

UMA CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA ECONOMIA DO TRABALHO NO BRASIL: A TECNOLOGIA E AS RELAÇÕES DE TRABALHO NO SÉCULO XIX.

Geraldo de Beauclair

Professor Titular do Depto. de História (UFF)

1 - INTRODUÇÃO

Talvez cause certa estranheza em alguns meios acadêmicos, mas as nossas pesquisas, nas quais se incluem bom número de colegas e alunos, apontam para a existência de uma indústria no século XIX muito mais rica, variada e diversificada do que aquela normalmente descrita nas obras tradicionais ou nas que, embora recentes, não levam suficientemente em conta a pesquisa em fontes de época. E quando aponto para tal universo tenho em vista a formação do capital urbano, a complexidade de atividades econômicas em cidades como o Rio de Janeiro, Campos, Magé, Itaguaí e Niterói, entre outras, as obras de infra-estrutura nelas realizadas e a multiplicidade de oficinas, manufaturados e até fábricas de porte.

O que encobriu esta vasta realidade na historiografia brasileira? E escrevo em termos de historiografia brasileira (e não regional) pela importância central da Província e do Município Neutro.

Frisaria, desde logo, a maneira como foi estudado o organismo “primário exportador” (e suas relações com o “resto” do universo brasileiro), ou seja, levando os estudos atinentes à economia de exportação a um grau de exclusividade tal a ponto de encobrir a totalidade do aparelho produtivo, mostrando apenas suas peças fundamentais.

Acredito que o desconhecimento dos pontos sombreados - e um deles é o processo industrial no século XIX, frisado o uso do termo processo - tenha dificultado sobretudo a

compreensão de questões sociais importantes atinentes ao século XX e a própria indústria recente.

O mal foi desprezar durante muito tempo os estudos regionais e a formação de um importante mercado interno no século XIX, o que já havia sido detectado por LINHARES para o campo da agricultura e por autores como CASTRO, LENHARO ou MARTINS.

Mais recentemente, HARDMAN, em interessante artigo, confirma alguns ângulos de nossas preocupações, ao reconhecer, por exemplo, as naturezas díspares de processos de industrialização auto-sustentados ou dependentes e seus efeitos igualmente diferenciados no plano da política ou da cultura, como de suma importância nas lutas sociais contemporâneas. Que as diferenças ressaltam de novas identidades. Não da adaptação de modelos abstratos, mas do exame de regiões e processos ainda sombrios, descontínuos e informes, cuja repentina claridade, embora efêmera, reverta em esquemas , produza dúvidas e , por fim, altere referenciais arraigados.

“Às vezes, é o Estado Vargasista seguindo uma teleologia infalível, que patrocina a acumulação industrial pós-30, digna desse nome só a partir dessa data. Ademais, é o tal “complexo cafeeiro”, capaz de gerar um capitalismo logo hegemônico em todo país (...). Reproduzem-se em escala nacional as deformações da assimilação forçada de modelos: “industrialização brasileira” passa a ser uma noção feita a imagem e semelhança de algumas atividades produtivas do Centro-sul; surtos industriais anteriores aos períodos privilegiados nesses esquemas são esquecidos, ou, na melhor das hipóteses, citados como curiosidades arqueológicas”(HARDMAN)

Que se verifique, pois, as especificidades de nossa indústria antiga, os traços originais de sua força de trabalho e de sua técnica e os meandros de sua organização, e estamos certos da utilidade de seus estudos para os embates recentes.

2 - DIVERSIDADE E ORIGINALIDADE DA INDÚSTRIA ANTIGA

Não é possível tratar da gênese industrial no Brasil - e particularmente no Rio de Janeiro - sem a devida compreensão do papel da indústria naval, um universo no século XIX e no século XX ainda sombreado e, às vezes, de difícil acesso documental. A comunicação viária - mais precisamente a via marítima e fluvial - é um dos fatores mais expressivos da germinação industrial. Como é sabido à sociedade, eram precários os demais sistemas de comunicação, em geral os conhecidos caminhos terrestres, usando o lombo de animais. Isso era o que ocorria até o aparecimento das ferrovias na seguinte metade do século passado, e que no Brasil são constituídas dentro de esquemas totalmente diversos dos ocorridos na Europa.

Era intenso o transporte marítimo, que ligava as principais capitais do Império e até a cidades menores, mas de grande importância econômica. Campos, na Província do Rio, era um bom exemplo.

Isto propiciava uma indústria naval de certo porte para a época, a que se somava a indústria militar (os Arsenais).

Os estaleiros, tanto civis como militares, alternavam-se nas encomendas, realmente vultosas, tanto para o governo quanto para companhias privadas de navegação, trocavam técnicos e geravam um incipiente mercado de trabalho. Essa indústria naval, desde o início do século XIX, é uma indústria que difunde técnicas, gera repercussões na sociedade e brechas na economia primária exportadora, une conhecimentos portugueses e indígenas, que contribuíram na pesquisa de madeiras utilizadas na construção e utilização de óleos vegetais encontrados em matas nativas. Essa indústria possui portanto traços absolutamente originais. Acredito que tal atividade era - a utilizar uma expressão corrente hoje - uma “indústria de ponta” na primeira metade do século XX. Poderia, sem dúvida, parecer ingênuo fazer tal avaliação com navios de casco de madeira e movidos à vela. Afinal, que capacidade indutora

teria tal atividade? Estimularia a atividade extrativa de madeira e óleos e ficaria por aí, nada tendo a ver - absolutamente nada - com o processo industrial posterior do século XX? Mera curiosidade arqueológica? Mas por ser um processo sombrio, descontínuo e informe não significa que não possua certa clareza, que ao menos produza dúvidas e não um ceticismo radical.

Ocorre que, por ser uma indústria de porte e de tecnologia avançada para a época (no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro fabricaram-se navios que não estavam muito defasados em relação às utilizados por Nelson nas guerras napoleônicas), a indução provocada pelo setor abrangia a fabricação de lonas, ferragens, tecidos. Não poderia deixar de haver, portanto, repercussões importantes com a organização de fundições de ferro e bronze, fundições essas que vão multiplicar sua importância quando o Brasil entra decididamente na era a vapor.

A propósito das referências feitas no tópico precedente a fundições de ferro e bronze, fábricas de lonas e ferragens, devo salientar que a maneira como os cronistas regionais apresentam tais atividades do passado gera no estudante e até nos profissionais mais experientes uma aversão difícil de ser superada. E o que não dizer de imensas listas de atividades e profissões várias, as quais ocasionam, com sua minuciosa descrição, verdadeira barreira que ofusca a compreensão dos eventos reais e obscurece a dinâmica do processo, a riqueza das relações de produção e da vida cotidiana. Estamos, portanto, sob um fogo cerrado em três frentes: a primeira é ainda o ufanismo do passado, a segunda é o empirismo do presente e a última é formada por aqueles que procuram captar o processo industrial brasileiro de uma forma apressada e generalizante: industrialização (insisto com HARDMAN) passa a ser uma noção feita à imagem de algumas atividades do Centro-Sul...surtos industriais, anteriores aos períodos privilegiados em esquemas, são esquecidos...

Os estaleiros brasileiros fabricavam, desde a década de 1840. caldeiras a vapor e maquinismos utilizados no transporte marítimo e fluvial.

Não obstante, a historiografia brasileira minimizou esses eventos. Para tanto, talvez tenha contribuído o receio de identificar-se com o ufanismo dos que trataram desses empreendimentos grandiosos e isolados. O “caso” Mauá é apenas um exemplo e nossos historiadores têm dado pouca importância a esses “brotes” e “espasmos”. Esquecem-se de que tais empreendimentos ocorreram ao lado de outros que seguiram diverso processo evolutivo e não seriam possíveis, uns e outros, se não houvesse à época mão-de-obra especializada, mínima capacidade de absorção de técnicas européias, mercado interno de dimensões razoáveis, possuindo a economia um nível de complexidade tal a ponto de permitir apreciável mobilização de recursos.

Ademais, o Estaleiro Mauá e a Fundação Ponta D’Areia em Niterói foi simplesmente montada em cima de uma organização menor, comprada a um certo Coleman. Em verdade, eram milhares as oficinas dessa natureza ao longo do litoral à beira dos rios navegáveis, o que não me parece irrelevante. E não podemos ficar apenas a focalizar o centro-sul, na medida em que o nordeste contava com organizações dessa natureza que empregavam uma numerosa força de trabalho. Tais estaleiros possuíam, no litoral da Bahia e nos maiores rios, “operários livres e escravos”, cujo número era muito elevado.

Quando Mauá organiza a Cia. de Iluminação do Rio de Janeiro, na década de 1850/60, assim o faz ampliando mais uma vez organizações pré existentes, inclusive em Niterói. Encontramos desde a metade do século XIX fábricas produtoras de gás extraído da cana de açúcar e que serviam a iluminação urbana, substituindo o óleo de baleia. O estudo desses antigo processo não é absolutamente uma mera “curiosidade arqueológica”. Trata-se de uma fase importante do processo de evolução tecnológica nacional, que muito tem a ver com questões do uso do álcool-motor desde a década de 1930 e as lutas da sociedade brasileira de hoje.

Devemos nos preocupar, assim, com os grandes empreendimentos do passado, mas, principalmente, olhar mais acuradamente para o universo da produção: pequenas fundições, fábricas de óleo natural, de material para construção, de gás para iluminação, de papel, de tecidos, enfim, de uma gama de atividades urbanas voltadas para o mercado interno, ora assistidas ora prejudicadas pela ação do Estado, ora ganhando ora perdendo em sua luta com a concorrência externa, ora importando técnicas européias, ora inventando maquinismos mais ajustados à nossa realidade social e á nossa dotação natural ou utilizando métodos arcaicos do imigrante, do índio ou do escravo, que têm, sem sombra de dúvida, um papel de destaque nessa indústria antiga, quer com trabalhador não qualificado, quer como oficial, quer contribuindo até no processo de inventiva nacional.

Não poderemos deixar de frisar desde logo que jamais houve incompatibilidade entre escravo e indústria no século XIX. Um dos traços mais originais residiu justamente nesse aproveitamento conjunto de mão-de-obra livre e escrava, em cada oficina, manufatura ou fábrica. Naturalmente não podemos pensar nessa conjunção de mão-de-obra no bojo de um processo de industrialização. Ela é impossível num “sistema industrial”.

3 - MÃO-DE-OBRA E INDÚSTRIA ANTIGA

No Arsenal de Marinha trabalhavam nos diversos ofícios tanto os escravos da coroa quanto aqueles levados por mestres ou oficiais às unidades da organização. Estes escravos eram de propriedade dos trabalhadores livres ali lotados, a quem cabia mantê-los aptos para o trabalho. Só que a tarefa era exercida na instituição governamental, onde os escravos fazendo a sua parte, proporcionavam a seu dono um salário complementar. Essa constatação confirma a posição de alguns estudiosos da escravatura, que, como EISENBERG, insistem em que a instituição predominou em setores mais diversos da produção e, para atender às exigências

das especificidades históricas do trabalho no Brasil, diferenciou-se nas mais variadas modalidades (o negro de ganho, de aluguel, o escravo assalariado, o pago por produto, etc...).

Outra situação surpreendente foi a utilização quase exclusiva de escravos nos empreendimentos têxteis governamentais, tanto mais se tivermos em conta que se tratavam de organizações difusoras de técnicas, então as mais adiantadas do ramo no Brasil.

Já a Fábrica de Pólvora de Estrela, que, como aquelas, possuía máquinas hidráulicas, reunia numerosa escravaria por volta da década de 1840. Dispondo de uma contabilidade extremamente precisa, calculava-se ali o sustento anual de escravos, depois de estabelecidos meticulosamente os componentes de uma ração a eles destinada. Foi a partir dessa instituição que se chegou à conclusão , pela perfeição dos registros, que não compensava manter escravos ali, não só pela despesa com sua subsistência, mas principalmente, pelo avultado número de guardas e feitores ocupados: o “custo de supervisão” teve realmente um peso apreciável, até porque se tratava de uma atividade que exigia controles especiais.

As oficinas e manufaturas que, de um modo ou de outro, foram assistidas pela junta do comércio entre 1811 e 1850, revelavam sempre a presença de escravos, em maior ou menor proporção. Até nas manufaturas mais desenvolvidas, como a de chapéus, existiam escravos.

O ramo da fundição que, com o da construção naval, era o que maior possibilidade tinha de transformar a economia, possuía escravos, em Campos, trabalhando ombro a ombro com imigrantes. Mas na fundição Ponta d’Areia a escravaria se foi reduzindo paulatinamente e , em 1849, consta em registros a pretensão da empresa de substituir os poucos escravos por “operários livres”, significativa expressão da época, que retrata o escravo como antecipador do moderno proletário.

No entanto, no início da década de 1850, ainda vemos a Seropédica de Itaguaí utilizar escravos, que se exercitavam não só na cultura das amoreiras mas, também, no próprio

preparo da seda, o que requeria notável habilidade. Por essa época, a atividade salineira também não dispensava escravos.

Até as companhias de abastecimento de gás (Campos e Niterói) vemos o escravo executando serviços de complexidade. O caso mais surpreendente, todavia, foi o da Cia. de Luz Steárica: ainda na década de 1860/70 os grandes investimentos em maquinaria convivem com a mão-de-obra escrava.

Este recurso, como quer que seja, passou a perder terreno na região serrana, por efeito da imigração. A Fábrica de Tecidos Santo Aleixo, a de Calçados de Petrópolis e a de Papel não trabalhavam com escravos. O dirigente desta última chegou a “comprometer-se” com a autoridade provincial no sentido de “não admitir um só escravo”. Tinha-se a nítida impressão de que havia influência oficial nesse sentido, embora só a Lei que criou a E. F. D. Pedro II proibisse ali os escravos.

A sua substituição parcial pela mão de obra livre deveu-se mais à demanda de escravos no setor primário (pela extinção do tráfico em 1850) do que a sua suposta falta de eficiência dentro do setor secundário, onde lidava com instrumentos manuais, máquinas hidráulicas e mesmo a vapor.

É de ouvir FERREIRA SOARES:

“ Demonstrei que, à proporção que os escravos das cidades iam convergindo para a agricultura, os braços livres os substituíam nos serviços do povoado; e isto é incontestável, vendo-se, por exemplo, nesta Corte, a diferença que há atualmente nos serviços de sua labutação, e mesmo observando-se os trabalhadores dos arsenais de marinha e guerra (...) e outras repartições que quase na sua totalidade são homens livres.”

Por fim, com relação à mão de obra escrava, inclinamo-nos para o ponto de vista de muitos estudiosos, como EISENBERG e CASTRO, para os quais a má preparação do escravo

pouco impediu que ele produzisse tanto ou quanto um elemento livre no mesmo serviço e na mesma época. As versões que insistem na incompatibilidade entre escravidão e máquinas, até as mais complexas, merecem reparos. É também equivocada a idéia de que o trabalho escravo, por ser feito com desinteresse, é de má qualidade, sendo lícito afirmar que “inserido no processo de produção material, o escravo constituiu uma antecipação de moderno proletário.”

O escravo trabalhou em verdadeiras fábricas, dotadas de grandes investimentos em capital constante. Mas trata-se de fábricas isoladas, numa economia de base não industrial.

Mas, se o trabalho escravo teve uma importância capital no setor de transformação, não seria de extremar o fato e desprezar a atuação de todo um contingente de homens livres, a que se somaram, na primeira metade do século XIX, imigrantes das mais variadas nacionalidades.

Consideramos muito exagerado, revelando pouco conhecimento da sociedade brasileira, o relato do viajante EWBANK, comentado em conhecido livro de GRAHAM:

“ Toda (grifo de GRAHAM) espécie de ofício era exercida por artesãos negros e aprendizes.”

A recepção do livro de GRAHAM no Brasil merece que examinemos a questão, com base nos dados apresentados neste trabalho.

Desde a época colonial, eram numerosas as “oficinas e comércio associados” (principalmente na ourivesaria) onde atuavam mestres e aprendizes. No Arsenal, mestres, oficiais e aprendizes faziam parte de um “mercado de trabalho” no qual concorriam com os empregados dos estaleiros particulares, múltiplos na região. O Arsenal de Guerra, por sua vez, desenvolvia todo um processo de aprendizado de ofícios, com o aproveitamento da orfandade.

Na realidade, entre 1808 e 1860, o setor de transformação de bens jogou com três elementos para compor sua força de trabalho: o escravo, o branco (brasileiro e português) e forte contingente de imigrantes dos mais variados países europeus.

É conhecida a atenção dada a estes últimos por D.João, que desejava “facilitar as nações estrangeiras a virem engrandecer este continente, não só com sua população, mais ainda com seus cabedais, com seus préstimos e talentos, na agricultura e nas artes”. A organização do “Real Colégio das Fábricas” teve como objetivo principal aproveitar os valiosos mestres que vieram abrigar-se junto ao Soberano, não se tendo notícia, naquela instituição, do aproveitamento de escravos.

Do total registrado entre 1808 e 1822 (4.234 pessoas) mais de 1.500 são espanhóis que normalmente estavam apenas em trânsito para os países hispano-americanos, 1.000 eram franceses, 600 ingleses, 200 alemães, 100 suíços e um número menor de outras nacionalidades. Aí estão incluídos apenas os “cabeças de casal”, não se contando familiares, criados e até escravos.

Pelo que se depreende da publicação de suas fichas, franceses, alemães e suíços eram os que mais permaneciam na cidade do Rio e no interior fluminense.

Verfica-se, também, que era variada a gama de ocupações, e passavam por todos os setores da economia. Mas havia bom número de portadores de ofícios (carpinteiro, marceneiro, tanoeiro, torneiro, fornalheiro, maquinista, metalúrgico, etc.) e de outras pessoas que se declaravam empreendedores em atividades oficinais e manufatureiras (“destilador de licores”, “fabricante de barômetros”, “armador”, “fabricante de rapés”, etc.)

Esse fluxo imigratório prossegue, no Rio de Janeiro, mais ou menos com a mesma intensidade até 1842.

Com relação aos portugueses, SPIX e MARTIUS acreditavam que de 1808 em diante aqui chegaram 24.000, mas, quanto a estes, é difícil avaliar quais os que entraram no Rio de Janeiro, bem como a estrutura ocupacional do grupo, pois, obviamente, não eram considerados estrangeiros.

No geral, era rara a instituição do setor secundário que não possuía um “mix” de escravo - brasileiro branco-imigrante compondo a sua força de trabalho em proporções variáveis.

Em alguns setores, como o da fundição, ela era predominantemente importada.

A Ponta d’Areia possuía em muito maior número trabalhadores estrangeiros. Em Campos, havia uma oficina (a de Rebert) em que só existiam estrangeiros e escravos.

No Arsenal da Marinha, o setor de máquinas era, a partir de 1840, sempre dirigido por um estrangeiro contratado.

Mas foram as organizações estabelecidas no interior da Província (tecelagem de Santo Aleixo, fábrica de papel da serra de Petrópolis, fábrica de sapatos etc.) que apresentam a quase totalidade de sua força de trabalho composta de imigrantes. Isso se explica pela forte corrente imigratória que, na década de 1840, se dirigiu para a região serrana e que decorreu de esforços conjugados das autoridades e do governo central.

Não era raro, também, que imigrantes, principalmente franceses, suíços, ingleses e alemães, se exercitassem como organizadores da produção nos mais variados setores. Foi Lindenberg quem, em 1828, passou a produzir sal para um mercado mais amplo. AS “provisões de fábricas” concedidas pela Junta de Comércio apontam um sem número de estrangeiros: Dupuy no ramo de destilação, Gouffe no de oleados, Mitranol, André Mounier e Filipe & Cia. no de chapéus, Guillard no de papel, Lajoux no de sabão e velas, Davidson na fundição, para só citar alguns. O gás de Campos foi inaugurado por Pernet (suíço) e no ramo da tecelagem os principais organizadores foram Southan (norte-americano), Hartley (inglês) e Usmar Julien (francês).

Uma característica marcante da pré-indústria fluminense até 1850 foi um fato da organização das unidades de produção a ser inteiramente efetuada por brasileiros ou

estrangeiros residentes, antes do processo de aprofundamento da internacionalização da economia.

Outro traço marcante da pré-indústria fluminense até 1850 foi o fato da organização das unidades de produção ser inteiramente efetuada por brasileiros ou estrangeiros residentes, antes do processo de aprofundamento da internacionalização da economia.

Outro traço marcante foi a integração funcional (não se trata de integração social) dentro da maioria das “fábricas”, entre os elementos livres e os escravos, em nenhum momento deixando transparecer não pudessem os últimos alternarem-se com os primeiros nos trabalhos mais complexos (excluído o pertinente à mestrança).

4- TIPOLOGIA DAS ORGANIZAÇÕES

As unidades de produção, de modo geral, seja do ramo têxtil ou de outro qualquer, consistiam, principalmente, em oficinas urbanas (com variável número de trabalhadores) , as quais podiam fazer uso ou não de certos instrumentos mais complexos. Quando tais oficinas eram mais amplas ou faziam uso de maquinismos (hidráulicos ou a vapor) constituíam-se em “fábricas”, não verdadeiras fábricas (não o “sistema fabril”) , no sentido utilizado hoje, mas no sentido em que era empregado na primeira metade do século XIX em Portugal e no Brasil.

Essas organizações (que poderíamos considerar como “artesanato baseado na maquinaria”, no dizer de Marx) muitas vezes evoluíam no sentido de se tornarem verdadeiras fábricas. Exemplos típicos foram o estaleiro e fundição de Coleman, antes um artesanato baseado em maquinaria, que, adquirido e desenvolvido por Mauá, transformou-se em verdadeira fábrica. Na mesma linha evolutiva encontramos a “fábrica” de Lajoux, também transformada em verdadeira fábrica por Mauá (Cia. de Luz Steárica).

As manufaturas concentradas foram comuns no Brasil; Também evoluíram, algumas delas, para um estágio verdadeiramente fabril. Tal foi o caso do Arsenal de Marinha e do Arsenal de Guerra.

Mesmo quando as unidades produtivas se estabeleciam no interior, longe dos centros urbanos, não havia “indústria rural”, no sentido preciso do termo. Era o caso de fábricas e manufaturas que se instalavam em terrenos amplos, verdadeiras fazendas, e ali, além da unidade produtiva principal, havia pastos e lavouras para a subsistência dos trabalhadores, que residiam no local.

O trabalho era, todavia, distinto. Os empregados da fábrica ou manufatura nela trabalhavam o tempo todo e os empregados da fazenda a ela se dedicavam integralmente. Havia os “empregados das oficinas” e os “empregados da fazenda” como se verificou naqueles estabelecimentos em que a contabilidade pode ser melhor observada.

Tal era o caso da Fábrica de Pólvora, da Fábrica de Papel da Serra de Petrópolis, da Fábrica de Tecidos de Santo Aleixo e do projeto não executado para o “Real Colégio das Fábricas” na Fazenda de Santa Cruz.

A proto-industrialização, no sentido preciso usado pela “Escola de Gottingen”, não existiu no território fluminense.

Além disso, em algumas fábricas, além da moradia e alimentação oferecida aos empregados, havia, tanto quanto possível, um processo de auto-suprimento de materiais e objetos utilizáveis no processo de produção.

Este auto-suprimento é comprovado pela existência de “seções” de carpintaria, ferraria, marcenaria etc. em organizações tais como a Armação de Baleias, a Fábrica de Pólvora, a Fábrica de Santo Aleixo e outras. um bom exemplo de inter-relacionamento e auto-abastecimento entre o conjunto de oficinas é também o Arsenal de Marinha (produção de tijolos, fogões, botões, etc.).

A interdependência das “oficinas de uma mesma fábrica” (organizações integrada) era algo que se sobrepunha à interdependência das diferentes fábricas que compunham um “sistema”. Como observou MANTOUX, o inter-relacionamento era, anteriormente, na pré-indústria, muito menos estreito do que em nossos dias. Entre suas técnicas respectivas não havia mais que raros pontos em contacto: seus progressos se faziam separadamente e por vias totalmente específicas. O auto-abastecimento de materiais os mais diversos também reduzia as possibilidades de formação de um mercado maior dos produtos utilizados pelas organizações.

Estas fábricas integradas, em grande parte auto-abastecidas (tanto de materiais para o processo produtivo como de alimentos para os trabalhadores) revelam a similitude de padrões de desempenho entre elas e as organizações de setor primário da economia (inclusive aquelas voltadas para a monocultura de exportação), tornando perceptíveis, claramente, os obstáculos ao processo de construção de um mercado interno nacional.

Entretanto, tais fábricas integradas, que sem dúvida predominavam sobre as demais organizações ao início do século XIX, sofreram nítido processo de desmembramento, com a criação de oficinas urbanas independentes, ensejando por maior dinamismo àquele mercado.

5 - CONCLUSÃO

O estudo da antiga indústria brasileira no século XIX, suas relações de trabalho e o seu nível tecnológico, penso, constituem subsídios imprescindíveis para as discussões recentes em torno da Economia do Trabalho no Brasil.

Ademais, não se poderia explicar a formação de um mercado de trabalho no Brasil ao início do século XX sem que houvesse, anteriormente, um processo industrial significativo, sob condições específicas, na utilização de mão de obra, de uso de técnicas e formação de tipologias bastante originais nas organizações.

BIBLIOGRAFIA

BEAUCLAIR.Oliveira, Geraldo. *A pré-indústria fluminense (1808-1860)*. Tese de doutoramento.S.P.,USP,1987.

CARDOSO DE MELLO.*O capitalismo tardio*. S.P., Brasiliense, 1982.

- CASTRO, Antônio Barros. "A economia política, o capitalismo e a escravidão." *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Org. Amaral Lapa. Petrópolis, Vozes, 1980.
- CLAPHAN, J.H. *An economic history of modern Britain*. Cambridge University Press, 1930. v.3.
- EL-KAREH, Almir C. *La ville de Rio de Janeiro de 1849 a 1859. Vie économique, immigration et epidemie, à partir de la correspondance diplomatique française*. Thèse de doctorat. Paris, Ecole de Hautes Etudes, 1980-81.
- EISEMBERG, Peter. "Escravo e Proletário na História do Brasil". Estudos Econômicos. S.P., USP. 13: 55 - 69. Janeiro - abril, 1983.
- HARDMAN, F. Foot. "Cidades errantes: representações do trabalho urbano-industrial nordestino do século XIX". Ciência Hoje. São Paulo, ANPOCS, 1988.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil. 1808 - 1842*. São Paulo, Símbolo, 1979.
- LEVY, M. Bárbara. *História da bolsa de valores do Rio de Janeiro*. Rio, IBMEC, 1977.
- LIBBY, Douglas. *População e mão de obra industrial na Província de Minas Gerais*. Tese. S.P., USP, 1987.
- MARTINS, R. Borges. "Minas Gerais, século XIX: tráfico e apego à escravidão numa economia não exportadora." Estudos Econômicos. S.P., USP. 13: 181-209. Jan-abril, 1983.
- MONTEIRO, Ana Maria. *Empreendedores e investidores em indústria têxtil no Rio de Janeiro*. Dissertação de mestrado. Niterói, UFF, 1985.
- MEDICK, MENDELS e KRIEDTE. *Industrialization before industrialization*: trad. inglesa. Cambridge, Cambridge Univ., 1981.

SOARES, Luiz Carlos. “*A manufatura na sociedade escravista: o surto manufatureiro no Rio de Janeiro e suas circunvizinhanças (1840-1870)* “. In La pré-industrialisation du Brésil. Org. F. Mauro. Paris, CNRS, 1984.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas Estatísticas*. Rio, IPEA, 1977 (reprodução do original de 1860).

FONTES

ALMEIDA, Ignácio Pinto de. Discurso no faustíssimo dia 19 de outubro de 1927, em que foi instalada a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Rio de Janeiro, Typ. Imperial e Nacional, 1829.

BRASIL. Ministério da Justiça. Registro de Estrangeiros (1840-1880). Rio de Janeiro, Arquivo Nacional.

RIO DE JANEIRO (Província). Relatórios apresentados à Assembléia Provincial. Niterói, Arquivo Público e Biblioteca Estadual. Anos: de 1840 a 1889.