

Série *Didáticos*



Vania Maria Cury

**HISTÓRIA DA  
INDUSTRIALIZAÇÃO  
NO SÉCULO XIX**

EDITORA UFRJ  
RIO DE JANEIRO

2006

*A hegemonia britânica no século XIX:  
comércio internacional e sistema  
de pagamentos, 1850-1914*

*A construção da hegemonia britânica no  
mercado mundial*

Por volta de 1850, a Grã-Bretanha já havia atingido a maturidade como primeira economia industrial do mundo. O censo de 1851 revelou que mais da metade de sua população vivia nas cidades, desempenhando funções direta e/ou indiretamente ligadas ao crescimento da indústria. Nessa mesma época, metade da produção mundial de ferro e mais da metade dos tecidos de algodão saíam também das fábricas britânicas. Sua liderança era ainda inconteste na produção de carvão, na quilometragem de ferrovias construídas e em operação, e, sobretudo, graças à supremacia de sua frota mercante, na exportação de produtos manufaturados para o mundo inteiro.

Da combinação de tecidos de algodão, carvão e ferro, à moda inglesa, foi construído um determinado padrão industrial que seria difundido para todos os continentes. Essa difusão, é claro, não ocorreu de maneira sempre uniforme, sofrendo o impacto das tradições e dos obstáculos locais dos países por onde se propagou, e provocando alterações importantes nas estruturas socioeconômicas sobre as quais atuou. Disso resultou o fenômeno do desenvolvi-

mento desigual do capitalismo, que seria responsável por uma série de modificações no equilíbrio internacional e culminaria nos desafios lançados, pelas novas potências industriais, à consagrada hegemonia britânica.<sup>1</sup>

Tais modificações, contudo, não se fizeram sentir antes das décadas finais do século XIX, quando uma nova onda de inovações tecnológicas e organizacionais introduziu, na produção industrial, novos materiais, novas técnicas e novas fontes de energia, aumentando de modo expressivo o tamanho e a complexidade das unidades produtivas. A relativa estagnação do crescimento econômico da Grã-Bretanha, de 1880 em diante, em contraste com o desenvolvimento surpreendente de novos gigantes da indústria (Alemanha e Estados Unidos, principalmente), já prenunciava as mudanças significativas que iriam ocorrer no padrão industrial e também no quadro hegemônico que predominava no sistema capitalista mundial.

O século XIX, porém, com frequência “esticado” por muitos historiadores econômicos até a Primeira Guerra Mundial, foi, sem dúvida, o século da Revolução Industrial inglesa, de sua difusão, de sua hegemonia e, ao mesmo tempo, de sua superação por outros processos socioeconômicos de igual magnitude, que ocorreram em outras formações sociais, na Europa e fora dela. Sem a compreensão da dinâmica desse movimento de ascensão e declínio, torna-se difícil o entendimento das raízes que moldaram o desenvolvimento capitalista da atualidade.

<sup>1</sup> A esse respeito, convém consultar o trabalho já célebre de Paul Sweezy (1976), intitulado *Teoria do desenvolvimento capitalista*, especialmente os capítulos XVI e XVII.

## | Principais características do comércio internacional, 1850-1914

O predomínio da Grã-Bretanha, no panorama econômico do século XIX, resultou tanto de seu pioneirismo como nação industrial, quanto da supremacia inquestionável de sua frota mercante e da sua liderança comercial. Mais da metade do comércio que ela realizava, com as mais diversas e distantes regiões do planeta, era feita por barcos de bandeira britânica.<sup>2</sup> Não só as mercadorias eram transportadas em seus navios, garantindo-lhe o frete, como o seguro e o financiamento das cargas eram efetuados por companhias e bancos sediados em Londres. Já em 1830, as cifras apontavam o volume do comércio marítimo britânico como sendo correspondente ao dobro do restante europeu em conjunto – 950 mil toneladas contra 463 mil.<sup>3</sup>

Até o advento das ferrovias, contudo, não seria exagero admitir que o mercado mundial possuía dimensões relativamente modestas, mesmo para um país que controlasse as suas principais rotas de comércio. Enquanto o progresso da industrialização esteve restrito aos têxteis de algodão e à metalurgia e à cervejaria, em menor escala, o seu impacto transformador foi mais moderado, não apenas sobre a economia britânica, em si, como também sobre o conjunto da economia mundial. Com as estradas de ferro, a Grã-Bretanha con-

<sup>2</sup> As informações aqui transcritas foram retiradas do trabalho de Peter Mathias (1969, p. 243-246), *A primeira nação industrial. Uma história econômica da Inglaterra, 1700-1914*. Entre as suas muitas considerações sobre o assunto, vale a pena fazer o seguinte registro: “Poder-se-ia supor que a revogação dos *Navigation Acts* tivesse sido outro exemplo da tradicional hipocrisia inglesa – que estas leis restritivas tinham sido abolidas apenas quando a Inglaterra se tinha assegurado da superioridade na produção de navios a vapor. Mas, de fato, os *Navigation Acts* foram revogados em 1849, numa altura de forte competição americana em certos comércios – na China como no Atlântico Norte. E na altura poucas pessoas estavam convencidas de que o futuro assentava sobre o navio a vapor” (p. 246).

<sup>3</sup> Ibid.

solidou sua hegemonia comercial e industrial, alcançando o patamar mais alto de sua trajetória como potência econômica.

Ao desenvolver as técnicas de fabricação de ferrovias, a Grã-Bretanha colocou à venda no mercado mundial um produto que representou a mais espetacular inovação nos meios de comunicação e transporte até então inventados pelo homem. Em termos de transporte terrestre, a estrada de ferro redimensionou por completo a vida humana, aumentando a velocidade de locomoção de coisas e pessoas e promovendo uma integração radical dos territórios. Inicialmente criada para resolver o problema de transporte do carvão, a ferrovia imprimiu à máquina a vapor um caráter ainda mais revolucionário, capaz de assegurar incentivos para mais de cinquenta anos de desenvolvimento econômico contínuo e acelerado.

A expansão da construção de ferrovias, dentro e fora da Grã-Bretanha, tanto pelo que representou diretamente quanto pelo que provocou indiretamente, dominou o cenário econômico do século XIX. Dados aproximados revelam que os investimentos realizados em estradas de ferro superaram os investimentos de todas as demais indústrias juntas.<sup>4</sup> Por suas características particulares, a estrada de ferro era uma espécie de "pacote industrial", cuja aquisição implicava a obtenção simultânea das técnicas, dos equipamentos, do pessoal qualificado para montagem e operação e, na maioria dos casos, do financiamento ou empréstimo para construí-la. Isso quer dizer que a exportação da mercadoria ferroviária só se tornou viável por causa da rede de empréstimos e financiamentos externos, administrada a partir da *City* londrina. De posse dos produtos e dos capitais, a Grã-Bretanha transformou a construção de ferrovias no exterior no principal trunfo de sua hegemonia comercial e financeira.

<sup>4</sup> Sweezy, Paul; Baran, Paul (1966, p. 221).

O progresso mundial das ferrovias foi irresistível. O trajeto entre Nova York e São Francisco, por exemplo, reduzido de seis meses para uma semana, com os trens de ferro, deu um extraordinário impulso ao desenvolvimento econômico dos Estados Unidos, tornando a ocupação do lado oeste de seu território muito mais rápida e dinâmica. A abertura de novos mercados, produtores e consumidores, a ampliação das áreas de cultivo, a exploração de novas reservas de recursos naturais, em todo o mundo, tornaram-se possíveis numa escala sem precedentes na história. No caso brasileiro, por exemplo, o café pôde se interiorizar rumo ao oeste paulista graças à construção de ferrovias que ligavam as novas áreas produtoras ao principal porto de exportação – Santos. A partir de 1880, a ferrovia tornou-se também um elemento decisivo na política imperialista das grandes potências, facilitando a penetração em todas as áreas e continentes do planeta.

O avesso perverso do impacto das estradas de ferro, no entanto, foi dado pela penetração dos transportes modernos nos mercados mais interioranos das áreas ultramarinas. Esse movimento acabou acelerando a substituição do consumo dos produtos artesanais de fabricação local pelos manufaturados provenientes do estrangeiro, para prejuízo de um grande número de pequenos produtores nativos, que se viram privados de parte substancial de sua subsistência. A incapacidade de competir com as mercadorias provenientes do exterior, via estradas de ferro, levou-os a abandonar sua terra natal, muitas vezes, para buscar oportunidades alternativas de sobrevivência nos centros urbanos que se expandiam. O aumento expressivo e contínuo do exército industrial de reserva foi um dos traços mais marcantes das economias integradas ao circuito mundial do capitalismo, ao longo do século XIX.

Quadro 1.1. | Desenvolvimento mundial de redes ferroviárias, 1850-1913 (em km)

Países e continentes	1850	1870	1900	1913
Europa	23.500	104.000	282.000	359.000
Reino Unido	10.500	24.500	33.000	38.000
Alemanha	6.000	19.500	43.000	61.000
França	3.000	17.500	36.500	49.500
Rússia	1.000	10.500	50.000	65.000
América do Norte	14.800	90.000	357.000	457.000
América Central e do Sul	-	3.000	42.000	107.000
Ásia	-	8.400	60.000	108.000
África	-	1.800	20.000	44.000
Oceania	40	1.800	24.000	35.000

Fonte: Rioux, 1975, p. 68.

Pelos dados do quadro acima, parece evidente que o período de crescimento mais impressionante da construção de ferrovias, no mundo, no século XIX, situou-se entre 1870 e 1913. Tanto a Europa quanto os Estados Unidos (embora os dados agregados sejam da América do Norte, como um todo, é sabido que o aumento mais expressivo ocorreu mesmo nos Estados Unidos) lideraram os índices de quilometragem construída, justamente no momento em que se verificava sua arrancada em direção ao processo de industrialização. O mundo ultramarino, por outro lado, embora com dimensões numéricas bem mais modestas, também experimentou um aumento significativo, em especial se forem observadas as proporções entre as colunas de 1870 e 1913, respectivamente. Acompanhando tal crescimento, torna-se fácil compreender o vínculo entre as ferrovias e a hegemonia internacional da Grã-Bretanha.

Além do papel revolucionário como meio de transporte e comunicação, e do enorme potencial para atrair investimentos, deve-se

ressaltar o caráter inovador das ferrovias também em termos de organização da firma e de gestão empresarial. Sua estrutura administrativa precisava dar conta da supervisão e da execução de funções distintas, geograficamente dispersas. Isso levou as empresas de estradas de ferro a inovar em técnicas de organização e administração, baseadas num escritório central, responsável pelo planejamento global da companhia, assessorado por escritórios regionais e locais, que se encarregavam das operações diretas da firma. Esse novo feito gerencial, com estrutura administrativa hierarquizada, constituiu a base para a expansão das modernas corporações.<sup>5</sup>

A hegemonia comercial da Grã-Bretanha no século XIX também estava intimamente relacionada ao princípio do livre-comércio e ao sistema da divisão internacional do trabalho dele decorrente. Embora seja difícil delimitar uma data precisa para o estabelecimento do modelo livre-cambista na política comercial britânica, as interpretações já consagradas na literatura especializada costumam apontar a década de 1840 como o momento da primeira vitória importante dos defensores do comércio sem barreiras. Seu principal triunfo teria sido a abolição das chamadas Corn Laws, que davam proteção tarifária aos grãos colhidos dentro da própria Grã-Bretanha. Os antecedentes dessa vitória tinham sido as más colheitas de 1838-1839, que provocaram a elevação brusca dos preços dos cereais, item básico da dieta alimentar da população trabalhadora. Os movimentos organizados pelos operários para reivindicar alimentos mais baratos tiveram uma resposta imediata de um grupo de empresários de Manchester, liderado por Richard Cobden, que também pregava a eliminação das barreiras alfandegárias à entrada de cereais provenientes do exterior. A vitória das propostas livre-cambistas no parlamento, assim como a definitiva supressão das

<sup>5</sup> Os argumentos de Alfred D. Chandler Jr., um dos maiores especialistas no assunto, serão mais amplamente explorados no capítulo 3, referente à industrialização dos Estados Unidos.

leis protetoras dos grãos, em meados dos anos 1840, acabou por associar indústria e livre-comércio, dando aos industriais o mérito de ter criado, para a Grã-Bretanha, um modelo de relações internacionais basicamente apoiado nos projetos do liberalismo econômico.

Leituras mais recentes sobre a história do livre-cambismo na Grã-Bretanha, porém, têm revelado que a participação dos industriais, embora importante, não foi determinante para a configuração de uma estrutura comercial basicamente livre-cambista naquele país. Na verdade, o que se tem argumentado é que os segmentos industriais foram potencialmente menos influentes na política, do que haviam sido até mesmo os artesãos organizados da era pré-industrial que, com sua determinação tantas vezes feroz, conseguiram opor diversos obstáculos à eliminação de seus privilégios. O que essas novas abordagens propõem é que se deve buscar o fundamento político do modelo livre-cambista da Grã-Bretanha não nos principais centros industriais, normalmente situados nas províncias, mas na *City* londrina, o coração financeiro do Reino Unido:

Os representantes da indústria britânica eram menos ricos do que seus conterrâneos da *City*, faziam dinheiro usando métodos que não eram aprovados por seus superiores na escala social, e exerciam uma influência política bastante limitada no plano nacional. Certamente, na medida em que os setores financeiros e de serviços da Grã-Bretanha também financiavam a distribuição dos manufaturados britânicos, eles possuíam um importante interesse comum. Mas, as atividades da *City* não eram apenas uma ramificação da indústria; e menos ainda se viam como tal. A ordem internacional que se ergueu sobre a base do livre-comércio e do padrão-ouro serviu muito mais aos interesses do setor financeiro e de serviços do que ao manufatureiro – a escala crescente e a complexidade das relações comerciais multilaterais proporcionaram à *City* oportunidades e compromissos que se estenderam muito

além da distribuição dos manufaturados britânicos. Além disso, onde era preciso fazer uma escolha, a política invariavelmente favoreceu as finanças em detrimento da indústria.

(Cain e Hopkins, 1993, p. 470)

De seus escritórios na *City*, grandes companhias de comércio e navegação e poderosas instituições financeiras comandavam uma intrincada rede de intercâmbio e investimentos, que cobria praticamente o mundo inteiro. E foram justamente essas companhias e instituições que modelaram as relações externas da Grã-Bretanha, em todo o século XIX. Elas baseavam suas ações, principalmente, numa combinação cadenciada de comércio livre e empréstimos e financiamentos em libra-esterlina. Num certo sentido, a ampla liberdade comercial existente no mercado mundial era uma pré-condição do sistema internacional de pagamentos implementado a partir de Londres. Isso porque, em grande medida, a capacidade de endividamento externo (tomada de empréstimos e financiamentos no exterior) de cada país era diretamente proporcional à sua própria competência para a obtenção de divisas (moedas internacionalmente aceitas). A venda de produtos no mercado internacional foi, durante todo o século XIX, o principal mecanismo para a aquisição de divisas, além dos empréstimos e dos financiamentos provenientes do exterior.

O fato é que, em 1870, o comércio externo da Grã-Bretanha era maior do que os da França, da Alemanha e da Itália juntos, e superava em três vezes o dos Estados Unidos.<sup>6</sup> Muito embora o intercâmbio com os países desenvolvidos do Ocidente fosse de grande importância para a economia britânica, o mundo ultramarino exercia um papel fundamental no sistema da divisão internacional do trabalho administrado a partir de Londres. O estabelecimento da

<sup>6</sup> Para maiores detalhes acerca desse tema, é fundamental consultar o trabalho de François Crouzet (1978), *L'économie de la Grande-Bretagne victorienne*.

hegemonia comercial da Grã-Bretanha no ultramar, iniciado em meados do século XVIII e já plenamente consagrado por volta de 1850, baseava-se numa certa "complementaridade" de economias, na qual prevalecia a troca de produtos primários (matérias-primas e alimentos) por bens manufaturados e serviços.

É forçoso lembrar aqui que o algodão que fomentou a Revolução Industrial inglesa provinha basicamente das áreas tropicais e subtropicais do mundo, com destaque para a produção da Índia. Outros produtores localizados no Egito e no sul dos Estados Unidos também tiveram significativo peso nesse comércio (o nordeste brasileiro chegou a introduzir-se nessa rede algodoeira, nas décadas finais do século XVIII, mas não se firmou, pela qualidade do algodão produzido). Além do mundo ultramarino, é necessário dizer, outras regiões tradicionalmente devotadas à produção de bens primários tinham estreitas ligações comerciais com a Grã-Bretanha e, assim, participavam do sistema da divisão internacional do trabalho como amplos mercados para os manufaturados britânicos. Entre essas regiões, cumpre destacar, em especial, as áreas circundantes ao mar Báltico, responsáveis pelo fornecimento de produtos essenciais à construção naval — principalmente madeiras.

O resultado prático desse sistema de trocas internacionais era o de que quanto mais os países de economia primário-exportadora vendessem os seus produtos, mais se tornavam capazes de importar e de contratar empréstimos e financiamentos do exterior, em virtude da maior obtenção de divisas. Tendo a Grã-Bretanha se tornado a sua principal parceira comercial, graças à intensa importação de matérias-primas e alimentos que fazia, era uma decorrência quase "natural" que seus bens e serviços encontrassem o caminho livre naquelas regiões e que a libra-esterlina fosse o principal meio de pagamento no plano internacional. Ao lado disso, a abundante oferta de capitais para investimentos no mercado londrino contribuía para tornar a moeda inglesa a grande fonte de empréstimos e financiamentos, à qual recorriam países do mundo inteiro. O extraor-

dinário volume de negócios administrado pela *City*, portanto, não tinha rivais à altura, em todo o século XIX.

Um dos exemplos mais contundentes da política comercial implementada pela Grã-Bretanha, no mundo ultramarino, foi a "abertura" do mercado chinês ao comércio com o Ocidente. Administrado basicamente pela Companhia das Índias Orientais, o intercâmbio entre a Grã-Bretanha e a China tinha se tornado favorável à segunda, por completo, principalmente depois que o chá, por volta dos anos finais do século XVIII, transformou-se numa "bebida indispensável" para os cidadãos do Reino Unido. O principal problema era que os ingleses não possuíam, além das manufaturas de lã, nenhum outro produto que interessasse aos chineses e pudesse reverter o déficit comercial que se agravava, em razão do aumento contínuo do consumo de chá na Grã-Bretanha. A "solução" foi finalmente encontrada na Índia, onde os ingleses descobriram dois tipos de produto cujo mercado, na China, viria a tornar-se de fato explosivo: o algodão e o ópio.

O aumento do poder político da Grã-Bretanha sobre a Índia, no mesmo período, facilitou o estabelecimento de uma rede de intercâmbio no Oriente, que conseguiu manter o consumo crescente de chá no Reino Unido, sem penalizar demasiadamente suas reservas metálicas (ouro e prata). Até então, as compras efetuadas pelos comerciantes britânicos nos mercados chineses (leia-se a Companhia das Índias Orientais) tinham de ser pagas com moedas de metal precioso, as únicas aceitas como meio de pagamento naquele lugar. Apesar de todas as proibições determinadas pelo governo chinês, que tentou barrar a todo custo a disseminação do consumo de ópio entre a população do país, a droga entrava e circulava por grande parte do seu território, numa escala sem precedentes na história.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Uma descrição detalhada desse "processo de abertura do mercado chinês ao Ocidente" pode ser encontrada no trabalho de Michael Greenberg (1976), *British Trade and the Opening of China: 1800-1842*.

Em grande medida, o crescimento populacional (21 milhões de habitantes em 1851, 41 milhões em 1911), a elevação do nível de vida e o progresso irresistível da industrialização alargaram bastante o mercado britânico para os produtos primários, provenientes do mundo todo. Ao final do século XIX, principalmente, os novos avanços tecnológicos e as novas indústrias criaram forte demanda por borracha, petróleo, estanho e plantas oleaginosas, ao passo que a dieta alimentar da população compunha-se cada vez mais de produtos tropicais e não-tropicais, que precisavam ser importados. O trigo, assim como o queijo, a manteiga e a carne, por exemplo, provinham em grande escala do exterior, em especial de algumas áreas do Império (Canadá, Austrália e Nova Zelândia).

A expansão da produção desses bens, na escala em que foi feita, tanto nas regiões de domínio britânico formal quanto nas de subordinação informal, dependeu de altos investimentos realizados a partir de Londres para transformar as várias potencialidades decorrentes de um ambiente natural propício (existência de reservas abundantes de recursos naturais) em mercadorias disponíveis no plano internacional. Para realizar tais propósitos, as redes de comunicações e transportes foram os setores mais imediatamente beneficiados pelas inversões de capital britânico no ultramar. Portos e ferrovias logo permitiram a integração de vastas áreas produtoras ao mercado mundial, ao mesmo tempo em que o navio a vapor agilizava e barateava o frete dos produtos.

O desenvolvimento simultâneo de novas técnicas, que equipavam os navios com frigoríficos, abriu novos e amplos mercados para a carne e o leite (assim como seus derivados) provenientes da Austrália e da Nova Zelândia, como já foi observado, e para muitos outros produtos que passaram a fazer parte da rede mundial de intercâmbio. De 1850 em diante, portanto, verificou-se uma firme tendência de elevação dos investimentos britânicos no mundo ultramarino, destinados, sobretudo, à criação de condições essenciais de infra-

estrutura, que facilitassem a implantação de sistemas produtivos voltados para a exportação. O montante de capitais investidos nos territórios pertencentes ao Império Britânico, por exemplo, alcançava, em 1913, a cifra de 47% do total de investimentos realizados no exterior.

Por outro lado, começou-se a observar, depois de 1890, uma mudança paulatina na estrutura do comércio internacional, decorrente do aumento da demanda por matérias-primas e alimentos, dos novos países industrializados da Europa, dos Estados Unidos e do Japão. Era sobretudo nas áreas produtoras do Império Britânico que esses países se abasteciam de bens primários essenciais ao progresso de sua industrialização: lã, juta, borracha, estanho, algodão, peles, couros etc. Apesar das vendas crescentes de produtos manufaturados que faziam naqueles mercados, os novos países industrializados da Europa experimentavam fortes déficits comerciais com as regiões ultramarinas, em especial com a Índia e a Austrália. Graças ao superávit que mantinham em suas balanças comerciais com os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, no entanto, conseguiam equilibrar as suas contas externas, sem grande dificuldade. Os Estados Unidos, por sua vez, cobriam o déficit comercial com a Europa continental, a Índia e a Austrália, por meio de suas transações positivas com o Canadá e a Grã-Bretanha.<sup>8</sup>

Na extensa rede de trocas que se estabeleceu no mercado mundial, assim, a Grã-Bretanha tinha déficits com a Europa continental, os Estados Unidos e algumas áreas do próprio Império – África do Sul, Nova Zelândia e Canadá –, mas, obtinha superávits importantes com suas colônias da África ocidental, com a Austrália e, em especial, com a Índia. Maior tesouro do Império, a Índia mantinha um superávit comercial significativo em quase todas as suas transações, porém o transferia de modo praticamente integral para

<sup>8</sup> Uma análise detalhada dessas várias correntes de comércio internacional do século XIX pode ser encontrada no trabalho de Kenwood, A. G. e Lougheed, A. L. (s.d.), *História del desarrollo económico internacional, desde 1820 hasta la Primera Guerra Mundial*.

a Grã-Bretanha, sobretudo, pela importação maciça de tecidos de algodão do Lancashire. O excedente comercial britânico com a Índia chegara, em 1910, ao montante de 60 milhões de libras. Mesmo assim, levando-se em conta as contínuas transações em que os britânicos compravam mais do que vendiam no exterior, pode-se concluir que, em grande parte, era graças aos extraordinários “rendimentos invisíveis” (fretes, seguros, juros de investimentos, dividendos etc.) que o balanço de pagamentos da Grã-Bretanha mantinha-se equilibrado e até mesmo superavitário, durante todo o período aqui analisado.

Comparando os dados do quadro a seguir, não fica difícil constatar que o crescente déficit comercial da Grã-Bretanha era compensado pela elevação constante de seus rendimentos financeiros. Tanto os fretes quanto os seguros efetuados por sua poderosa frota mercante, da mesma forma que os investimentos realizados principalmente em construções ferroviárias no exterior, garantiam saldos positivos em seu balanço anual de pagamentos. O fechamento das contas nacionais, assim, apesar do declínio acentuado do comércio externo, apresentava uma economia estável, rica e saudável.

A composição básica do comércio mundial, então, entre 1850 e 1914, pode ser definida em termos da troca de produtos primários por manufaturados e serviços. Tal característica geral, entretanto, não deve servir para obscurecer as mudanças importantes que foram se processando nos quadros desse intercâmbio, que vinculava o mundo desenvolvido às vastas áreas subdesenvolvidas do ultramar. Um dos aspectos mais marcantes da evolução do comércio internacional no século XIX foi a progressiva substituição dos manufaturados tradicionais na pauta de exportações dos países industrializados: os têxteis, em especial, foram, aos poucos, cedendo espaço para a metalurgia, a química, a maquinaria industrial e a eletricidade. Por outro lado, em virtude da nova composição da produção industrial nas economias adiantadas, os minerais já começavam a suplantam as importações de matérias-primas agrícolas.

Quadro 1.2. | Balanço de pagamentos e exportação de capitais do Reino Unido, 1796-1913

Ano (média anual por quinqüênios)	Importações (líquidas) a	Exportações de produtos britânicos b	Balanço de comércio de mercadorias c = a + b	Receita de serviços d	Receita de juros e dividendos e	Saldo em conta corrente f = c + d + e
1796-1800	36,6	32,9	- 3,7			
1801-1805	47,9	39,9	- 8,0			
1806-1810	54,0	42,2	- 11,8			
1811-1815	50,3	42,9	- 7,4			
1816-1820	49,3	40,3	- 9,0	14,5	1,7	7,2
1821-1825	45,4	37,3	- 8,1	14,2	4,2	10,3
1826-1830	48,7	35,9	- 12,1	10,6	4,6	2,6
1831-1835	53,6	40,5	- 13,1	14,1	5,4	6,4
1836-1840	73,8	49,8	- 24,0	18,6	8,0	2,6
1841-1845	71,0	54,0	- 17,0	15,4	7,5	5,9
1846-1850	87,7	60,9	- 26,9	22,0	9,5	4,7
1851-1855	116,4	88,9	- 27,5	23,7	11,7	8,0
1856-1860	158,0	124,2	- 33,8	43,5	16,5	26,2
1861-1865	201,2	144,4	- 56,8	57,1	21,8	22,0
1866-1870	246,0	187,8	- 58,2	67,9	30,8	40,5
1871-1875	301,8	239,5	- 62,2	86,8	50,0	74,6
1876-1880	325,9	201,4	- 124,5	93,0	56,3	24,9
1881-1885	336,5	232,3	- 104,2	101,0	64,8	61,6
1886-1890	327,4	236,3	- 91,1	94,6	84,2	87,6
1891-1895	357,1	226,8	- 130,3	88,4	94,0	52,0
1896-1900	413,3	252,7	- 160,6	100,7	100,2	40,3
1901-1905	471,5	297,0	- 174,5	110,6	112,9	49,0
1906-1910	539,6	397,5	- 142,1	136,5	151,4	145,8
1911-1913	623,2	488,8	- 134,4	152,6	187,9	206,1

Fonte: Mathias, 1969, p. 240.

\* Nota: Todas as colunas, exceto a última, referem-se às médias anuais. A última (f) representa o total do último ano de cada quinqüênio. Todos os números são em milhões de libras e em preços correntes. Na receita de serviços incluem-se créditos de navegação, seguros, bancos, remessas de emigrantes, despesas de turistas, lucros no comércio externo etc. As colunas “d” e “e” representam valores líquidos. Não estão incluídas transferências de ouro e de venda de barcos.

### *Inovação tecnológica e declínio industrial*

Ao mesmo tempo, as duas últimas décadas do século XIX já assinalavam o declínio da participação britânica no mercado mundial de produtos industrializados. Suas perdas mais significativas ocorreram naqueles segmentos em que a procura mais tendia a crescer: maquinaria industrial (incluindo veículos motorizados) e produtos de ferro e aço. Entre 1870 e 1900, as exportações da Alemanha dobraram e as dos Estados Unidos aumentaram quatro vezes, ao passo que as da Grã-Bretanha se expandiram em apenas 45% (Crouzet, 1978, p. 315). Os têxteis de algodão, durante décadas os principais produtos britânicos de exportação, experimentaram decréscimo mundial em sua demanda. Depois da Primeira Guerra Mundial, sobretudo, seu declínio seria ainda mais sentido, em virtude do crescimento da produção local em diversos mercados importantes do mundo ultramarino.

O desenvolvimento acelerado da atividade industrial nos países capitalistas, a partir de 1880, restringiu cada vez mais os mercados das regiões mais industrializadas aos produtos manufaturados britânicos. Não houve, porém, uma contrapartida de redução das importações, por parte da Grã-Bretanha, dos produtos provenientes daqueles países. O aumento da produção industrial, tanto nos Estados Unidos quanto na Europa continental, logo foi acompanhado da elevação de barreiras alfandegárias contra os tradicionais produtos ingleses: ferragens, metalurgia, têxteis e carvão. O significado dessas mudanças pode ser atestado pela indicação de que, quando chegou o ano de 1910, a balança comercial do Reino Unido apresentou um déficit anual de 50 milhões de libras com os Estados Unidos e de 45 milhões de libras com a Europa continental (Mathias, 1969, p. 251).

É necessário observar aqui que o aumento (quantitativo) da produção industrial que ocorria fora da Grã-Bretanha era acompanhado de transformações (qualitativas) importantes no padrão de organização da indústria. Diante do crescimento acelerado de outros países,

já observado desde as duas últimas décadas do século XIX, a Grã-Bretanha aparentava certa lentidão quanto à difusão de novas indústrias em seu território. Por isso, verificou-se considerável aumento da importação de corantes químicos da Alemanha, materiais elétricos da Alemanha e dos Estados Unidos, máquinas-ferramentas e máquinas de escritório dos Estados Unidos, automóveis da França, e diversos outros produtos industrializados de várias partes do mundo. Essas mudanças na pauta de importações do Reino Unido eram, no entanto, perfeitamente compatíveis com os princípios do sistema da divisão internacional do trabalho, amplamente apoiados sobre a base do livre comércio. Mas, ao mesmo tempo, denunciavam a lenta modernização do parque industrial britânico e sua gradual perda de competitividade no mercado mundial de produtos industriais.

Escudada em todas as vantagens que obtivera no controle financeiro e marítimo do comércio e no predomínio incontestável sobre o mundo ultramarino, a Grã-Bretanha de 1913 já não exibia a mesma altivez observada em maio de 1851, quando a Rainha Vitória inaugurou a Grande Exposição, no Palácio de Cristal, e seus súditos puderam mostrar sua superioridade como primeira nação industrial do mundo. Tornara-se cada vez mais dependente dos mercados que ainda queriam um estilo tradicional de produtos, como os que ela tinha maior capacidade para oferecer. Observando-se este fato, parece claro que a inferioridade comercial britânica, em relação aos seus parceiros europeus e norte-americanos, era menos uma questão de tarifas protecionistas (impostas pelas potências emergentes) e mais um problema relativo à estrutura interna de sua economia e à ausência de dinâmica para promover inovações e desenvolver novos produtos.

Grande parte das inovações tecnológicas que marcaram as etapas subsequentes do desenvolvimento industrial capitalista ocorreu fora da Grã-Bretanha. Os três novos setores surgidos no final do século XIX, por exemplo — química, eletricidade e petróleo —, tiveram cres-

cimento muito mais acelerado nos Estados Unidos e na Alemanha, onde se consolidaram como atividades dinâmicas e inovadoras. Do mesmo modo, as principais transformações organizacionais operadas na estrutura da indústria, dentre as quais se destacou o surgimento das corporações modernas, ocorreram com mais rapidez e maior vigor nas demais economias capitalistas avançadas, que então superavam a longa hegemonia britânica.

| *Principais características do sistema de pagamentos, 1850-1914*

Sobre o padrão-ouro:

Ainda que não se possa marcar exatamente a data de seu nascimento – não existia em 1870 e era plenamente aceito em 1900 –, pode-se dizer que a Primeira Guerra Mundial estabeleceu claramente o seu final, porque a restauração pós-bélica do sistema teve uma vida muito curta.

(Kenwood e Loughheed, s.d., p. 190)

Ao contrário das transações comerciais e financeiras realizadas dentro de um mesmo país, feitas com um único padrão monetário, aquelas realizadas no plano internacional possuem maior complexidade, em virtude da multiplicidade de moedas encontráveis para fins de intercâmbio. É necessário, nesse caso, que se estabeleça um critério de equivalência entre as várias moedas existentes. A expansão do comércio mundial dependeu, em grande medida, do aperfeiçoamento do sistema monetário que permitiu a troca ágil e constante de diversas moedas entre si, sendo para tanto necessária a criação de um padrão confiável para regular o câmbio dos diversos países.

Durante grande parte do século XIX, somente a Grã-Bretanha havia aderido integralmente ao padrão-ouro. Em outras partes do mundo, prevaleciam sistemas bimetálicos (ouro e prata) e sistemas que tinham na prata, exclusivamente, sua medida essencial de valor.

Para que um país aderisse ao padrão-ouro, eram requeridas cinco condições especiais: a) sua unidade monetária deveria estar ligada a um determinado peso de ouro; b) as moedas de ouro deveriam ser de livre circulação interna e as notas bancárias totalmente conversíveis ao ouro, desde que se demandasse o câmbio; c) qualquer outra moeda em circulação deveria estar subordinada ao ouro; d) não deveriam ser impostas restrições legais à conversão das moedas em lingotes; e e) não deveria existir nenhum impedimento à exportação de ouro (Brown Jr., 1949, p. 41).

Diversos fatores contribuíram para a progressiva adoção generalizada do padrão-ouro nas décadas finais do século XIX, dentre os quais se pode destacar a descoberta de novos depósitos auríferos, o que ajudou a diminuir a rigidez de oferta desse metal no mercado internacional. Mas é possível argumentar, também, que a hegemonia comercial e financeira da Grã-Bretanha foi a principal responsável pela ampla adoção do padrão-ouro nos últimos vinte e cinco anos do século XIX. A importância do mercado londrino de capitais cedo converteu a libra esterlina em moeda aceita internacionalmente, o que serviu de base para uma série de transações comerciais e financeiras em quase todas as praças do planeta. A credibilidade da libra, garantida pela estabilidade que manteve até 1914, mais a rentabilidade dos investimentos por ela proporcionada, graças à enorme rede de financiamentos e empréstimos montada a partir de Londres, combinaram-se para dar àquela moeda a condição de meio de pagamento universal. A supremacia incontestável da Grã-Bretanha no mercado mundial era um convite à adesão ao padrão-ouro. Em 1914, ela detinha 47,5% (em milhões de dólares) do total de investimentos internacionais, seguida da França, com 22,6%, e da Alemanha, com 14,5% (Bouvier, 1977, p. 251).

Pelo regime do padrão-ouro, os pagamentos internacionais podiam ser feitos em ouro ou em divisas (moedas aceitas no mercado internacional). Um importador francês de produtos ingleses, por

exemplo, tinha a possibilidade de escolher pagar em ouro ou em libras-esterlinas as mercadorias importadas. O preço da libra no mercado francês variava em virtude da situação do balanço de pagamentos da França, e a decisão entre o metal e a moeda era determinada por essas condições juntas. Para ilustrar o mecanismo regulador embutido no regime do padrão-ouro, vamos considerar duas hipóteses básicas, a seguir:

**1) Hipótese de déficit do balanço francês de pagamentos correntes, decorrentes de um excedente de importação de produtos ingleses em relação à exportação de produtos franceses para a Inglaterra.**

Esse déficit provoca uma demanda excedente por libras-esterlinas por parte dos importadores franceses para pagar a seus fornecedores. Essa demanda suplementar de moeda inglesa determina uma alta de seu preço no mercado francês. Os importadores franceses, tendo a possibilidade de saldar suas dívidas em ouro, preferem enviar o metal que podem obter junto ao Banque de France. O ouro será, então, exportado da França para a Inglaterra, desde que o *ponto de saída do ouro* tenha sido atingido, isto é, desde que se tenha tornado menos oneroso enviar ouro para a Inglaterra do que pagar os débitos em libra-esterlina. A saída de ouro determina uma diminuição da massa monetária da França e, por aplicação da teoria quantitativa da moeda, uma baixa geral do nível de preços. Os preços nacionais em baixa têm, por conseqüência, um aumento nas exportações e uma diminuição das importações, o que reverte o déficit inicial referido acima.

**2) Hipótese de superávit do balanço francês de pagamentos correntes resultante de um excedente de exportação de produtos franceses para a Inglaterra, em relação à importação de produtos provenientes desse país.**

Esse superávit dá origem a uma baixa nos preços das divisas estrangeiras (libras), pois os exportadores não guardam essas moedas,

mas as negociam no mercado de câmbio local. A oferta suplementar daí decorrente provoca uma baixa no preço da libra. Diante dessa baixa, os exportadores que dispõem de novos créditos na Inglaterra tendem a preferir que eles sejam saldados em ouro, e não em libras, que estão depreciadas no mercado francês. O ouro será então exportado da Inglaterra para a França. O superávit do balanço de pagamentos, conseqüente à entrada de ouro no país, por aplicação da teoria quantitativa da moeda, determina o aumento dos preços nacionais. Esse aumento torna as exportações muito difíceis, porque os produtos internos estão a um preço mais elevado em comparação com os similares estrangeiros. Desse modo, as importações serão encorajadas e o excedente do balanço de pagamentos correntes tenderá a desaparecer, restabelecendo o equilíbrio (Flouzat, 1977, p. 267).

É difícil afirmar que o mecanismo descrito acima tenha funcionado de modo tão uniforme e automático, como pode parecer. No entanto, é possível observar que, desde as últimas décadas do século XIX, o ouro se constituiu no meio de pagamento universalmente aceito, e grande parte das moedas nacionais se tornou conversível a ele. Essas condições foram suficientes para alimentar a crença, bastante difundida, de que o padrão-ouro internacional foi o principal elemento a garantir a estabilidade da economia mundial, até 1914.

De fato, essa funcionalidade aparentemente automática do padrão-ouro internacional decorreu de uma combinação de circunstâncias favoráveis, que tinham sua melhor expressão no predomínio mundial da libra-esterlina. A posição econômica e financeira da Grã-Bretanha permitia-lhe a administração de um sistema internacional de comércio e pagamentos sediado em Londres e incitava a maioria de seus parceiros comerciais, por conveniência ou por pressão, a ajustar suas moedas a fim de torná-las estáveis em relação à libra. Ao mesmo tempo, a distribuição internacional do ouro e o aprimoramento das técnicas bancárias permitiram a esse nobre metal

desempenhar um papel importante a fim de limitar a expansão da moeda e do crédito (conforme a descrição do modelo acima). Observando a questão por esse ângulo, não parece difícil admitir que, "em suma, o padrão-ouro internacional era, na verdade, um padrão-libra que cobria a maior parte do mundo, e o ouro era um fator de confiança e equilíbrio para sua operacionalização" (Brown Jr., 1949, p. 41).

Na realidade, o sistema multilateral de comércio e de pagamentos que se implantou durante o século XIX, mesmo antes da afirmação do padrão-ouro, foi a condição mais importante para o seu pleno funcionamento. No modelo descrito antes, predominam relações de comércio bilaterais, nas quais as entradas e saídas de ouro e divisas têm um limite muito mais estreito de atuação. Quanto mais amplas e variadas eram as transações externas de um país, maiores as suas chances de compensar déficits e superávits, sem precisar lançar mão de suas reservas de ouro, nem fazer ajustes internos rígidos em suas moedas. O sistema multilateral de comércio e pagamentos, além disso, possuía a vantagem adicional de afrouxar as restrições comerciais mais severas que alguns países pudessem estabelecer, diante do receio de uma diminuição radical de suas reservas metálicas. Por meio do modelo compensatório de importações numa direção e exportações em outra, intermediado por uma divisa universalmente aceita, o equilíbrio das contas nacionais de muitos países tornava-se muito mais factível e a intensificação do comércio mundial muito mais desejável.

Por essas razões, principalmente, o sistema internacional de pagamentos que prevaleceu até 1914, baseado no ouro e na libra esterlina, com um único centro financeiro mundial, pareceu à posteridade o modelo ideal de relações internacionais. As várias tentativas feitas no sentido de restabelecê-lo, no período entre-guerras, avaliaram corretamente suas virtudes, mas foram incapazes de percebê-lo no seu tempo histórico. Recriá-lo significaria ser capaz também

de recriar as condições históricas que lhe deram vida e estabilidade. Mas tais condições as ruínas da guerra se encarregaram de sepultar.

### | *Uma síntese da hegemonia britânica, 1850-1914*

O desenvolvimento acelerado do capitalismo no século XIX acabou criando um mercado mundial de produtos, capitais e serviços de dimensões extraordinárias. Nem mesmo o período histórico das grandes navegações e dos descobrimentos, com a criação do antigo sistema colonial, foi tão pródigo em termos da intensa circulação de mercadorias e pessoas, como se viu de 1830 em diante. Na dianteira dessa espetacular expansão do intercâmbio mundial estava a Grã-Bretanha. O avanço nos sistemas de comunicação e transporte, com destaque para a ferrovia, formou a base dessa nova era de desenvolvimento econômico mundial.

A história do comércio internacional, no século XIX, foi assim a história da supremacia incontestável da economia britânica e, ao mesmo tempo, de seu declínio como potência industrial. A vinculação do mundo desenvolvido com as chamadas áreas ultramarinas, em termos da troca de bens industriais e serviços por matérias-primas e alimentos, foi um dos traços mais marcantes e duradouros do padrão de relações internacionais estabelecido pela Grã-Bretanha e foi seguido de perto pelas demais potências industriais. As mudanças ocorridas dentro desse padrão, como já observado, uma vez restritas, simplesmente, à substituição dos tipos de produtos que eram trocados, significaram que a linha divisória entre desenvolvimento e subdesenvolvimento era mais do que um limite transitório no plano das relações internacionais. Na verdade, essa linha sedimentava os princípios da especialização que fundamentavam o sistema da divisão internacional do trabalho e que marcariam a evolução subsequente de diversos povos e regiões.

Ao mesmo tempo, quanto mais se expandiam as trocas no plano mundial, maior a quantidade de áreas que iam sendo integradas ao

grande mercado capitalista. Nos anos finais do século XIX, tal integração já havia alcançado todos os continentes. Essa dimensão do mercado mundial contribuiu para o estabelecimento de uma rede multilateral de comércio e pagamentos, que facilitou bastante a administração de um sistema financeiro internacional, sediado em Londres e baseado na libra-esterlina. A posição da Grã-Bretanha dentro desse sistema, liderando os financiamentos e empréstimos internacionais e fornecendo inúmeros produtos industriais, tornou sua moeda o meio de pagamento aceito universalmente; o que favoreceu ainda mais a expansão das trocas e dos investimentos.

O relativo equilíbrio internacional, observado no período compreendido entre 1850 e 1914, foi decorrente de uma expansão comercial baseada numa rede multilateral de comércio e pagamentos e de um sistema financeiro apoiado numa moeda estável, como já assinalado. Tal equilíbrio relativo não foi capaz, entretanto, de obscurecer as transformações importantes pelas quais vinha passando a economia mundial. O declínio industrial da Grã-Bretanha e a emergência de novos gigantes da indústria prenunciavam uma era de incertezas e desequilíbrios que arrastaria muitos países à guerra. A nova conjuntura internacional, que se desenhava na primeira década do século XX, exigia novas soluções para os novos problemas. A Primeira Guerra Mundial sepultaria as esperanças de conservar a economia mundial no patamar de contínua expansão, que a havia caracterizado durante grande parte do século XIX.