a	1890	Bélgica	S.B.-Ilum.	Fr. 500.000 ^a	£ 19.785			
176. Società Italiana D'Esportazione Maritimo Dell'Acqua	1890	Italia	M-X-Div.	Liras ^a 10.000.000	£ 390.993			
177. Austrian Lloyd's Steam Navigation Co	1892	Austria	S.B.-C.N.	Florins Austrialianos 18.900.000	£ 1.566.967			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
178. The New York Commercial Co of Brasil	1892	U. S. A.	M-X-Borr	50.000 ^a £	10.238			
179. The D. Pedro Gold Mining Co, Ltd	1892	Inglaterra	Mineração	125.000 ^a £	125.000			
180. Norton, Megaw and Co, Ltd ^a	1893	Inglaterra	S.B.-C.N. ou M-X-Div.	100.000 ^a £	100.000			
181. The Brazilian Contracts Corporation Ltd	1894	Inglaterra	S.B.-S.P.	S/K ^a				
182. Brazil Gold Exploring Syndicate, Ltd	1894	Inglaterra	Mineração	20.000 ^d £	17.494 ^d £	50.000 ^d - 1897 £ 17.494 ^d paid-up) £ 16.434 ^c - 1913	1.750 ^d £ 1.580 ^d £	Não está trabalhando em 1909 Dado a para 1897
183. The Amazon Telegraph Co ^a	1895	Inglaterra	S.B.-Telef. - Teleg.	250.000 ^a £	250.000	K = Fully ^d paid - 1909 £ 200.000 ^d Auth K = Fully ^c paid - 1913 £ 160.900 ^d Iss K = Fully ^c paid - 1920 £ 136.700 - 1908 + £150.000 ^d - Iss £ 100.000 outstanding £ 76.300 £ 287.100 ^c - 1913 made ^c - 1930		
184. Cie des Produits Cibles ^a	1895	Belgica	Agro-Div	Fr 3.500.000 ^a £	138.538			
185. Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft	1895	Alemanha	Seguros	Thalers ^a 5.000.000				
186. Cie des Chemins de Fer ^a Orientaux Du-Brésil	1896	Belgica	S.B.-Ferre	Fr25.000.000 ^a £	990.970			
187. Cia. das Estradas de Ferro Espírito Santo a Minas	1896	Belgica	S.B.-Ferre	Fr12.500.000 ^a £	495.485			
188. The National Brazilian Harbort Co. Ltd	1896	Inglaterra	S.B.-Portos	£ 560.000 ^a £	560.000			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	ORIGEM DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
189. The Manchester Fire Assurance Co ^a	1896	Inglaterra	Seguros	£ 2.000.000 ^a	£ 2.000.000			
190. "La Poncierna" Cia ^a contra os riscos de transportes e acidentes de toda natureza	1896	Franga	Seguros	Fr25.000.000 ^a	£ 592.260			
191. Dumont Coffee Co Ltd ^d	1896	Inglaterra	M-X-Café	£ 800.000	£ 800.000	£ 799.900 ^c - 1913	£ 200.000 ^d (Autno - 400.000) £ 382.200 - 1913 ^c	^d Inclue producao de café (110.000 acres - 13.261 p/café) com 4.400.000 árvores de café; tem uma ferrovia de 85 m de extensão conectando com a Hogiana. Dividendos: 1900-2, 5%; 01-5%; 02-0; 03-3/4%; 04-5 3/4%; 05-11 1/4%; 06-Idem.
192. The Espírito Santo and Caravelas Ry Co, Ltd	1897	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 200.000 ^a	£ 200.000			
193. São Paulo Coffee Estates Co, Ltd	1897	Inglaterra	M-X-Café	£ 160.000 ^a	£ 160.000	£ 270.000 ^d - 1909 £ 270.000 - 1913 ^c £ 270.000 - 1930 ^c	£ 160.000 - 1897 ^d + £ 26.000 - 1906 ^d £ 77.800 - 1913 ^c	^d Inclue producao; a fazenda também tem uma ferrovia eletrificada. Dividendos: 1897-7%; 98-8,5%; 99-0%; 1900-7%; 01-7%; 02-0%; 03-0%; 04-7%; 05-6%, 06-8%, 07-8%; 08-7%.
194. The Santana Gold Mining ^a Co	1897	Inglaterra	Mineração	£ 150.000 ^a	£ 150.000			Sucesora da The D. Pedro Gold Mining na 180 AX - £ 25.000
195. Société Anonyme des Mines d'Or Ouro Fella	1897	Franga	Mineração	Fr 1.250.000	£ 49.678 ^a			
196. The São Bento Gold Estates Ltd. ^a	1897	Inglaterra	Mineração	£ 250.000 ^a	£ 250.000	£ 300.000 - 1908 ^d		Em liquidação em 1909
197. The Parla Gold Mining Co, of Brasil Limited	1897	Inglaterra	Mineração	£ 60.000 ^a	£ 60.000			
198. Cia. Bon Vista ^a	1897	Franga	Mineração	Fr 1.000.000	£ 39.742 ^a			
200. Empresa Industrial do Petróleo ^a	1897	U. S. A.	M-X-Div.	S/K ^a				

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
200. The Sears & Roebuck Co. ^a	1897	U. S. A.	M-X-Borr	US\$100.000 ^a	£ 20.478	(Autho) £ 6.820.000 - 1908 ^d £ 5.820.000 - Issued ^d £ 8.536.030 - 1913 ^e £ 9.716.030 - 1930 ^e £ 9.716.030 - 1931 ^e	£ 1.100.000 - 1897 ^d + £ 600.000 - 1898 ^d + £ 700.000 - 1901 ^d + £ 275.100 - 1902 ^d + £ 350.000 - 1903 ^d + £ 405.000 - 1904 ^d + £ 152.150 - 1905 ^d 3.582.250 £ Estoque £ 5.373.100 - 1931 ^e Estoque £ 5.495.300 - 1913 ^e £ 5.503.869 - 1930 ^e	Foi construída com Ks nacionais
201. The Leopoldina R.R. Co. ^a	1898	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 5.500.000 ^a	£ 5.500.000			
202. Neumann, Gepp and Co. Ltd. ^a	1898	Inglaterra	X-M-Café	£ 100.000 ^a	£ 100.00			
203. Cia. de Seguros Contra Fogo ^a L'Union	1898	Francia	Seguros	Fr10.000.000 ^a	£ 395.554			
204. Atlas Assurance Co. Ltd. ^a	1898	Inglaterra	Seguros	£ 1.200.000 ^a	£ 1.200.000	1.000\$000 - 1931 ^e		
205. Cie. Auxiliere Des Chemins de ^a Fer du Bresil	1898	Belgica	S.B.-Ferro	Fr 4.500.000 ^a	£ 177.625	1898 - K igual ^d Fr30.000.000 - 1909 ^d	(£ 98.850) Fr 2.500.000 - 1899 ^d + Fr 34.000 - 1905 ^d + Fr 30.000 - 1906 ^d + Fr 36.000 - 1907 ^d	
206. The Western Telegraph Co. Ltd. ^a	1899	Inglaterra	S.B.-Telef - Telef	£ 1.300.000 ^a	£ 1.300.000 não contar	(Autho) £ 2.500.000 - 1909 ^d £ 2.079.300 - 1909 ^d	£ 800.000 - 1900 ^d	Punção da no 57 e no 59. Dividendos: 91/92-6,5%; 92/93-6,5%; 94/08-7%; 08-09-6%
207. F.S. Hampshire And Co. Ltd. ^a	1899	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 30.000 ^a	£ 30.000			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	DEBENTURES - DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
208. The São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd.	1899	Canadá	S.B.-T.U. e Ilum.	US\$16.000.000 ^a	£ 1.228.082	US\$ 7.500.000 - 1899 ^d US\$ 9.100.000 ^d - 1906/7 US\$10.000.000 ^d - 1908 (Anho) \$ 9.700.000 ^d - 1908 Fully Paid \$ 10.000.000 - 1913 ^c \$ 10.000.000 - 1930 ^c	US\$ 6.000.000 - 1901 ^d \$ 9.999.996 - 1913 ^c \$ 3.999.996 - 1930 ^c	1899 - adquiriu todas as linhas de bonde de São Paulo e construiu esta Hidroelétrica no Parnaíba (16.000 Kw). Dividendos: 1902-3 3/4%; 03-5 3/4%; 04-7,5%; 05-06-07-8%; 08-9%; - Entre os diretores PARAGUARI; Em 1913 passa para o trustee da Brazilian B.T.L.P.
209. Rio de Janeiro Harbour and Dock	1899	Inglaterra	S.B.-Portos	600.000 ^a	£ 600.000			
210. The Amazon Rubber Estate Ltd.	1899	Inglaterra	M-X-Borr	S/X ^a				
211. Sucrerie de Piracicaba	1899	França	I.T.-Açúcar	Fr 2.200.000 ^a	£ 87.187 ^a			Companhia comprou uma usina já existente. Em 1907 funde-se com outras e virou Société de Sucrerie Brésilienne.
212. Societe de La Sucrerie Villa Ruffard	1899	França	I.T.-Açúcar	Fr16.000.000 ^a	£ 634.090 ^a			Vide obs. no 222
213. Societe Anonyme des Destilleries Brésilienne	1899	Belgica	I.T.-Alm ^a	Fr 300.000	£ 11.862			
214. Societe Anonyme de Mine de Manganese D'Ouro Preto	1899	Belgica	Mineração	Fr 3.000.000 ^a	£ 118.620 ^a			
215. Brasilianische Elektrizitäts Gesellschaft	1899	Alemanha	S.B.-Telegr - Telet					Detém o monopólio do serviço de telefones do Rio de Janeiro (garantida pelo Gov) A.R.J.T.L.P. detém as ações da the B.V. Telephone Company que detém as ações da B.E.G.(Brasilianische Elektrizitäts Gesellschaft). Pagou logo o edifício e foi reconstruído com o mais moderno equipamento da Western Electric Co. de Chicago, em uso em B.T.L. Chicago etc. 4057 assinantes-capacidade para 4.800. Em 1909 a capacidade aumentou para

4.800. Em 1909 a capacidade aumentou para

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
216. Comptoir Colonial Français ^a	1899	Francia	S.B.-S.P.	Fr. 2.000.000 ^a	£ 79.261			
217. Società Per l'Esportazione ^a e per l'Industria Italo-Americana	1899	Itália	X-M-Div	liras 11.200.000 ^a	£ 438.480			1.000.000 liras empregado no Brasil
218. Sociedade Anonima Mala Portuguesa ^a	1900	Portugal	X.B.-C.N.	1.800.000\$000 ^a	£ 71.250			
219. Cie. de Caoutchouc Du Haut Congo ^a	1900	Belgica	M-X-Borr	Fr. 1.000.000 ^a	£ 39.668			
220. The Rubber States of Para ^a	1900	Inglaterra	M-X-Borr	£ 350.000 ^a	£ 350.000			
221. Monzini Schiffini and Companhia ^a	1900	Itália	I.T.-V.T.C.	Liras 700.000 ^a	£ 26.075			
222. Sociedade Anonima Sucrerie de Cupim	1900	Francia	I.T.Açúcar	Fr. 1.250.000 ^a	£ 49.694			Funde numa única cta. em 1907: Societe de Sucrerie Bresillienne.
223. Cie. Diamantina ^a	1900	Francia	Mineração	Fr. 2.000.000 ^a	£ 80.000			
224. Mines de Cuivre de Camouan ^a	1900	Belgica	Mineração	Fr. 1.500.000 ^a	£ 59.500	Fr. 1.980.000 - 1902 ^d (D £ 15.868)		
225. H. B. Perry and Co. Ltd. ^a	1900	Inglaterra	M-X-Div.	£ 20.000 ^a	£ 20.000			
226. Henry Rogers and Sons Co. of Brasil Ltd.	1900.	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 10.000	£ 10.000			
227. Banque Belge de Prete Fonciere ^a	1900	Belgica	Banco	Fr. 5.000.000 ^a	£ 198.338 ^a	Fr. 12.000.000 - 1901 ^d		Entre os subscritores estão a Companhia Anversoise D'Entrepise Colonial et Industrielle Brasilianische Bank Fur Deutschland Banque D'Anvers
228. Sociedade Anonima Mutua La Acreditiva	1900	Argentina	Invest.	1.000.000 pesos	£ 80.000			
229. Nord Deutsche Versicherungs Gesellschaft	1900	Alemanha	Seguros	Mk. 1.500.000 ^a	£ 217.468	4.000.000\$000 ^a - 1931		
230. The Lancashire Insurance Co.	1900	Inglaterra	Seguro	£ 3.000.000	£ 3.000.000			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	MODIFICAÇÕES D/E EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
231. Cie. d'Éclairage de Bahia ^a	1901	Belgica	S.B.-Illum	Fr 1.000.000 ^{a, d}	39.652		Fr 2.500.000 - 1903 1.000.000 - 1903	Compreu a BAHIA GAS CO.
232. Nord Bahia, Sociedade Foneiera Cauchouse de Minas de Bahia	1901	Belgica	M-X-Borr	Fr 4.000.000 ^a	156.608			
233. Societe d'Exploitation Agricole d'Itapava	1901	Francia	Agro	Fr 40.000 ^a	15.889			
234. La Bresillienne ^a	1901	Belgica	M-X-Borr	Fr 1.200.000 ^a	47.582			
235. The Electro Motion Corporation Ltd ^a	1901	U. S. A.	M-X-Filial	S/K ^a				
236. Sucrerie de Porto Feliz	1901	Francia	I.T.Açucar	Fr 1.000.000 ^a	39.724			Vide obs. 231
237. Sucrerie de Lorena	1901	Francia	I.T.Açucar	Fr 1.500.000 ^a	59.585			
238. The Latham Gold Mining Co. Ltd ^a	1901	Inglaterra	Mineração	£ 40.000 ^a	40.000			
239. Societe Anonyme Miniere Belge - Bresillienne de Tres Cruzes et Extensions	1901	Belgica	Mineração	Fr 2.300.000 ^{d, a}	91.200			
240. Societe de Mines D'Or Du Cerfite	1901	Belgica	Mineração	Fr 3.200.000 ^a	126.886			
241. Omnibus Minier Lopez Talhuarne	1901	Belgica	Mineração	Fr 4.000.000 ^a	158.608			
242. The Congo Socco Gold Mining Co. ^a	1901	U. S. A. ?	Mineração	\$ 150.000 ^a ?	30.690			
243. Machine Cottons Ltd	1901	Inglaterra	M-X-Filial	£ 3.000	3.000	£ 3.000.000 - 1931 ^e		
244. S.A. Belge-D'Emillenne	1901	Belgica	Mineração	Fr 1.000.000 ^a	39.652			
245. Booth Steamship Co. ^d	1901	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 550.000 ^d	550.000	£ 550.000 - 1913 ^e £ 550.000 - 1930	£ 450.000 ^d - 1901 consol. £ 88.374 £ 400.000 - 1913 ^e	Dividendos: 10% (1905/06). Participação na Royal Mail Steam packet Co. Lamport and Holt Ltd e Blue Star.

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
246. Manaus, Harbour, Ltd. *	1902	Inglaterra	S.B.-Porto	a,b, (paid-up) £ 500.000		£ 500.000 - 1930 ^c	£ 350.000 - (Auto) £ 230.800 (Issued) £ 388.000 - 1913	Divididos por (1905-06). Instituição na Royal Mail Steam Packet Co., Limited and Holt Ltd. e Bupa Ltd.
247. Cia. de Mineração "Botulio" Ltd. *	1902	Inglaterra	Mineração	£ 10.000 ^a	£ 10.000			
248. The Brazilian Diamond and Exploration Co. Ltd.	1902	Inglaterra	Mineração	£ 225.000 ^a	£ 225.000	(Auto) £ 225.000 - 1907 ^d (Issued) £ 213.000 - 1907 ^d		
249. The Carvene and Developments Anglo-French Gold Mining Co. Ltd.	1902	Inglaterra	Mineração	S/K ^a				
250. Leite and Co. Inc. *	1902	E. U. A.	(Div.)	US\$ 1.250.000	£ 255.713			
251. Brazil Diamond Fields, Ltd. ^d	1902	Inglaterra	Mineração	£ 150.000 ^a	£ 117.375	(Auto) (Issued) £ 117.375 - 1902		
252. Central Bahia Ry. Trust ^d	1902	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 1.135.000	£ 1.135.000 (não contar)			Para administrar as "rescission bonds" no valor do capital como pagamento da Central Bahia Railway.
253. Società Ligure Brasileira ^a Di Navigazione	1903	Itália	S.B.-C.N.	Lira 2.500.000 ^a	£ 99.275			
254. Compagnie Générale de Chemins de Fer et Travaux Publics	1903	Bélgica	S.B.-Ferr	Fr. 4.000.000 ^a	£ 158.560			
255. The Doctor Williams Medicine Company, Ltd.	1903	E. S. A.	M-X-Filial	US\$ 5.000 ^d	£ 1.024			
256. The Transpacific (Brazil) Mining and Exploration Co. Ltd	1903	Austrália	Mineração	£ 60.000 ^a	60.000			
257. The Agua Suja Mining Co. Ltd. *	1903	Inglaterra	Mineração	£ 210.000	£ 210.000			
258. The Brazilian Cold Storage and Development Co. Ltd.	1903	Inglaterra	M-Div.	£ 5.000 ^a	£ 5.000			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OSERVAÇÕES DAS EMPRESAS	OSERVAÇÕES
259. São José (Brasil) Diamonds and Carbon, Ltd.	1903	Inglaterra	Mineração	£ 100.000	£ 79.500 ^d	(Autno) K £ 100.000 - 1903 ^d (Issued) £ 79.920 - 1903 ^d (paid-up) £ 79.500 - 1903 ^d		Comprou da Anglo-Brazilian Diamond Syndicate, direitos de mineração
260. Cia. de Calçados Clark Limited	1904	Inglaterra	I.T.-V.C.T.	£ 25.000 ^a	£ 25.000	£ 50.000 - 1906		
261. South American Asphalt Paving Co.	1904	U. S. A.	S.B.-O.P.	US\$ 500.000 ^a	£ 102.520			
262. Rio das Mortes Gold Dredging Co. Ltd	1904	Inglaterra	Mineração	£ 60.000 ^a	£ 60.000			
263. The New Zealand and Brazilian Prospecting Co.	1904	N.Zelândia	Mineração	£ 2.500	£ 2.500			
264. The Rio Syndicate Ltd.	1904	Inglaterra	Mineração	£ 135.300 ^a	£ 135.300			
265. Deutsche Roh Production Import Aktiengesellschaft	1904	Alemanha	M-X-Div.	Mks 100.000 ^a	£ 4.844			
266. The Groverock Ropework Export Co. Ltd	1904	Esécia	M-X-Div.	£ 10.000 ^a	£ 10.000			
267. Aachenener Und Kuechener Versicherungs. Gesellschaft	1904	Alemanha	Seguros	Mks9.000.000 ^a	£ 435.960			
268. The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co.	1905	Canada	S.B.-T.U.-Ilum	US\$25.000.000 ^a	£ 5.129.000	K-£ 31.250.000 - 1905 ^d \$ 25.000.000 ^c - 1913 \$ 25.000.000 ^c - 1930	(Autno) \$ 25.000.000 - 1905 ^d (Issued) \$ 24.090.900 - 1905 ^d £ 3.500.000 - ^d \$ 25.000.000 - £ 10.532.000 - 1913	K= US\$ 31.250.000 - 1905 ^d . Em 1913 passou a pertencer a B.T.L.P. O K inicial = \$ 3.000.000 ^f . Ver B.Y.B. Controla R.J. Gaz Co.; R.J. Telephone Co.; Brazilianische Elektrizitäts Gesellschaft e a Cie de Gaz de R.J.
269. The Para Electric Railways and Lightning Co. Ltd	1905	Inglaterra	S.B.-T.U.-Ilum.	£ 710.000 ^a	£ 350.000 ^d	(Autno) K-£ 700.000 - 1905 ^d £ 350.000 - 1905 ^d	Use + £ 8.380.200 - 1930 Fr. 29.237.500	Aquisição as linhas de bonde e concessão de eletricidade.

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
270. Societe Sucrerie de Rio Branco ^a	1905	Francia	I.T. Açúcar	Fr. 1.000.000 ^a	39.754	K= 1.000.000 - 1905 ^d		Compreu a fábrica de açúcar em Minas Gerais ^d da Leopoldina R. Co.
271. Singer Sewing Machine ^a	1905	U. S. A.	I.T.-B.K.	US\$ 1.000.000 ^a	£ 205.160	\$ 30.000.000 - 1909 ^d		Dividendos: 1907-4%; 06-8% ^d ; 01-7%; 05-13%; 04-31%; 1900-20%, 03-12%; 02-9%.
272. The Diamond King Mining Company ^a	1905	U. S. A.	Mineração	US\$ 150.000 ^a	£ 30.774	K=\$ 300.000 - 1905 ^d paid-up \$ 30.000 - 1905		
273. Societe Miniere et Industrielle Franco-Bresilienne	1905	Francia	Mineração	Fr. 500.000 ^a	£ 19.877	Fr. 1.000.000 - 1931 ^e	£ 750.000 - 1931 ^e	
274. Diamantino Mato Grosso Deding ^a Company	1905	Argentina	Mineração	1 milhão a ouro selado	£ 87.060			
275. The Neuchatel Asphalt Co. ^a	1905	Inglaterra	S.B.-O.P.	£ 630.000 ^d	£ 619.880 ^d	(Auto) 630.000 - 1905 ^d (Issued) £ 619.880 - 1905 ^d	£ 33.100 ^d £ 14.000 ^d	Dividendos: 1902-8%; 03/05 ^d -5%; 06-7%; 1907-5 1/2%; 08-1 1/2%.
276. E. Turri Limited ^a	1905	Inglaterra	M-X-Div.	£ 16.000 ^a	£ 16.000			
277. Compagnie Generale des Caoutchoucs 1905	1905	Francia	M-X-Borr	Fr. 1.000.000 ^a	£ 39.754			
278. Brasilianische Siemens Schuckertwerke, Elektricitats-Gesellschaft	1905	Alemanha	M-X-filial	Mk\$3.000.000 ^a	£ 145.080	K= ^d		A co Alemã tem um capital de 90 milhões de marcos e obrigações de 21 milhões de marcos
279. Mato Grosso Gold Dredging Co. Ltd ^a	1905	River Plate	Mineração	Pesos 1.000.000 ^d	£ 212.910	Pesos paid-up ^d 1.000.000 - 1905		Compreu toda a Transpacific Mining and Exploration Co.
280. Bahia Tramway, Light and Power Co ^a	1905	U. S. A.	S.B.-T.U.-Ilum.-C.O.	\$ 3.500.000 ^d	£ 719.425	(Auto) \$ 7.500.000 ^d (Issued) 3.436.300		PARAHUARI: Bondes, Gas, iluminação elétrica e energia para a cidade da Bahia. Comprou a maioria das ações e debentures da Cia D'Electricidade da Bahia (baile) - Produção de energia elétrica - Vide B. Y. B.

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
281. Roedbach Brazilian Co. ^d	1905	U. S. A.	I.T.-Quim-Farmac.	(auth) \$ 1,000,000 ^d	\$ 102,580	(paid-up) ^d \$ 500,000		
282. Cia Fort of Para ^a	1906	U. S. A.	S.B.Portos	\$17,500,000 ^a	\$ 3,597,125 ^a	K - d - paid up ^d Issued \$ 23,500,000 - 1913 ^d Auth \$ 32,500,000 - 1913 ^d \$ 32,500,000 - 1931 ^e	\$ 8,600,000 - 1906 ^d \$ 7,336,086 ^e - 1913 \$ 3,600,000 a, x + Fr.62,000,000 x Fr.62,500,000 - 1931 ^e	Tem 50% de K da Madeira and Masore - Subidiarias: Amazon Development Co. and Amazon Land and Colonization Co. Ambas possuem 60 km ² de terra.
283. Manaus Improvements Ltd. ^a	1906	Inglaterra	S.B.-O.P.	(auth) a, d £ 400,000 (issued) £ 340,500 ^d	£ 340,500 ^d	paid-up £ 340,500 - 1913 ^e £ 340,500 - 1930 ^e	£ 650,000 - 1913 ^e £ 340,500 - 1930 ^e £ 250,000 - 1908 ^d	
284. The de Mello Brazilian Rubber Co Ltd.	1906	Inglaterra	K-M-Borr	£ 495,000 ^a	£ 495,000	£ 465,000 ^d - 1906		
285. The Cabecal Gold Dredging and Exploration Co.	1906	Argentina	Mineraçao	a, d Pesos 500,000	£ 99,206	10% (paid)		
286. The Brumado Gold Dredging and Exploration Co.	1906	Argentina	Mineraçao	a, d Pesos 500,000	£ 99,206	Pesos 404,000 (paid)		
287. Cia. Privilegiada Ento do Mato Grosso	1906	Argentina	Mineraçao	Pesos d, a 1,250,000	£ 108,825 ^a	(issued) 1,100,000 - 1906 ^d		
288. Pittsburg Brazilian Dredging Co ^a	1906	U. S. A.	Mineraçao	\$ 500,000 ^d	£ 102,775 paid 60,060	paid \$ 292,162 - 1906		
289. Diama Mining Co. ^a	1906	U. S. A.	Mineraçao	(auth) d, a \$ 1,000,000	£ 205,550			Nada do K ainda sido pago em 1909.
290. Brasilianische Deutsche Handels-Gesellschaft Actiengesellschaft	1906	Alemanha	K-X-Div.	Mks 300,000 ^a	£ 14,500			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	ORIGEM DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
291. E. Johnston And Co. Ltd.	1906	Inglaterra	X-R-Div.	E 100.000 ^{a, d}	E 100.000			
292. Cia. Palmeiras Ltd.	1906	Inglaterra	(Agro)-Div.	E 10.000 ^a	E 10.000	E 8.000 - 1906 ^d		
293. Herdeiros Bowman Ltd.	1906	Inglaterra	S.B.-S.P.	E 10.000 ^{d, a}	E 10.000			
294. Societe Industrielle et Agricole ^a du Bresil	1906	Belgica	Agro-Div.	(autho) Fr. 3.000.000 ^a	E 118.770			Comprou uma fazenda da Cie des Produits Cibles; ligado ao Banque D'Outre Mer.
295. São Paulo Match Factory Ltd.	1906	Inglaterra	I.T.-Miscelanea	Autho ^d E 200.000 ^d Issued E 153.035 ^d called-up	E 153.035		E 100.000 ^d	Comprou a Cia. Brasileira
296. Brazilian Rubber Plantations and Estates Ltd.	1906	Inglaterra	M-X-Borr.	Autho ^d E 180.000 ^d Issued E 170.000 ^d	E 170.000			Plantacoes no Ceara winding up order contra (1908)
297. The Anglo-French Public Works Co. Ltd.	1907	Inglaterra	S.B.-O.P.	E 50.000 ^a	E 50.000			
298. Societe Internationale ^a de Voies Ferrees et Travaux Publics	1907	Belgica	S.B.-Ferr	Fr. 3.500.000	E 138.495			
299. Sorocabana RV Co. ^a	1907	U. S. A.	S.B.-Ferr	E 10.000.000 ^a (paid) ^{a, c} E 8.500.000 ^a	Auth ^a E 2.052.100 ^a Issued E 1.744.285 ^a	US\$ 10.000.000 ^c -1930 ^c	E 3.800.000 ^d + E 1.300.000 ^d + E 2.000.000 ^d + E 350.000 ^d E 4.000.000 - 1913 ^c E 2.672.680 - 1930 ^c	Construida com Ka nacionalis. arrendada pelo Gov. e pertence a Brasil RV. Co.
300. Madeira and Maseré RV Co. ^a	1907	U. S. A.	S.B.-Ferr	E 14.500.000 ^a	Auth ^a E 2.975.545 ^a Iss. E 2.257.310	E 11.000.000 ^{d, c} E 11.000.000 - 1930 ^c	E 5.000.000 ^d E 3.000.000 - 1913 ^c E 1.683.380 - 1930 ^c	A Brasil RV detem \$ 5.125.000 ^d e a Port of Para, o mesmo. Logo contar E 1.128.635

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBSERVACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
309. Societe Anonyme Ancienne Etablissement Duchesne Pour L'Alimentation	1907	Francia	I.T.-Alim.	Fr 350.000 ^a	£ 13.892			
310. The Crown Cork Co. Ltd. ^a	1907	Inglaterra	I.T.-Mascelanea	£ 200.000 ^a	£ 340.000 ^d	(autho) e (paid-up) £ 340.000 ^d		
311. Ch. Lortilleux Compagnie ^a	1907	Francia	I.T.-Quim. (tintas)	Fr. 2.000.000 ^{a, d}	£ 79.384			
312. Brazilian Metallurgical Syndicate Ltd. ^a	1907	Inglaterra	X-M-filial	£ 10.000 ^a	£ 10.000			
313. Brazilian Diamond Placer Co. ^a	1907	U. S. A.	Mineraçao	\$ 100.000	£ 20.521			
314. Cie de L'Urucum ^a	1907	Belgica	Mineraçao	(Autho) ^{a, d} Fr. 4.700.000 (issued) ^{a, d} Fr. 3.000.000	(autho) £ 185.979 (issued) £ 118.710			
315. Brazilian Diamond Mining Co. ^a	1907	U. S. A.	Mineraçao	\$ 1.000.000 ^{a, d}	£ 205.210			
316. The Conquista Xico Gold Mines ^a	1907	Inglaterra	Mineraçao	(Autho) ^{a, d} £ 180.000 (issued) £ 170.255 ^d	£ 370.000 - 1913 ^c £ 170.255 £ 370.000 - 1930 ^e			
317. Datas Diamond Gold Mining Co. ^a	1907	U. S. A.	Mineraçao	\$ 100.000 ^{a, d}	£ 20.521			
318. The Manaus Markets and Slaughter-House Ltd. ^a	1907	Inglaterra	X-X-Div.	£ 500.000 ^a	£ 500.000	(issued) £ 244.705 - 1930 ^d	£ 143.000 - 1930 ^d	
319. Banque de Credit Foncier Du Bresil ^a	1907	Francia	Banco	Fr. 100.000 ^{a, d}	£ 3.969			
320. Societe Financiere et Commerciale Franco-Brasilienne	1907	Francia	Invest.	Fr. 5.000.000 ^{d, a}	£ 198.460			
321. The Empire Fibre Co. ^a	1907	U. S. A.	Agro-Div.	\$ 350.000 ^a	£ 71.824	£ 50.000 ^d		

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
322. Societe Breilienne de Exploitation Agricole	1907	Belgica	Agro-Div.	Fr. 1.000.000	£ 39.580			
323. Michaelson, Wright and Co. Ltd.	1907	Inglaterra	M-X-Agro	£ 100.000 paid-up 50.000 ^d	£ 50.000 ^d			
324. Transatlantische Feuer Versicherungs Aktiengesellschaft	1907	Alemanha	Seguro	Mks 6.000.000	£ 292.620			
325. Albingia Versicherungs Aktiengesellschaft	1907	Alemanha	Seguros	Mks 6.000.000	£ 292.620	1.000.000\$000 - 1931 ^e		
326. São Paulo and Minas Ry Co. Ltd.	1907	Inglaterra	S.B.-Ferr	(paid-up) £ 200.000	£ 200.000		£ 280.000 - 1907 ^d £ 278.940 - 1913 ^e	Adquiriu S. Simão Ry (Mogiãna ^d e pretende estender até Minas Gerais. Desaparece em 1920 ^c
327. The Brazilian Development Syndicate Ltd.	1907	Inglaterra	Mineração	£ 10.000 ^d	£ 10.000			Adquiriu direitos de mineração da The Brazilian Gold Fields
328. Cie. Française de Por Du Rio G. do Sul	1908	Francia	S.B.Portos	Fr 30.000.000 ^{d,a} (issued) £ 1.193.640 ^e Fr 10.000.000 paid-up ^d £ 198.545 Fr 5.000.000	Auth £ 1.193.640 ^e paid-up £ 198.545			FARQUHAR - Pertence a Brasil Ry Co. - Fr. 20.000.000 atribuídos a Port of R.G.S. que transferiu para a Cia. Francesa os Direitos, Privilégios, Franquias, Propriedades, Concessões.
329. Societe de Construction de Port Bahia	1908	Francia	S.B.-S.P.	Fr 5.000.000 ^a	£ 198.940 ^e			
330. Brazilian Ry Construction Ltd	1908	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 25.200 ^{a,d}	£ 25.200	£ 32.306 - 1913 ^e		^c Desaparece em 1922
331. Societe Generale de Construction	1908	Francia	S.B.-S.P.	Fr 5.000.000 ^a	£ 198.940			
332. Pará Public Works Co.	1908	Inglaterra	S.B.-O.P.	(Auth)(Iss.) £ 62.000 ^d	£ 62.000		£ 20.000 ^d	
333. The Bahia Rubber and Fibre Plantations	1908	Inglaterra	M-X-Borr	£ 150.000 ^a	£ 90.000 ^d	£ 90.000 ^d		Acordo com Bahia Estates Syndicate.

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	MODIFICAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
334. United Shoe Machine Co. of South America	1908	U. S. A.	I.T.-V.T.C	5.000 \$	1.026			
335. Societ� Sucrerie de Santo Eduardo	1908	Francia	I.T.-Agucar	Fr1.000.000 ^d	39.788			
336. Gesellschaft Zur Gewinnung Von Gerbstoffen Mit Dischranter Haftung	1908	Alemanha	Agro-Div.	Mk. 500.000 ^{d, a}	24.465			
337. Brazilian RW. Trust Ltd. ^d	1908	Inglaterra	S.B.-Ferro	10.000 ^d	10.000			
338. B.R.. Syndicate	1908	Inglaterra	Mineração	2.500	2.500			
339. Societ� de Construction de Port de Pernambuco	1909	Francia	S.B.-Portos	Fr5.000.000 ^a	198.545			
340. Santa Catarina-Gismabana Aktiengesellschaft	1909	Alemanha	S.B.-Ferro	Mk 400.000 ^{a, d} (paid-up) Mk 100.000 ^d	19.544			
341. The State of Bahia South Western RW. Co.	1909	Inglaterra	S.B.-Ferro	200.000 ^a	200.000	280.757 - 1913 ^c 291.126 - 1930 ^c	536.680 - 1913 ^c 561.770 - 1930 ^{d, c}	
342. The Manaus Trawaye and Light Co. Ltd.	1909	Inglaterra	S.B.-T.U. - Ilum.	(autho) ^{a, d} 300.000	300.000	300.000 - 1930 ^{d, c}	300.000 - 1909 ^{d, c} 226.800 - 1930	
343. South America RW Construction Ltd	1909	Inglaterra	S.B.-O.P.	101.000 ^a	101.000			
344. Maranhão Obras Publicas Co. Ltd	1909	Inglaterra	S.B.-C.G.- T.U. Ilum.	50.000 ^{a, d}	50.000			
345. Deutsche Sudamerikanisch Telegraphen Gesellschaft A.G.	1909	Alemanha	S.B.-Telef Telegr.	Mk 400.000 ^a	19.544			
346. Alvaro Braga Rubber Estates and Trading Co. Ltd.	1909	Inglaterra	M-X-Borr.	(Autho) ^{a, d} 440.000 (issued) 246.960	246.960			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
347. Southern Brazil Lumber and Colonization Co.	1909	U. S. A.	Agro-Div.	\$ 100.000 ^a	\$ 20.498			FARQUHAR - Ferrence & B. Ry. Co.
348. Adelbert H. Alden Ltd	1909	Inglaterra	Agro-Div	\$ 100.000 ^{a,d}	\$ 100.000			
349. Truete D'El Alto Paraguai ^a	1909	Argentina	Agro-Div.	Pesos 2.000.000 ^a	\$ 124.120.			
350. Fortes M. C. Clelland Co.	1909	U. S. A.	I.T. (Quim-Farm)	\$ 50.000 ^a	\$ 10.249			
351. The Brazilian Dredging Co. ^a	1909	U. S. A.	Mineraçao	\$ 100.000 ^a	\$ 20.498			
352. Brazilian Gold Fields Ltd. ^a	1909	Inglaterra	Mineraçao	\$ 160.060 ^{d,e} X issued, paid \$ 126.007	\$ 126.007	\$ 187.837 - 1913 ^d		Desaparece em 1916. Passa a se chamar The Vista Alegre Gold Mining Estates Ltd.
353. Paul J. Cristoph Co. ^a	1909	U. S. A.	X-M-Div.	\$ 3.000 ^a	\$ 615			
354. Banco Espanol Del Rio de La Plata ^a	1909	Argentina	Banco	Pesos 50.000.000 ^a	\$ 4.353.000			
355. Sociedad Anonima Fomento Argentino Sud-Americano	1909	Argentina	Diversif.	Pesos 2.000.000	\$ 174.120			
356. Cruzeiro Mining and Finance Co. Ltd.	1909	Inglaterra	Diversif.	\$ 25.000 ^a	\$ 25.000			
357. Brazilian Varent Co.	1909	Inglaterra	H-X-Café	Auth. ^{a,d} \$ 300.000 Issued ^d \$ 295.000	\$ 295.000	\$ 600.000 - 1913 ^c \$ 1.625.000 - 1930 ^c 210.000\$000 - 1931 ^e		Compra de ações da Cia. Paulista de Armazéns Gerais e Cia. Registradora de Santos
358. The Brazil North Eastern Ry Ltd. ^a	1909	Inglaterra	S.B.-Ferro	\$ 50.000 ^a	\$ 50.000	\$ 345.850 - 1913 ^c		
359. Amazon Syndicate Ltd. ^d	1909	Inglaterra	H-X-Borr	S/K				
360. Brazil Exterior ^d	1909	Inglaterra	Invest.	\$ 40.200	\$ 40.200			
361. Brazil Great Southern Ry Extension ^a	1909	Inglaterra	S.B.-Ferro	\$ 100.000 ^d	\$ 100.000		\$ 439.000 - 1931 ^e	Para estender a Brazil Great Southern Ry

Nome da Companhia	Ano de Fundação	Nacionalidade	Sector	Capital	Capital Utilizado	Modificações no Capital	Obrigações das Empresas	Observações
362. Brazilian Mato Feio Syndicate Ltd. ^c	1909	Inglaterra	Mineração	£ 10.000	£ 10.000			Para comprar terra da Brazilian Gold Fields
363. Brazilian Rubber Trust	1909	Inglaterra	M-X-Borr.	£ 37.500	£ 37.500		£ 23.000	Adquirir propriedades da Rubber Estates of Pará
364. Ocean Co. and Wilson Co. Ltd.	1909	Inglaterra	M-X-Div.	£ 1.000.000 ^d	£ 1.000.000		£ 300.000 ^d	£ união da Ocean Co. com a Wilson Sons. Os negócios de cada cia. seguiram separadamente; será suprida pela Wilson
365. Paraná RW and Development Syndicate Ltd.	1909	Inglaterra	Divers.	£ 1.000	£ 1.000			
366. State of S. Paulo Brazil Pure Coffee Ltd.	1909	Inglaterra	M-X-Café	£ 52.500	£ 52.500 ^d			
367. Diamantina (Mato Grosso) Breeding Co.	1909	Inglaterra	Mineração	£ 1.000.000 ^d	£ 87.050			
368. The Brazilian Export and Development Co.	1909	U. S. A.	Agro	\$ 6.000.000 ^d	\$ 1.229.850			^b Gado, Borracha, Charqueada no Piauí
369. New North Bahia Ltd. ^d	1909	Inglaterra	M-X-Borr.	(Autho) ^d £ 120.000 ^d £ 72.000 paid	£ 72.000		£ 40.000 ^d	
370. Pará Rubber and Produce Estates	1909	Inglaterra	M-X-Borr.	(Autho) ^d £ 100.000 ^d (leased) ^d £ 55.000	£ 55.000			
371. Interurban Telephone Co. of Brazil	1910	U. S. A.	S.B.-Telef- Telegr	£ 100.000 ^a	£ 20.523			
372. Municipality of Pará Improvement	1910	Inglaterra	S.B.-O.P.	£ 400.000 ^a	£ 366.673 ^e	£ 366.673 - 1913 ^e £ 400.000 - 1931 ^e	£ 600.000 - 1913 ^e	Desaparece em 1917

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACÃO	NÚMERO DE LICENÇA	SERVO	CAPITAL	CAPITAL	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	CAPITAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
373. Cie. de Port de Rio de Janeiro ^a	1910	Francia	E.R.-Porto	Fr. 10.000.000 ^a	996.290	Fr. 10.000.000 - 1931 ^a	Fr. 25.000.000 - 1931 ^a	
374. Cie. D'Entreprises Electrique de Para	1910	Belgica	E.R.-Porto	(Issued) P. d. Fr. 1.250.000	49.338			Produção de Energia
375. The American Brazilian Co. Ltd. ^a	1910	U. S. A.	Agro-M-X	\$ 6.000.000 ^a	£ 1.231.380			
376. The Para (Mara) Islands Rubber Estates Ltd	1910	Inglaterra	M-X-Borr	£ 125.000 ^a	99.961	99.961 - 1913 ^a		
377. Elsassische Aktiengesellschaft Fur Plantagen in Brasilien	1910	Alemanha	M-X-Agro	Mk 1.400.000 ^a	68.390			
378. The Rubber Corporation of Brasil Ltd.	1910	Inglaterra	M-X-Borr	£ 250.000 ^a	250.000			
379. Diamantino Rubber Plantations Ltd ^a	1910	Inglaterra	M-X-Borr	£ 100.000 ^a	100.000			
380. Soares Hermanos Y Company Ltd. ^a	1910	Inglaterra	M-X-Borr	£ 750.000 ^{a, d}	750.000			
381. Brazilian Hardwood Corporation	1910	U. S. A.	M-X-Div.	\$ 1.500.000 ^a	307.845			
382. Societe Sucrerle D'Angra ^a	1910	Francia	I.T.-Açucar	Fr. 1.700.000 ^a	67.369			
383. Societe de Abattoirs de Para ^a	1910	Francia	I.T.-Alim.	Fr. 5.000.000 ^a	198.145			
384. The B.S.B. Syndicate Ltd. ^a	1910	Inglaterra	Mineração	£ 15.000 ^{a, d}	15.000			
385. F. Stevenson and Co. Ltd.	1910	Inglaterra	M-X-Div.	£ 30.000	30.000			
386. Banque Francaise et Italienne pour l'Amerique Du Sud	1910	Francia	Banco	Fr. 25.000.000	990.725	Fr. 50.000.000 - 1931		
387. South Brazilian Ry Co. Ltd.	1910	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 150.000	150.000	300.000 - 1931 ^a	£ 700.000 - 1931 ^a	
388. Amaral Southernland Co. Ltd. ^a	1910	Inglaterra	Diversa.	£ 100.000 ^a	100.000			
389. Societe Franco-Bresilienne ^a	1910	Francia	Diversa.	Fr. 50.000 ^a	19.815			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACÃO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL £	NOTIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
390. San Antonio (Para) Rubber Estates Ltd.	1910	Inglaterra	M-X-Borr	£ 75.000 ^a	£ 75.000			
391. Sociedade Editora do Brasil ^a	1910	Francia	S.B.-S.P.	Fr 1.100.000 ^a	43.592			
392. Société Française D'Entreprise Du Brésil	1910	Francia	S.B.-S.P.	Fr. 200.000 ^a	7.926			
393. Société Franco-Bresillienne de Travaux Publics	1910	Francia	S.B.-O.P.	Fr. 1.000.000 ^a	39.629			
394. Amazon Wireless Telegraph and Telephone Co.	1911	U. S. A.	S.B.-Telef - Teleg.	\$ 1.000.000 ^a	205.380			
395. The Amazon River Steam Navigation ^a	1911	Inglaterra	S.B.-C.N.	£ 300.000 ^a	300.000			^b FARQUHAR compra the Amazon River Steam Navigation e a Cia. de navegação do Amazonas e forma a Amazon River Steam Navigation Co. em 1911.
396. Cie. Franco-Americane Desembarquement	1911	Francia	S.B.-S.P.	Fr. 400.000 ^a	15.835			
397. The Quarabia International Bridge Co. Ltd.	1911	Inglaterra	S.B.-Portos	£ 10.000 ^a	10.000	K igual ^a - 1930	£ 100.000 ^c - 1913 £ 91.905 ^c - 1930	
398. The Mississippi Valley South America and Orient Steamship Co.	1911	U. S. A.	S.B.-C.N.	\$ 3.000.000 ^a	616.140			
399. Cie. de Chemins de Ferr Federaux de l'Este Brasileira	1911	Francia	S.B.-Ferr	Fr 10.000.000 ^a	395.850			
400. Société Franco Sud-Americaine de Travaux Publics	1911	Francia	S.B.-O.P.	Fr 3.000.000 ^a	118.764			
401. Cie. Generale de Chemins de Ferr des Etats Unis Du Brésil	1911	Francia	S.B.-Ferr	Fr 1.000.000 ^a	39.588			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MULTIPLICACOES NO CAPITAL	OPRACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
402. The Southern São Paulo Ry. Co. ^a	1911	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 800.000 ^{a, c}	£ 800.000	£ 800.000 - 1930 ^c	£ 900.000 ^c	
403. Bacunhy Falls and Metallurgical ^a Syndicate, Ltd.	1911	Inglaterra	Divers.	£ 48.000 ^{a, h}	£ 48.000		£ 518.750 ^c - 1930	
404. Brazil Company ^a	1911	U. S. A.	Divers.	\$ 1.000.000 ^{a, b}	£ 205.380			Em 1912 - há um Decreto que declara o K da empresa \$ 250.000
405. The Lafayette Rubber Estates Ltd ^a	1911	Inglaterra	M-X-Borr	£ 150.000 ^a	£ 94.027 ^c - 1913			Desaparece em 1925
406. Brazil Land Cattle and Packing Co ^a	1911	U. S. A.	L.T.-Alim.	\$ 1.000.000 ^{a, h}	£ 205.380	D 150.000 ^c - 1930	\$ 801.672 ^c - 1930	Pertence a B.R.C. - Farguhar
407. Northern Campos, Ltd ^a	1911	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 51.238.000	£ 82.282	£ 180.000 ^b - 1911		
408. Santa Cruz Coffee Co. Ltd ^a	1911	Inglaterra	M-X-Café	£ 25.000 ^a	£ 25.000	£ 50.000 ^c - 1913	£ 300.000 ^c - 1930	
409. Cia. Progreso Uruguay Brasil ^a	1911	Uruguai	L.T.-Alim.	Pesos ^{a, h} 300.000				
410. Société D'Exploitation Agricole de Villa Refard	1911	Francia	Agro-Div.	Fr 500.000 ^a	£ 19.794			compra de fazendas
411. The Jégué Rubber Syndicate Ltd. ^a	1911	Inglaterra	M-X-Borr	£ 40.000 ^{a, h}	£ 40.000	£ 56.533 ^c - 1913		Struck off 1928
412. United States Steel Products Co. ^a	1911	U. S. A.	Mineração	\$ 15.000.000 ^a	£ 3.080.700	\$ 1.000.000 ^b		
413. Ingersoll-Rand Co ^a	1911	U. S. A.	M-X-filial	\$ 15.000.000 ^a	£ 3.080.700			
414. Les Grandes Brasseries de Rio de Janeiro	1911	Bélgica	L.T.-Alim.	Fr. 2.000.000 ^a	£ 78.820			
415. British Manufacturers Association Ltd. ^{a, h}	1911	Inglaterra	M-X-filial	£ 5.000	£ 5.000			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
416. The Anglo Brazilian Motor Transport Co. Ltd.	1911	Inglaterra	M-X-filial	£ 25.000	£ 25.000			
417. Itabira Iron Ore Co., Ltd	1911	Inglaterra	Mineração	Auth. h. a. h £ 2.000.000 £ 1.859.438	£ 1.859.438	£ 1.859.438 ^c - 1930	£ 400.000 ^c - 1930	Tb. Farguhar - longa list. ligada a constr. da Sid. Bras. - Vide Luciano Martins
418. The Sopa Diamond Mine Ltd.	1911	Inglaterra	Mineração	£ 300.000	£ 300.000			
419. Hillebrand Brasil Coal Co.	1911	U. S. A.	M-X-Div.	a. h \$ 50.000	£ 10.269			
420. Brazilian Iron and Steel Co.	1911	U. S. A.	Mineração	\$ 1.000.000	£ 205.380			
421. Brazilian Gold Hill Ltd.	1911	Inglaterra	Mineração	£ 150.000	£ 150.000			
422. Dick Kerr & Co. Ltd.	1911	Inglaterra	M-X-Div.	a. h £ 350.000	£ 350.000			
423. Deutsche-Südamerikanische Bank Aktiengesellschaft (Banco Germanico Sul Americano S/A)	1911	Alemanha	Banco	M\$20.000.000	£ 978.400	10.000.000\$000 ^c -1931		
424. Banco Alemão Transatlantico	1911	Alemanha	Banco	a. h M\$30.000.000	£ 1.467.600	M\$30.000.000 ^c -1931		
425. Banque Bresilienne Italo-Belge	1911	Belgica	Banco	Fr 20.000.000	£ 788.200	Fr 50.000.000 ^c -1931		
426. Cia. Industrial e Comercial	1911	Uruguai	Diversa.	Pesos 480.000				
427. Gem Exploration Co	1911	U. S. A.	Mineração	M\$8 25.000	£ 5.135			
428. São Paulo Electric Co. Ltd	1911	Canada	S.B.-Ilum	a. c \$ 5.000.000 h \$ 10.000.000 Auth	£ 1.026.900	\$ 2.000.000 ^c -1913		1912- Se incorpora a Br T. Light and Power; Electricidade no Distrito de Sorocaba
429. Mappin & Webb (Brazil) Ltd	1911	Inglaterra	M-X-Div.	a. c £ 115.000 h £ 15.000	£ 115.000	£ 150.250 ^c - 1930		
430. Brazilian Colonisation and Development Co.	1911	U. S. A.	Diversa.	US a. h 50.000	£ 10.269			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
431. Anglo Brazilian Power and Shipping Corporation, Ltd	1911	Inglaterra	Divers.	£ 300.000	£ 300.000			
432. Walker and Co. Ltd.	1911	Inglaterra	Divers.	£ 500.000	£ 500.000			
433. São Paulo Land Co., Ltd	1911	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 100.000	£ 100.000			
434. Santos Syndicate, Ltd	1911	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 7.500	£ 7.500			
435. Haase, Allgemeine Versicherungs Aktiengesellschaft	1911	Alemanha	Seguros	RM 5.000.000	£ 244.600	600.000.000 - 1931		
436. Union Financiere Franco-Bresili- enne	1911	França	Invest.	Fr 1.000.000	£ 39.588			
437. Leopoldina Terminal Co. Ltd	1911	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 1.250.000	£ 1.250.000	£ 1.250.000 - 1930 £ 1.250.000 - 1931	£ 1.243.800 - 1913 £ 1.028.400 - 1930 £ 1.054.000 - 1931	50% Leopoldina Rv. Logo contar 50% (£ 625.000)
438. The Bahia Railway System	1911	Inglaterra	S.B.-Ferr	Fr 60.000.000	£ 2.375.280			
439. Societe des Valeurs Americains	1911	Belgica	Divers.	Fr 30.000.000	£ 1.182.300			Tomar os direitos da Southern Gold Trust, Ltd.
440. Bahia, Proprietary Mines, Ltd	1911	Inglaterra	Mineração	£ 15.200	£ 15.200			
441. São Paulo-Goyaz Rv	1911	Inglaterra	S.B.-Ferr	1.025.000.000	68.133			Compra de The Pitangueiras Rv pelo valor do capital
442. Gongo Soco Syndicate Ltd	1911	Inglaterra	Mineração	£ 7.500	£ 7.500			
443. Anglo Brazilian Commercial Syndicate Ltd	1911	Inglaterra	M-X-Div.	£ 1.000	£ 1.000			
444. City of S.P. Improvements and Freehold Land Co., Ltd.	1911	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 2.000.000	£ 2.000.000	£ 1.975.508 - 1930	£ 2.227.360 - 1913 £ 436.557 - 1930	
445. Rio de Janeiro Lighterage Co. Ltd	1912	Inglaterra	S.B.-Ilum.	£ 300.000	£ 300.000			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
446. The Ceará Tramway Light and Power Co., Ltd	1912	Inglaterra	S.B.-Ilum.	£ 400.000	£ 150.000 ^c	£ 150.000 ^c - 1913 £ 91.428 ^c - 1930	£ 300.000 ^c - 1913 £ 252.564 ^c - 1930	
447. The United Brazilian Syndicate, Ltd	1912	Inglaterra	Divers.	£ 5.000 ^a	£ 5.000			
448. Pauling and Co., Ltd	1912	Inglaterra	S.B.-Ferro	£ 80.000 ^a	£ 80.000			
449. Southern Brazil Securities Co.	1912	U. S. A.	S.B.-S.P.	US\$ 1.000.000 ^a	£ 205.110			
450. Sociedad Union Del Novo Rio	1912	Uruguai	Agro	Pesos 250.000 ^a	£ 42.987			
451. General Rubber Co of Brazil	1912	U. S. A.	M-X-Borr	US 300.000 ^a	£ 61.542			
452. The Anglo-Brazilian Meat Co., Ltd	1912	Inglaterra	I.T.-Alim	Auth ^{a,c} £ 140.000 Is.			£ 75.000 - 1913	Struck off em 1919
				£ 115.000 ^c	£ 115.000 ^c			
453. Guapore Rubber Co.	1912	U. S. A.	M-X-Borr	\$ 7.500.000 ^a	£ 1.538.550			
454. The Moju Rubber Plantation and Development Co.	1912	U. S. A.	M-X-Borr	\$ 250.000 ^a	£ 51.285			
455. Southern Territories Ltd	1912	Inglaterra	M-X-Agro	£ 60.000 ^a	£ 60.000			
456. The Goodyear Tire and Rubber Co. of South America	1912	U. S. A.	M-X-Borr	US\$ 3.000.000 ^a	£ 615.240			
457. Middletown Car Co.	1912	U. S. A.	M-X-filial	US 5.000 ^a	£ 1.026			
458. Sociedade Anonyma Augusta	1912	Itália	M-X-filial	Liras 4.000.000 ^a	£ 157.000			
459. Societê Belge Des Mines D'Kintin de Caplaen	1912	Bélgica	Mineração	Frl. 1.000.000 ^a	£ 39.440			
460. South American Mining Co.	1912	Argentina	Mineração	Pesos 200.000 ^a	£ 17.412			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SECTOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	GERAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
461. Societ� Anonyme des �tablissements Américains Gr�try	1912	Bélgica	M-X-Div.	Fr 1.500.000 ^a	� 177.480			
462. The Anglo-Brazilian Forging Steel Structural and Importing Co. Ltd	1912	Inglaterra	M-X-Filial	� 75.000 ^a	� 75.000			
463. The Caloric Co. ^a	1912	Inglaterra	M-X-Div.	US\$ 100.000 ^b	� 20.514			
464. Banque Française Pour Le R���il et L'Amérique du Sul	1912	Fr���	Banco	Fr 5.000.000 ^a	� 198.090			
465. Banco Nacional Ultramarino ^a	1912	Portugal	Banco	5.400.000\$ ^a	� 270.000			
466. Brazil Development and Colonization Co.	1912	U. S. A.	Agro-Div.	US\$ 5.000.000 ^a	� 1.025.700			
467. São Paulo Development and Colonization Co.	1912	U. S. A.	Agro-Div.	US\$ 250.000 ^a	� 51.285			
468. Ataruena Estates Co. Ltd. ^a	1912	Inglaterra	Agro-Div.	� 10.000 ^a	� 10.000			
469. Vila Nova Rubber Estates & Co. Ltd.	1912	Inglaterra	M-X-Borr	� 200.000 ^a	� 200.000			
470. The Miranda Estancia Co. Ltd. ^a	1912	Inglaterra	Agro-Div.	� 160.000 ^a	� 160.000	� 180.000 - 1930 ^c		
471. América-Brazil Corporation ^a	1912	U. S. A.	M-X-Div.	� 50.000 ^a	� 10.275			
472. Amazon Land Colonization Co. ^a	1912	U. S. A.	Agro-Div.	� 5.000.000 ^a	� 1.025.700			
473. City of São Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.	1912	Inglaterra	S.B.-O.P.	� 5.000 ^a	� 2.000.000	� 2.000.000 ^c - 1912	� 2.227.360 ^c - 1912	
474. The Minas Gerais and Espírito Santo Exploration Co. Ltd.	1912	Inglaterra	Divers.	(autho) � 130.000	� 78.606 ^c	� 1.975.508 - 1930 ^c	� 436.557 - 1930 ^c	
475. The Amazon Engineering Co. ^a	1912	Inglaterra	S.B.-S.P.	(autho) � 50.000 ^c (issued) � 40.000 ^c	� 40.000 ^c	� 78.606 - 1914 ^c		Desaparece em 1916

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	ORIGEM DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
476. Compagnie D'Assurances Generales Contre L'Incendie	1912	Francia	Seguros	Fr 12.000.000 ^a	£ 475.416			
477. Caisse Generale de Prete Fonciers et Industriels	1912	Francia	Invest.	Fr 25.000.000 ^a	£ 990.450			
478. The North of Brazil Finance and Development Co.	1912	Inglaterra	Invest.	(issued) £ 20.000 ^a (autho) £ 100.000 ^a	£ 20.000			
479. Societe Financiere Du Brasil	1912	Francia	Invest.	Fr 1.000.000 ^a	£ 39.618			
480. Pernambuco Water Co.	1912	Inglaterra	S.B.-O.P.	(autho) £ 150.000 ^a (issued) £ 62.600 ^a	£ 62.600		£ 43.200 ^c	Desaparece em 1922 ^c Total K = £ 105.800 ^c
481. The Alegros and Northern RV Co. Ltd.	1913	Inglaterra	S.B.-Ferr	£ 250.000 ^a	£ 250.000			
482. The Electric Tramways of Ribeirao Preto, Brazil, Ltd.	1913	Inglaterra	S.B.-T.V.	£ 210.000 ^a	£ 210.000			
483. Sir John Jackson (Sud-America) Ltd.	1913	Inglaterra	S.B.-S.P.	£ 100.000 ^a	£ 100.000			
484. Cie. de Cablos Sud-Americanos	1913	Francia	S.B.Telef Telegr.	Fr 50.000 ^a	£ 1.980			
485. J.G. Costa Santos Co. Inc.	1913	U. S. A.	S.B.-S.P.	US\$ 100.000 ^a	£ 20.519			
486. The Southern Brazil Electric Co. Ltd.	1913	Inglaterra	S.B.-Ilum	£ 750.000 ^a	£ 750.000	£ 507.800 - 1930 ^c	£ 570.000 ^c £ 639.050 - 1930 ^c £ 200.000	K TOTAL = £ 1.350.000
487. Cia. Saladero Barra de Quarenha	1913	Uruguai	Acro-Div	pesos 300.000 ^a	£ 51.584,4			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
488. Cia. Anonyza Rio Branco A	1913	Uruguay	Agro-Div.	Pesos ouro 1.410.000 ^a	£ 423.000			
489. Gasotoren Fabrik Deutch A	1913	Alemanha	I.T.-B.K.	Mk22.002.000	£ 1.074.798	Mk 22.000.000 ^a		
490. Otis Elevator Co. of Maine	1913	U. S. A.	I.T.-B.K.	US\$11.000.000	£ 205.190			
491. Fabrica Rio Grandense de Adobos e Produtos Quimicos S/A.	1913	Belgica	I.T.-Quim	Fr 2.000.000	£ 78.720			
492. Julius Pentich Aktienesellschaft	1913	Alemanha	I.T.-M.E.	Mk318.000.000	£ 879.300			
493. The American Rolling Mill Co.	1913	U. S. A.	M-X-filial	US\$ 200.000	£ 41.038			
494. Cia. Continental de Cigarros Ltd	1913	Inglaterra	M-X-filial	£ 100	£ 100			
495. A.E.G. Sudamerikanische Elektricitats Gesellschaft Mit Beschränkter Haftung	1913	Alemanha	M-X-filial	Mk 2.000.000	£ 97.700			
496. Pernambuco Tramway and Power Co.	1913	Inglaterra	S.B.-T.U. Irm	issued £ 2.048.577 autho £ 2.500.000	£ 2.048.577			
497. Brazilian Traction, Light and Power Co.	1913	Inglaterra	S.B.-Irm	(issued) US\$14.500.000 (autho) £ 120.000.000	£ 23.494.300 ^c	\$ 230.747.539 ^a - 1931		Posseue K da: R.J. and S.P. ^c Tramway, Light and Power e da S.P. Electric Co. (Evitar dupla contagem). Contar apenas £ 8.105.601. (Capital da B.T.L.P.-K.B.J.T.L.P.-K.S.P.E.P.-K.S.P.E.C.
498. Société Nouvelle des Etablissements Decauville Alst	1913	Francia	M-X-Div.	Fr. 7.500.000	£ 2.970.150			
499. Galena Signal Oil Co. of Brazil	1913	U. S. A.	M-X-filial	US\$ 10.000	£ 2.052			
500. The Dunlop Pneumatic Tyre Co. A (South America) Ltd.	1913	Inglaterra	M-X-Borr	£ 500.000	£ 500.000			

Nome da Companhia	ANO DE FUNDAÇÃO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICAÇÕES NO CAPITAL	OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS	OBSERVAÇÕES
501. The Brazilian Diamond Concession Syndicate Ltd.	1913	Inglaterra	Mineração	£ 10.050 ^a	£ 10.050			
502. South American Tour ^a	1913	Argentina	M-X-Div.	pesos 200.000 ^a	£ 17.412			
503. Sociedade Comercial e Industrial Suíça no Brasil ^a	1913	Suíça	M-X-Div.	Fr 5.000.000 ^a	£ 198.150			
504. American Trading Co. of Brazil ^a	1913	U. S. A.	M-X-Div.	US\$ 10.000 ^a	£ 2.052			
505. Schootman & Co., Aktiengesellschaft ^a	1913	Dinamarca	M-X-Div.	Mk 1.500.000 ^a	£ 73.245			
506. Maupin Stores (Brazil) Ltd. ^a	1913	Inglaterra	M-X-Div.	£ 100.000 ^a	£ 100.000			
507. Société Anonyme Des Etablissements Bloch ^a	1913	Francia	M-X-Div.	Fr 4.500.000 ^a	£ 178.209			
508. Societate Anonyma Etablissements Emile Laport et Compagnie	1913	Belgica	M-X-Div.	Fr. 800.000 ^a	£ 31.488			
509. Griffith-Williams and Johnson Ltd	1913	Inglaterra	M-X-Div.	£ 100.000 ^a	£ 100.000			
510. Stolle Emerson & Co. ^a	1913	U. S. A.	M-X-Div.	\$ 50.000 ^a	£ 10.260			
511. The Anglo Mexican Petroleum Products Co. Ltd.	1913	Inglaterra	M-X-Div.	£ 250.000 ^a	£ 250.000			
512. Anglo South Bank Ltd. ^c	1913	Inglaterra	Banco	called up £ 2.250.000 ^c	£ 2.250.000	£ 2.250.000 ^c - 1930	£ 5.632.670 - 1913 £ 1.265.340 - 1930	
513. South American Cable, Ltd. ^c	1913	Inglaterra	Telef/Telegr	247.070 ^c	£ 247.070			Desaparece em 1916 ^c
514. Minas Gerais Electric Light and Tramway, Ltd.	1913	Inglaterra	S.B.-Ilum-T.B.	£ 219.340 ^c	£ 219.340	£ 100.000 ^c - 1930	£ 119.340 ^c £ 76.460 - 1930 ^c	
515. Paraná Plantations, Ltd. ^c	1913	Inglaterra	Invest.			£ 1.460.000 ^c - 1930		

ROHE E. COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONAL- IDADE	SEHOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	ORCAOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
516. Alto Paraná Development Co. Ltd.	1913	Inglaterra	Invest.	£ 660.000 ^c	£ 660.000			
517. Brazilian Trust and Loan Corp. Co. Ltd. ^c	1913	Inglaterra	Invest..	£ 750.000 ^c	£ 250.000	£ 250.000 ^c - 1930		
518. Rio de Janeiro Land Mortgage and Investment Agency Co. Ltd. ^c	1913	Inglaterra	Invest.	£ 100.000 ^c	£ 100.000			
519. Rio de Janeiro Suburban Tramways Ltd. ^c	1913	Inglaterra	S.B.-T.U.	£ 315.000 ^c	£ 315.000		£ 337.500 ^c	
520. Agua Santa Coffee Co. Ltd. ^c	1913	Inglaterra	M-X-Café	£ 150.500 ^c	£ 150.500	£ 150.500 ^c - 1930		
521. British and Brazilian Rubber Planters and Manufacturers Ltd.	1913	Inglaterra	M-X-Borr	£ 148.038	£ 148.038	£ 147.928 ^c 1930 } £ 5.140		
522. Ceará Rubber Estates, Ltd. ^c	1913	Inglaterra	M-X-Borr	£ 30.000 ^c	£ 30.000			^c Desaparece em 1927
523. Serrinha Rubber Estate, Ltd. ^c	1913	Inglaterra	M-X-Borr	£ 40.000 ^c	£ 40.000			^c Desaparece em 1927
524. Pará Industrial and Commercial, Co. Ltd. ^c	1913	Inglaterra	M-X-Borr	£ 291.000 ^c	£ 291.000			
525. The Amazon Valley Development Co. Ltd. ^a	1913	Inglaterra	Divers.	£ 100.000 ^a	£ 100.000			
526. Brazilian Ferro-Concrete Construction Co. Ltd. ^a	1913	Inglaterra	Divers.	£ 30.000 ^a	£ 30.000			
527. Sociedad Anonima Guahiba ^a	1913	Colômbia	Divers.	Fr. 600.000 ^a	£ 23.616			
528. Continental Products Co. ^c	1913	U. S. A.	M-X-Div.	US\$10.000.000 ^c	£ 2.051.900			
529. Mapia Properties, Ltd. ^a	1913	Inglaterra	X.B.-S.P.	£ 1.000 ^a	£ 1.000			
530. The Gregory Co. ^a	1913	U. S. A.	S.B.-S.P.	US\$ 300.000 ^a	£ 61.557			

NOME DA COMPANHIA	ANO DE FUNDACAO	NACIONALIDADE	SETOR	CAPITAL	CAPITAL E UTILIZADO	MODIFICACOES NO CAPITAL	OBRIGACOES DAS EMPRESAS	OBSERVACOES
531. Brazil Tabushoku Kaisha ^a	1913	Japao	Agro-Div.	Yens 1.000.000 ^a	£ 102.259			
532. Sociedade Florestal Industrial de São Mateus	1913	França	Agro-Div.	Fr. 1.500.000 ^b	£ 59.403			
533. Crédit Foncier Du Brésil et L'Amérique Du Sud	1913	França	Invest.	Fr. 50.000.000 ^a	£ 1.980.100	Fr. 50.000.000 ^a - 1931	Fr. 37.500.000 ^a - 1931	
534. Port of Bahia ^a	1913	Inglaterra	S.B. Portos	(autho) ^c £ 5.000.000 (paid-up) £ 2.500.000 ^c	£ 5.000.000	(Pulled paid) £ 5.000.000 - 1914 ^c 100.000 - 1930 ^c contos de reis	£ 3.000.000 ^c £ 2.971.000 - 1930 ^c	(2,5 milhões-France) - K TOTAL = £ 5.500.000. ^c

BIBLIOGRAFIA

- ASHWORTH. Breve historia de la economia internacional, 1850 a 1950. Mexico, Fondo de Cultura Economica, 1958.
- AZEVEDO, Fernando de. Um trem corre para o Oeste. 2.ed. São Paulo, Melhoramentos.
- BARAN, Paul A. & SWEZY, Paul M. Capitalismo Monopolista. Rio de Janeiro, Zahar, 1966. (Biblioteca de Ciências Sociais).
- BARRAT & BROWN. After Imperialism. Humanities Press, 1970.
- BRAZILIAN YEAR BOOK, 1908-1909. The Brazilian Review.
- BUKHARIN, M. O imperialismo e a economia mundial. Rio de Janeiro. Elson Rio de Janeiro.
- CANO, Wilson. Raizes da concentração industrial em São Paulo. Campinas, UNICAMP-IFCH, 1975. Tese (Doutoramento).
- CASTRO, Antonio de. Sete Ensaios sobre a economia brasileira. São Paulo, Forense, 1971. v. 2
- CENSO INDUSTRIAL DO BRASIL. O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias. Indústria de transportes, indústria fabril. Rio de Janeiro, 1908. v.3
- COLEÇÃO de leis do Império e da República. In: Brasil. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Sociedades mercantis autorizadas a funcionar no Brasil: empresas estrangeiras.
- Conjuntura Econômica, 1948
- CORREIA, Serzedelo. O problema econômico do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1903.
- DEAN, Warren. A industrialização em São Paulo, 1880-1945. São Paulo, Difusão Européia do Livro e USP, 1971.
- DEBEVOISE, Eli. Whitney. Percival Farquhar and the chain of profit. Latin American Studies, 1974.
- DELFIM NETO, Antonio. O problema do café no Brasil. São Paulo, 1966. mimeo.

- DOBB, Maurice. Studies in the development of capitalism. London, Internacional Publishers, 1947.
- EISEMBERG, Peter. Sugar industry in Pernambuco, 1840 - 1910; modernization without change. California, University of California Press.
- FRIENDERLAENDER & OSER. Historia economica de la Europa moderna. Mexixo, Fondo de Cultura Economica, 1957.
- FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 4.ed. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961.
- GAULD, Charles A. The last Titan Percival Farquhar American entrepreneur in Latin America.
- GERSCHENKRON, A. Economic backwardness in historical perspective, a book of essays. Cambridge, Harvard University Press, 1966.
- GRAHAM, Richard. The Britain and the Onset of modernization in Brazil, 1850-1914. Cambridge, Cambridge University Press, 1958.
- GRANZIERA, Rui. Moeda e crédito no limiar do capitalismo no Brasil. Campinas, UNICAMP-IFCH, 1976. Tese (Doutoramento).
- HALL, Michael. Emigrazione italiana a San Paolo tra 1880 a 1920. Quaderni Storici, 1974.
- HILFERDING, R. Le capital financier: étude sur le developpement recent du capitalisme, 1910. Les Editions de Minuit, 1970.
- HOBSBAWN, E. J. The age of capital, 1848 - 1875. New York, C. Scribner's 1975.
- HOBSBAWAN, E.J. Industry and empire: the pelican economic history of Britain. New York, Penguin Books, 1968. v.3

- JOSLIN. A century of banking in America.
- KINDLEBERGER, Charles. Economic growth in France and Britain, 1851 - 1950. Simon and Schuster, 1969.
- LEWIS, Cleona. America's stake in internacional investments. Washington, The Brookings, 1938.
- LONDON STOCK EXCHANGE YEAR BOOK. 1913.
- MARTINS, Luciano. Politique et developpment economique: es-structures et systeme de decisions au Bresil. Université René Decartes, 1975. Tese (Doutoramento).
- MATTOON JUNIOR, Robert H. The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868 - 1900. Michigan, Yale University, 1971. Tese (Doutoramento).
- MELLO, João Manuel Cardoso de. O capitalismo tardio: contri-buição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. Campinas, UNICAMP-IFCH, 1975. Tese (Doutoramento)
- NEUHAUS, Paul. História monetária do Brasil, 1900 - 1945. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais, 1976.
- NIVEAU, Maurice. Historia de los hechos economicos contempo-raneos. Barcelona, Ariel.
- NORMANO, João Frederico. Evolução econômica do Brasil. 2.ed. São Paulo, Nacional, 1945. (Brasiliana, v. 152).
- NURSKE, Ragnar. International investment to day in the light of nineteenth century experience. The economic Journal.
- PESSOA JÚNIOR, Cyro Diocleciano Ribeiro. Estudo descritivo das estradas de ferro do Brasil. Rio de Janeiro, Impren-sa Nacional, 1886.
- PHELPS, Dudley Maynard. The migration of Industry to South

America. New York, McGraw Hill, 1936.

PINTO, Estevão. História de uma estrada de ferro do Nordeste. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1949.

PLATT. Economic imperialism and the businessman: Britain and Latin America before 1914. In:- Owen, Roger & Sutcliffe, Bob, eds. Studies in the teory of imperialism. Bristol, A. Longman Paperback, 1972.

RIPPY, F. British investments in Latin America, 1822 - 1949. Connecticut, Archon Books, 1966.

RODRIGUES, J.C. O resgate das estradas de ferro do Recife a São Francisco e de outras que gozavam da garantia de juros. Rio de Janeiro Imprensa Nacional, 1902. Relatório apresentado a Joaquim Murtinho.

SCHUMPETER, Joseph A. Business cycles a theorétical historical and statistical analysis of the capitalist process. New York, Mc Graw Hill, 1964.

SILVA, Sergio Salomé. Sobre as origens da indústria no Brasil. In:- Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, 28º, Belo Horizonte, 1975. Mimeo.

TAUNAY, Affonso de E. Pequena história do café no Brasil. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1945

TRIFFIN, Robert. O sistema monetário internacional, ontem, hoje e amanhã. São Paulo, Expressão e Cultura, 1972.

VERSIANI, Flávio & VERSIANI, Maria Thereza. A indústria brasileira antes de 30. 1974. mimeo.

VILLELA, Anibal & SUZIGAN, Wilson. Política do governo e crescimento da economia brasileira, 1889 - 1945. Rio de Janeiro, IPEA, 1973. (Monografia, v.10).