

CIRCULAÇÃO ECONÔMICA NA PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO: ESTRELA, A BOCA DAS MINAS GERAIS, C. 1724-1866.

ECONOMIC CIRCULATION IN THE PROVINCE OF RIO DE JANEIRO: ESTRELA, THE GATEWAY TO MINAS GERAIS (1724-1866)

Carlito Lopes de Oliveira Junior^a

^aMestrando em História Social na Universidade Federal Fluminense (UFF)
Contato principal: carlitolopes@id.uff.br

Resumo

Este artigo analisa a circulação econômica na província do Rio de Janeiro entre 1724 e 1866, com foco no município de Estrela, um importante entreposto comercial no recôncavo da Guanabara. A pesquisa investiga a evolução dos sistemas de transporte fluvial e ferroviário, bem como os investimentos públicos e privados na região. Examina-se a relação entre a circulação econômica e os ciclos produtivos do ouro e do café, traçando um paralelo entre o crescimento e o declínio do município. O estudo busca compreender como a configuração espacial e os meios de transporte impactaram a economia fluminense, afetando as dinâmicas políticas e comerciais do período.

Palavras-chave: Circulação econômica; navegação fluvial; estrada de ferro; economia mercantil.

Códigos JEL: N38; R40; O18.

Abstract

This article analyzes economic circulation in the province of Rio de Janeiro between 1724 and 1866, focusing on the municipality of Estrela, an important commercial hub in the lowlands near Rio de Janeiro. The research investigates the evolution of river and rail transport systems, as well as public and private investments in the region. The relationship between economic circulation and the productive cycles of gold and coffee is examined, drawing a parallel between the growth and decline of the municipality. The study seeks to understand how the spatial configuration and means of transport impacted the economy of Rio de Janeiro, affecting the political and commercial dynamics of the period.

Keywords: Economic circulation; river navigation; railway; mercantile economy.

JEL Codes: N38; R40; O18.

INTRODUÇÃO

Este trabalho analisa o conceito de circulação econômica, tomando o caso de Estrela como exemplo privilegiado para compreender sua materialidade nos sistemas de transporte e nas dinâmicas mercantis regionais. Em particular, evidenciar como a articulação entre rotas terrestres e fluviais

estruturou um entreposto comercial fundamental para a economia do Centro-Sul colonial e imperial. A partir dessa perspectiva, analisamos a evolução dos sistemas de transporte, os investimentos oriundos da iniciativa pública ou privada e os esforços empreendidos para promover a integração regional fluminense e nacional.

Tais iniciativas, particularmente as vinculadas ao investimento em vias de comunicação após 1822, articulam-se ao processo de construção do Estado nacional e à incorporação política e fiscal das regiões produtoras do Império. Dessa forma, o porto foi progressivamente aprimorado para atender ao crescente tráfego entre o Rio de Janeiro e o interior, tornando-se um núcleo urbano influenciado pela circulação econômica do período aurífero e, posteriormente, pelo dinamismo do período cafeeiro. Nossa objetivo é compreender "as causas, os mecanismos e as consequências do desenvolvimento econômico ao longo do tempo" (SZMERECSÁNYI, 2012, p. 40).

Diante desse panorama, este artigo busca responder à seguinte questão central: como o entreposto de Estrela estruturou-se como importante entreposto comercial entre 1724 e 1866, articulando modais terrestres e fluviais e moldando as dinâmicas mercantis da província do Rio de Janeiro? Propomos percorrer a historicidade do desenvolvimento econômico a partir das diversas formas de circulação, analisando como os meios de transporte de mercadorias contribuíram para a dinâmica comercial regional. Assim, consideramos Estrela um centro de convergência espacial cuja formação urbana se estruturou diretamente em função das atividades comerciais viabilizadas pela circulação econômica.

1. APONTAMENTOS SOBRE A CIRCULAÇÃO ECONÔMICA

Desde épocas remotas, o comércio desempenhou um papel essencial no desenvolvimento de cidades, reinos e impérios, promovendo tanto relações diplomáticas quanto intercâmbios comerciais entre diversas regiões do mundo. Com o advento das Grandes Navegações, as atividades mercantis experimentaram uma intensificação significativa, resultando no surgimento de importantes portos que passaram a integrar a economia mundial.

A ação humana na natureza, geralmente orientada por interesses econômicos, manifesta-se na criação de centros costeiros capazes de absorver a produção das vilas da região (LOBO, 2024, p. 19), assim como o Rio de Janeiro foi o principal irradiador econômico do centro-sul da colônia, sendo alimentado por portos menores como Estrela, Pilar e Iguacu, o que implicou na criação de portos fluviais em rios navegáveis e o aterrramento de áreas alagadiças e formadas por manguezais.

A circulação econômica pode ser compreendida como o conjunto de práticas comerciais que envolvem o transporte físico de mercadorias entre regiões produtoras e consumidoras. Essas práticas estabelecem relações entre atores econômicos e impulsionam a circulação monetária, conforme pretendemos demonstrar no caso do município de Estrela. Exemplos dessa circulação podem ser observados nos trabalhos de Restitutti (2006), Straforini (2007), Silveira (2013) e Santos (2013), em diálogo com o conceito de espaço econômico formulado por Assadourian (1982). Insere-se também nesse processo a conformação do complexo agroexportador, tal como proposto por Wilson Cano (2007).

O autor argumenta que os complexos econômicos regionais se organizam em torno de um produto principal, desdobrando-se em etapas sucessivas que abrangem desde a produção do gênero exportável, os melhoramentos nos sistemas de cultivo e acondicionamento e a modernização dos meios de transporte, até a expansão do sistema bancário e do fomento creditício que sustentam as unidades produtivas. Associado a isso, ocorre o desenvolvimento de núcleos urbanos intimamente vinculados aos circuitos de circulação e escoamento da produção, acompanhado do "desenvolvimento de atividades criadoras de infra-estrutura - portos e armazéns, transportes urbanos e comunicações - bem como daquelas inerentes à própria urbanização, como o comércio" (CANO, 2007, p. 29).

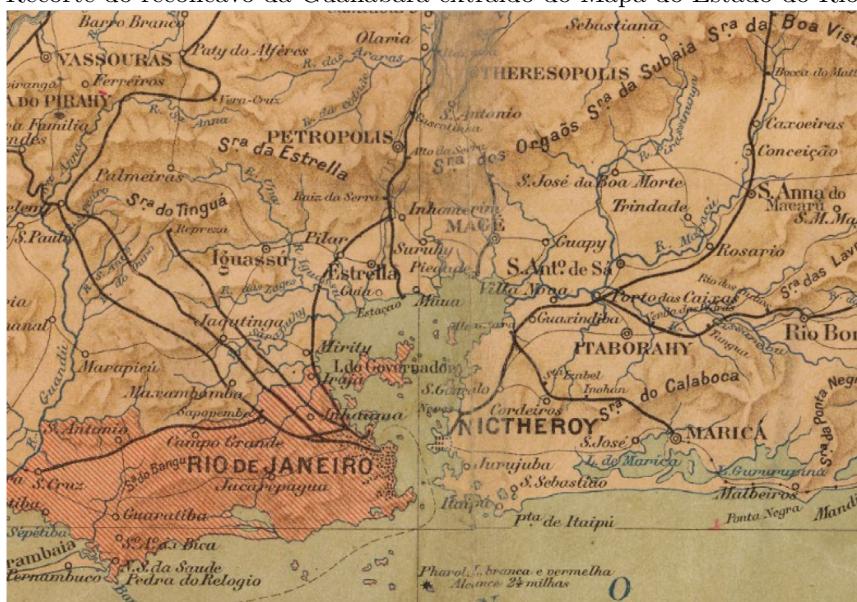
Nesse sentido, a construção de estradas de ferro, a abertura de caminhos e o fortalecimento das atividades portuárias configuram-se como componentes importantes da circulação econômica. Essas melhorias de infraestrutura buscavam tornar o fluxo de pessoas, mercadorias e informações mais ágil e articulado, permitindo a integração entre diferentes zonas produtivas.

O deslocamento entre regiões torna-se, portanto, elemento estruturante da integração econômica, especialmente em contextos nos quais a articulação entre áreas produtoras e centros

de consumo depende de sistemas de circulação estáveis e contínuos. Ao examinar a formação e o desenvolvimento do comércio europeu, Braudel (1995) evidencia a centralidade das cidades e das feiras como instâncias organizadoras da vida mercantil. Para o autor, as rotas de circulação não apenas asseguravam o fluxo de mercadorias e agentes econômicos, mas também favoreciam a consolidação de mercados urbanos, nos quais contratos, operações de crédito e transações diversas eram formalizados. Ao afirmar que “os mercados têm a sua geografia” (BRAUDEL, 1995, p. 156), Braudel ressalta que a configuração territorial e as condições materiais de circulação estabelecem os fundamentos objetivos que tornam possível a existência e a especialização desses espaços de trocas.

A historiografia recente sobre portos e atividades portuárias não tem desprezado a relevância do recôncavo guanabarinho (figura 1) como centro de produção e distribuição de mercadorias para o interior, como escravizados, gêneros alimentícios, manufaturas, minérios, entre outros (HONORATO; MANTUANO, 2024, pp. 31, 32). Em que pese a posição geográfica no fundo da baía e próxima à Serra da Estrela, que possibilitou a intersecção de caminhos terrestres e fluviais no povoado de Estrela.

Figura 1 - Recorte do recôncavo da Guanabara extraído do Mapa do Estado do Rio de Janeiro



Fonte: Biblioteca Nacional. Início do século XX. Paris (França). Disponível em: http://acervo.bnbdigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=30586. Acesso em 4 de set de 2024.

Ao longo das vias comerciais, surgiram pequenos povoados que se dedicavam à produção e ao consumo, especialmente aqueles localizados em vilas e povoados com portos fluviais e marítimos-fluviais. Com o aumento das necessidades de consumo e a expansão da produção, novas tecnologias foram desenvolvidas para atender à demanda, reduzir o tempo de produção e deslocamento, e, consequentemente, maximizar os lucros.

Por conseguinte, verifica-se uma ruptura na estrutura colonial que dá lugar à formação do Império brasileiro, acompanhada pela emergência de novos processos econômicos. Um exemplo notável é a concorrência entre caminhos e vilas comerciais, que buscavam atrair e absorver o fluxo econômico inerente às rotas de circulação. Tal dinâmica pode ser observada, por exemplo, na disputa entre o caminho estabelecido por Garcia Rodrigues Paes e a variante proposta por Bernardo Soares de Proença, ambos voltados a captar o tráfego gerado pelo descobrimento das Minas Gerais, e, consequentemente, o tráfico de escravizados, gêneros alimentícios e manufaturas do Reino que subiam em direção às vilas e povoados que surgiram ao longo do Caminho Novo (MOREIRA, 2023).

Para tanto, buscarmos demonstrar a expansão das possibilidades de trânsito de mercadorias na província do Rio de Janeiro, o investimento do governo imperial e de arrematantes em obras de infraestrutura, colocando como plano de fundo o contexto socioeconômico da vila da estrela nesse entroncamento de rotas (FRÓES, 1974).

2. VARIANTE DO CAMINHO NOVO DAS MINAS GERAIS OU O CAMINHO DO INHOMIRIM

O povoado de Inhomirim foi um dos primeiros que se estabeleceram na região do fundo da baía de Guanabara. Com a presença de colonos portugueses desde o início do século XVII, a economia açucareira fluminense encontrou, ao longo dessa região, cercada por manguezais, condições propícias para florescer. Sua matriz, dedicada à Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim, surge dentro desse contexto, enquanto capela do engenho de Lourenço Alvares, encontrando na formação de um pequeno povoado no seu entorno a condição para ser elevada à freguesia em 1696. Durante o século XVII, pelo menos três grandes engenhos existiram na região (MACHADO, 2020), favorecendo o surgimento de portos na área, sendo os principais o porto de Inhomirim e o porto da Estrela, que atendiam à produção local de açúcar e outros gêneros.

Com a descoberta das minas de ouro e os problemas estruturais do Caminho Velho, como o tempo elevado de transporte do ouro, o extravio para outros caminhos, as investidas dos indígenas ao longo do percurso e o assédio de corsários estrangeiros entre Parati e o Rio de Janeiro, era necessário a abertura de um novo caminho que pudesse atender os desejos da Coroa e dos viajantes. Para tanto, foi proposta a abertura de um trajeto mais direto entre as Minas Gerais e o Rio de Janeiro, que ficou a cargo de Garcia Rodrigues Paes, através de privilégio concedido por Artur de Sá e Meneses, com auxílio de negociantes interessados e de possíveis sesmeiros que pretendiam acumular terras ao longo do caminho¹ (ANDRADE, 2002).

O novo caminho foi concluído entre 1700 e 1702, encurtando o tempo de viagem para aproximadamente 30 dias, frente aos 90 dias de viagem que eram necessários para concluir o Caminho Velho, tornando-o o Caminho Real, ou seja, o trajeto oficial para o transporte aurífero. Durante a década de 1710, Garcia Rodrigues empreendeu melhorias no trajeto, visando cumprir as obrigações decorrentes das mercês recebidas. Contudo, diversos viajantes continuaram a relatar as precárias condições do caminho, especialmente devido ao terreno íngreme que precisava ser transposto na Serra do Couto².

Diante disso, o sargento-mor Bernardo Soares de Proença, oriundo da freguesia de Suruí, solicita a autorização para abrir uma variante e concluir as obrigações não realizadas por Garcia Rodrigues Paes, informando que, além das dificuldades encontradas com o terreno íngreme e as contestações dos viajantes, sustentadas por requerimentos enviados pelos moradores da freguesia de Inhomirim, não havia estalagens entre a barra do rio Iguaçu e o porto do Pilar onde pudesse se abrigar, reforçando a utilização do rio Inhomirim, que era ocupado em todo o seu trajeto desde a barra do rio até o porto da Estrela (STRAFORINI, 2007). Ainda em seu requerimento, os moradores de Inhomirim informam que conheciam outro caminho, que, supostamente, já era utilizado em alguma medida como alternativo, o que poderia valorizar o novo trajeto proposto frente ao de Garcia Rodrigues Paes³.

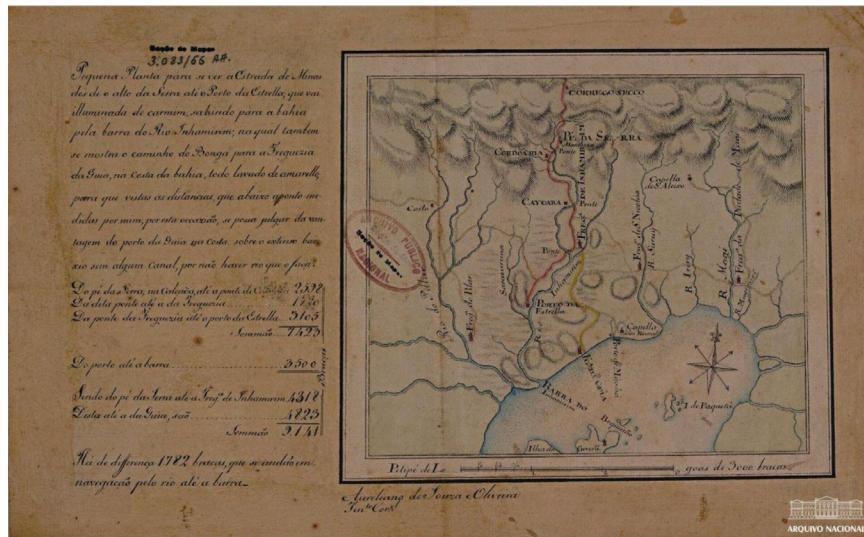
Durante o governo de Ayres Saldanha de Albuquerque, o caminho de Bernardo Soares de Proença (Figura 2) é concluído por volta de 1724, absorvendo gradualmente o tráfego proveniente das Minas Gerais e demais províncias do interior, o que proporcionou outra dinâmica econômica para as fazendas que já existiam na região.

Figura 2 - Planta em que se vê a Estrada de Minas desde o alto da Serra até o Porto da Estrela. 1801.

1 Quanto aos interessados em acumular terras ao longo do percurso do caminho, destaca-se o caso de Garcia Rodrigues Paes, que se transferiu com sua família para Paraíba do Sul. Lá, edificou uma grande fazenda destinada ao abastecimento de tropeiros e viajantes que utilizavam a rota. Além disso, obteve junto ao rei a concessão de sesmarias para seus doze filhos, consolidando assim um monopólio sobre a venda de alimentos e o acesso à terra na região. (ANDRADE, 2002, p. 166)

2 Requerimento de Antônio de Proença Coutinho, morador do Rio de Janeiro, no qual pede que não fosse deferida a petição de João Rodrigues dos Santos na parte que se refere à proibição da passagem pelo Caminho de Inhomirim. AHUL. 10.643. Cf. Apêndice Documental. (MARTINS FILHO, 1965, p. 202).

3 É importante ressaltar que quando a freguesia foi criada, ela incorpora um longo território desde o porto da Estrela até Sebolas, atualmente distrito de Paraíba do Sul. Podemos presumir que esse caminho foi criado com o auxílio de indígenas para integrar a freguesia em toda a sua extensão, como sugere Venâncio (1999). Outro ponto que devemos destacar são as práticas litúrgicas concernentes ao batismo, visto que a autorização do bispado do Rio era que o batismo deveria ser realizado na pia batismal da matriz, ou seja, na igreja de Nossa Senhora da Piedade, que estava em serra abaixo, portanto, o caminho poderia ter sido utilizado para a viagem de fiéis de serra acima para à matriz.



Fonte: Arquivo Nacional.

Além de se beneficiar com a circulação de viajantes e tropeiros, em especial do ouro (FRÓES, 1974), o porto da Estrela passou a ser utilizado por importantes indivíduos da administração colonial que se tornaram proprietários de terra ao longo do caminho novo e membros da elite mercantil da praça do Rio de Janeiro durante as décadas de 1720-1760, como Francisco Gomes Ribeiro, Manuel Gomes Ribeiro e Antônio José da Costa (FRAGOSO, 1998; POLLIG, 2012).

Esses nobres, ao controlar não apenas a produção agrícola, mas também o fluxo de mercadorias e gêneros que circulava pelo caminho, consolidaram seu poder econômico e social na colônia. A concentração de terras e a diversificação das atividades econômicas permitiram que essa elite se tornasse uma força dominante tanto na administração colonial quanto junto à praça mercantil, reforçando sua posição de destaque na sociedade colonial do Rio de Janeiro.

Com o declínio da produção aurífera, no que ficou conhecido como a “crise do ouro” (PINTO, 1979, p. 317) que se fez sentir no final do Setecentos, o caminho vai perdendo a sua relevância econômica, porém o porto da Estrela ainda mantém a atribuição de ser o principal porto por onde os gêneros de serra acima percorriam até chegar ao porto do Rio de Janeiro e a manufatura fazia o caminho inverso, consolidado na economia de exportação da colônia (FRÓES, 1974, p. 23) e a incumbência de ser a “boca das Minas” (ZEMELLA, 1990).

A transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808, acompanhada pela abertura dos portos, marcou a inserção do Brasil em um novo momento político e econômico. Esse período foi caracterizado pelo abandono de práticas típicas do regime colonial, como a revogação das antigas restrições que limitavam a abertura de novas vias de comunicação. Essas mudanças incentivaram a criação de novos caminhos com o objetivo de impulsionar a circulação econômica e promover a integração política do território brasileiro. Além disso, a estruturação de novos caminhos, favorecendo o dinamismo comercial, conectou novas regiões produtoras a regiões consumidoras⁴. Outro caráter interessante que a variante do Caminho Novo irá assumir nesse contexto da abertura dos portos de 1808 é a presença em diários de viajantes estrangeiros (SILVA, 2023) que deixaram valiosas informações para o estudo da região.

O aumento das cargas e do volume de produtos provenientes da produção cafeeira do leste de Valença e Vassouras, do sul de Minas, de Paraíba do Sul e de Petrópolis demandava a abertura de uma rota alternativa, mais eficiente e condizente com as exigências dessa nova estrutura econômica. Diante desse cenário, na primeira metade do século XIX, o governo provincial propôs a criação da chamada estrada nova, ou Estrada Normal da Estrela, cujo objetivo era encurtar o percurso existente e atender às necessidades logísticas impostas pela expansão da economia cafeeira⁵.

4 De acordo com Lenharo (1993), após a revogação da proibição da abertura de novos caminhos, foram autorizados pela Junta do Comércio a estrada do Comércio, em 1822, e a estrada da Polícia, em 1820, que favoreciam ao porto do Iguaçu. Sobre os portos da antiga vila de Iguaçu, conferir Silva, Lucia. De Grande Iguaçu à Baixada Fluminense: Formação econômica e urbana de uma região. XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói-RJ, 2017.

5 A historiografia mais recente tem demonstrado a importância do Caminho Novo para o evolver da economia do sul de Minas Gerais, como Saraiva (2008), e a estrada União e Indústria, que veremos mais adiante.

3. ESTRADA NORMAL DA ESTRELA

As especificidades do século XIX passaram a exigir uma reestruturação do sistema viário provincial. As demandas impostas pela nova dinâmica de circulação de mercadorias colocavam em questão a capacidade de resposta do Governo Provincial. Nesse contexto, tornou-se necessário planejar a abertura de uma nova estrada que, partindo do porto da Estrela, alcançasse o rio Paraibuna⁶. partindo do porto da Estrela, alcançasse o rio Paraibuna.

Em 1836 a estrada que surge a partir do antigo caminho e que seguia para Estrela já era a mais frequentada da província fluminense. Na região de serra acima seguia em direção ao Paraibuna e outra que partia para o Leste, em direção ao Mar de Hespanha. A partir dos relatórios do Presidente da Província do Rio de Janeiro, é possível observar a preocupação em manter as estradas em boas condições para atender às demandas da circulação econômica, especialmente no que diz respeito ao comércio relacionado à cafeicultura. Em 1836, foram estimados gastos na ordem de 27:000\$000 réis para a realização de reparos no trecho entre Estrela e a vila de Paraíba do Sul⁷, por onde transitava uma parcela significativa da produção de gêneros alimentícios e outras mercadorias provenientes da zona da mata mineira, destinadas ao Porto do Rio de Janeiro (RESTITUTTI, 2006).

Um meio significativo para aumentar a renda provincial era a instalação de barreiras ao longo do caminho, que muitas vezes eram arrematadas para a administração de algum proprietário local. O imposto arrecadado por gêneros, muares, bovinos, escravizados e aguardente, e o maior controle exercido pela presença do governo provincial através desses arrematantes simboliza a autoridade política e econômica do Império no processo de interiorização, que pode ser percebido pela criação de vilas, freguesias e cidades ao longo da estrada da Estrela, que em muito aproveitou o traçado do caminho do Inhomirim.

No ano de 1839 o então presidente da Província, Paulino José Soares de Souza solicita uma planta de uma nova estrada entre a vila de Paraíba do Sul e o porto da Estrela, nesse período parte da vila de Magé, e da vila de Paraíba do Sul até o Paraibuna, onde haveria para a obra futura a consignação de 1:600\$000 para o segundo trecho. A construção da Estrada Normal da Estrela ficou a cargo do major Júlio Frederico Koeler, com ampla utilização de mão-de-obra de africanos livres (MOREIRA, 2005), a partir da lei de 12 de maio de 1840, n.º 193. No ano seguinte, prevendo as melhorias que a estrada da Estrela receberia, a barreira da estrada da Serra da Estrela foi arrematada pela quantia de 13:700\$000 réis⁸.

Até o ano de 1843, a Estrada Normal da Estrela já tinha custado aos cofres públicos a quantia de 39:421\$830⁹, o que foi agravado pela falta de interessados em arrematar as obras diretamente, contudo, isso não significa que a estrada era um investimento sem possibilidades de lucro, considerando que na década de 1840, em virtude sobretudo do café, Estrela alcança a emancipação político-administrativa, além de contar com importantes personagens da política fluminense como proprietários de terras dentro do território¹⁰. Com a indisponibilidade dos anais da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro para esse período, não podemos acompanhar quem solicitou diretamente tal emancipação, porém podemos entender que a presença de nomes de relevância no Império na região influenciou de alguma maneira.

Em 1844, um crédito especial é concedido ao governo provincial para a conclusão das obras, no valor de 822:213\$000 (FRÓES, 1974, 25), visto que nesse período a colônia alemã estava se organizando em Petrópolis, além da construção do palácio de veraneio do imperador. O percurso de barco de Estrela para o Rio de Janeiro era muito menor se comparado com o mesmo trajeto partindo

6 O rio Paraibuna, afluente do rio Paraíba do Sul, está situado próximo à divisa com o estado de Minas Gerais.

7 Falla com que o presidente da província de Rio de Janeiro, o conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, abriu a 1.ª sessão da 1.ª legislatura da Assembléa Legislativa da mesma província, no dia 1.º de fevereiro de 1835. Typographia de Amaral & Irmão. Nitcheroy, 1850. (Doravante relatório do presidente da província, ano).

8 Relatório do Presidente da Província, 1840.

9 A quantia supracitada prevê os gastos relativos às consignações entregues ao tesoureiro da obra, compra de ferramentas, obras na ponte sobre o rio Itamaraty e vencimentos acerca da conservação do trecho que abrange a estrada de Itamaraty, em Petrópolis. Conferir Relatório do Presidente da Província, ano 1843.

10 A 6.ª legislatura do Senado (1845-1847), isto é, compreendendo o ano da emancipação de Estrela, contava com Francisco de Lima e Silva, barão de Barra Grande, e seu filho Luiz Alves de Lima e Silva, o duque de Caxias. O primeiro era dono da fazenda São Paula, localizada na localidade de Taquara, que pertencia à freguesia de Inhomirim, e o segundo nasceu na dita fazenda e foi batizado na matriz de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim.

de Iguaçu¹¹ e Pilar. Com a organização da Companhia de Navegação a Vapor Inhomirim, as falusas e saveiros começam a dividir espaço com grandes embarcações a vapor, como veremos adiante. A execução e a manutenção dessa estrada, apesar dos altos custos e desafios, revelam a determinação do governo provincial em consolidar a interiorização e assegurar o fluxo eficiente de mercadorias, especialmente o café, que impulsionava a economia da época. A emancipação político-administrativa de Estrela e a criação de uma infraestrutura que integrava a navegação a vapor reforçam a relevância dessa via como um eixo para a circulação econômica e o controle territorial do Império, o que atraiu, inclusive, o interesse privado a partir da concessão da estrada à Companhia União e Indústria (ALMEIDA, 2002, p. 54).

A Estrada Normal da Estrela foi uma das principais vias que influenciavam os fluxos de circulação na província, articulando-se com o sistema hidroviário do rio Inhomirim e da Baía de Guanabara. A estrada ampliou a capacidade de escoamento das regiões produtoras de café, enquanto a navegação, especialmente após a introdução dos barcos a vapor, assegurou a conexão rápida entre Estrela, Niterói e o porto do Rio de Janeiro.

4. NAVEGAÇÃO FLUVIAL E A COMPANHIA NITCHEROY-INHOMIRIM

A navegabilidade do rio Inhomirim e a formação de fazendas com portos ao longo do seu percurso foi um diferencial para a superação do caminho de Garcia Rodrigues Paes, como visto anteriormente. Ao pesquisarmos nas atas da Câmara Municipal da Vila da Estrela podemos encontrar informações valiosas sobre o surgimento do sistema de barca de passagem que permitiu integrar todo o município¹², em especial a preocupação que os vereadores tinham com a frequência do trânsito na vila.

Nesse contexto, é possível perceber o jogo de interesses quando vereadores, que frequentemente acumulavam as funções de proprietários e fazendeiros, propunham investimentos destinados a beneficiar suas localidades. Em outros casos, mesmo estando fora de posições de poder político direto, proprietários de terras conseguiam, por meio de arrematações, beneficiar seus próprios negócios, demonstrando como os interesses privados se entrelaçavam com as decisões públicas. Além de integrar as freguesias, havia também o interesse de conectar com as vilas vizinhas, como a proposta do vereador Antônio Joaquim Lopes Lira de solicitar ao Governo Provincial a instalação de uma barca de passagem para atravessar o rio Iguaçu, nas proximidades da fazenda do Iguaçu dos beneditinos¹³.

Evidentemente, outra preocupação da Câmara era a arrecadação de impostos que, no caso de Estrela, era realizada através do imposto de alvará e licenças, da aferição, do imposto sobre a cabeça de gado. Para tanto, foi proposta na Câmara pelo vereador Bernardino Alves Machado mais uma barca de passagem¹⁴, agora dentro dos limites municipais. A barca de passagem deveria integrar a vila da Estrela com Carahy, na freguesia de Guia de Pacobaíba, e outra barca de passagem na Baía Formosa, atravessando o rio Cangulo até a freguesia do Pilar¹⁵.

No ano de 1840 foi instituída a lei provincial n.º 219, que autorizava a Joaquim José dos Santos Junior explorar a navegação do rio Inhomirim por embarcações a vapor, sendo um dos primeiros rios navegados por tal tipo de embarcação no Império, permitindo ao contratante um privilégio exclusivo de 100 anos no transporte de passageiros e de cargas. Além disso, possibilitava a obra de cais próprio, contando com armazém para embarcar e desembarcar mercadorias, para tanto, foi declarada de utilidade pública em parte do porto da Estrela para as desapropriações necessárias para o empreendimento. Entretanto, além dos direitos obtidos neste contrato, também eram previstos alguns deveres, como o estabelecimento de pelo menos uma viagem por dia, a conservação do rio

11 Apesar disso, a estrada do comércio continuou desempenhando um papel interessante para Iguaçu. Em 1857, o porto da vila foi responsável por escoar 1.886.306 arrobas de café, e importou 1.600.000\$000 réis. Conferir Relatório do Presidente da Província, 1857.

12 Com a emancipação de Petrópolis, em 1857, o município de Estrela era formado pelas freguesias de Inhomirim, Guia de Pacobaíba e Pilar.

13 Atas da Câmara Municipal da vila de Estrela, doravante ACMVE, 26 de julho de 1850.

14 Que foi aprovada pelo presidente da Província do Rio de Janeiro e normatizada pela lei provincial n.º 748 de novembro de 1854, no art. 24, que autoriza a Câmara de Estrela construir e colocar as barcas de passagem e cobrar os pedestres. Cf. Relatório de Presidente da Província, 1856.

15 ACMVE, 26 de fevereiro de 1853.

Inhomirim, entre a barra da Estrela e o porto homônimo.

A Companhia de Navegação a Vapor Inhomirim representou uma inflexão importante na dinâmica econômica do porto da Estrela. Após sofrer com o fim do período aurífero das Minas Gerais, com o seu tráfego diminuindo ano após ano, encontrou no café do Vale do Paraíba a sua nova função dentro do contexto da circulação econômica fluminense. A primeira reunião com os acionistas da dita Companhia foi convocada por Joaquim José dos Santos Junior em 10 de junho de 1843, ou seja, três anos após a concessão, atendendo às exigências do contrato, para a nomeação da diretoria¹⁶.

Com o crescimento exponencial do transporte aquaviário alcançado pela Companhia de Inhomirim, a Sociedade de Navegação de Niterói, pioneira na baía de Guanabara, fundiu-se com a Companhia de Inhomirim. Essa fusão resultou na criação da Companhia de Navegação a Vapor Nitcheroy-Inhomirim, que passou a incluir viagens para o porto de Niterói, então capital da província fluminense, em seu itinerário. A nova companhia manteve o transporte de cargas de café e açúcar, além da produção local (SANTOS, 1996). O Decreto Imperial nº 1.564, promulgado em 1855, autorizou a fusão das supracitadas companhias, com um capital inicial de 400:000\$000 réis. Essa fusão viabilizou a criação de novas linhas de navegação a vapor.

A produção das unidades agrícolas e de gado localizadas no sul de Minas Gerais, em Paraíba do Sul, Petrópolis, e nas regiões leste de Valença e Vassouras era transportada pela estrada que levava ao porto da Estrela. Em muitos casos, os produtos seguiam viagem nos barcos a vapor operados pela Companhia. Essa empresa desempenhou um papel crucial não apenas no transporte do café, mas também na conexão do porto da Estrela a outros importantes destinos, como o porto das Caixas, Niterói, Botafogo, Caju, São Cristóvão, o porto de Sampaio (no rio Macacu) e o Rio de Janeiro¹⁷. Essas rotas ampliaram as possibilidades de lucro para os produtores e comerciantes.

O itinerário que levava ao porto de Botafogo é particularmente relevante para uma análise socioeconômica, pois sugere o transporte de membros da elite econômica e política em direção à região. Isso demonstra que o porto da Estrela não funcionava apenas como um entreposto comercial isolado, mas também estava conectado à elite fluminense, que circulava pela província e, em muitos casos, possuía fazendas e empreendimentos na vila.

A navegabilidade do rio Inhomirim e a implementação de um sistema organizado de transporte fluvial, incluindo a exploração comercial por meio de embarcações a vapor, destaca-se como um importante elemento para a transformação da economia da província do Rio de Janeiro no século XIX. O controle e a exploração dessa rota fluvial não apenas facilitaram o escoamento de produtos agrícolas, em especial o café, mas também integraram diferentes regiões, conectando a produção local ao porto do Rio de Janeiro. A fusão das Companhias de Navegação e a subsequente criação de novas linhas de transporte reforçam a relevância estratégica dessa rota para a circulação econômica da província.

Contudo, a dinâmica econômica impulsionada por essas iniciativas também evidencia a interseção entre interesses políticos e econômicos, notadamente entre os proprietários de terras e as figuras de destaque na Câmara Municipal de Estrela. Essas relações influenciaram diretamente a configuração da infraestrutura de transportes, demonstrando como as elites locais se beneficiaram do desenvolvimento das rotas fluviais para consolidar e reforçar suas posições tanto econômicas quanto políticas.

A breve existência da Companhia de Navegação a Vapor Nitcheroy-Inhomirim reflete tanto as oportunidades quanto as limitações de um empreendimento voltado para a integração econômica fluminense. Muito se deve à concorrência com a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, no que toca o tráfego que descia e subia a serra, como também a competição com a Companhia de navegação a Vapor na baía do Rio de Janeiro e Nitcheroy, conhecida como Companhia Ferry.

5. O CASO DA IMPERIAL COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR E ESTRADA DE FERRO PETRÓPOLIS

16 Diário do Rio de Janeiro, 16 de junho de 1843, ed. 133.

17 A Imperial Companhia de Navegação de Vapor de São Cristóvão e Caju, fazendo concorrência à Companhia Nitcheroy-Inhomirim nas linhas com destino à Caju e São Cristóvão.

As discussões para a construção de uma estrada de ferro na província do Rio de Janeiro começaram no início da década de 1850, objetivando integrar a mata mineira com o Rio de Janeiro (GRANDI, 2022). Alguns desafios se faziam presentes, como vencer o terreno íngreme da serra, a tensão de interesses de grandes nomes da política imperial e de negociantes que reivindicavam o traçado da ferrovia cortando as suas propriedades, para assim se beneficiar do comércio que a estrada de ferro poderia proporcionar. Contudo, a proposta realizada por Cavalcanti Albuquerque em 1850 não foi adiante, apesar de ter sido aceito de início.

Em 1852, apenas dois anos após a recusa feita a Cavalcanti Albuquerque, Irineu Evangelista de Souza, barão e visconde de Mauá, recebe a concessão da província do Rio de Janeiro para a execução da estrada de ferro, fundando a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis. Apesar de contar com apenas 14,5 km no seu traçado, partindo do porto de Mauá, na freguesia de Guia de Pacobaíba, até a estação de Fragoso, nas terras do comendador Albino José de Siqueira, foi um marco na história nacional.

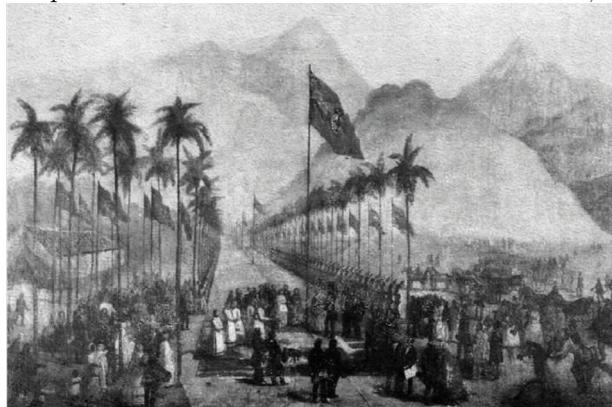
Concomitante à construção da estrada de ferro, Mauá diversificava seus investimentos e era apoiado pelo mesmo grupo de acionistas, como os sócios da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Cia, que também eram acionistas da Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis. O próprio Banco Mauá, MacGregor & Cia era acionista da Imperial Cia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, o que sugere o forte interesse do grupo mercantil do Barão de Mauá em atuar no recôncavo do Rio de Janeiro (GUIMARÃES, 1997).

A escolha de Irineu Evangelista de Souza por construir o porto em Mauá e não na vila de Estrela causou uma série de tensões entre o empreendedor e os políticos locais. Em sua autobiografia, Irineu relata que:

Depois de feitos os estudos de reconhecimento pelo engenheiro Guilherme Bragge que executava por minha conta as obras de gás, e sendo o traçado da raiz da Serra a Mauá, por mim escolhido, *atendendo aos inconvenientes da direção à Vila da Estrela, que interesses locais apontavam como preferível*, teve lugar o levantamento da planta do engenheiro Robert Milligan, sob a responsabilidade e direção de Bragge. Em seguida obtive da presidência da província o privilégio exclusivo em uma zona lateral de cinco léguas ao longo da linha projetada, única concessão possível nessa época (Mauá, 2011, p. 131, grifos nossos).

Obviamente, ao levar a estrada de ferro para a vila da Estrela, consequentemente a Companhia de Mauá iria favorecer o clã dos Alves Machado, que alcançava vitórias nas eleições para a vereança frente a Albino e seus aliados e familiares¹⁸. Obrigatoriamente a estrada deveria passar pela fazenda do Fragoso, ou seja, a articulação entre a referida Companhia e Albino de fato foi necessária para a construção da estação em suas terras, onde, inclusive, a pedra fundamental foi edificada (figura 3), com a instalação da estação, onde os passageiros seguiam para Petrópolis através da serra.

Figura 3 - Lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá, na fazenda do Fragoso,



Fonte: Coleção Geyer - Museu Imperial.

¹⁸ Um exemplo da aliança entre Mauá e os Siqueiras é a presença de José Pinheiro de Siqueira como tesoureiro da Companhia Mauá (1856-1864), o mesmo era arrematante e tesoureiro da Estrada Normal da Estrela (1856-1863). Ademais, José Pinheiro de Siqueira era sobrinho de Albino José de Siqueira, que a partir da morte do mesmo assume a administração da fazenda do Fragoso.

Portanto, podemos presumir que a escolha pelo porto de Mauá frente Estrela esteve diretamente envolvida no embate político local. Um exemplo disso é o discurso de Bernardino Alves Machado na Câmara de Estrela:

Senhores, os abaixo-assinados membros da Comissão de obras públicas e de finanças desta ilustre câmara, possuídos dos mais justos e entusiástico empenho de bem corresponder a honra que vos dignastes de fazer-lhes, comunicando-lhes que a vila da Estrela não é esse lugar tão inacessível aos melhoramentos materiais, e a prosperidade, de que outros municípios tanto se inflamam como a tem feito acreditar, que a vila da Estrela contém em si mesma muitos recursos de vida e de prosperidade, e que finalmente, desde o momento em que uma câmara enérgica, compacta, e, sinceramente, empenhada em promover os melhoramentos materiais de sua municipalidade, se colocar a frente de seus interesses o município da Estrela, desprezando nobremente as facetas discrições de alguns jocosos vigores, que não é fregão de representar o papel de tarfulos, escrevinhadores quando querem por qualquer forma lisonjar os caprichos de alguém, iludirá completamente as previsões de aniquilação de que tem sido ameaçado, e que invejar, na maior parte, aos distritos seus competidores.

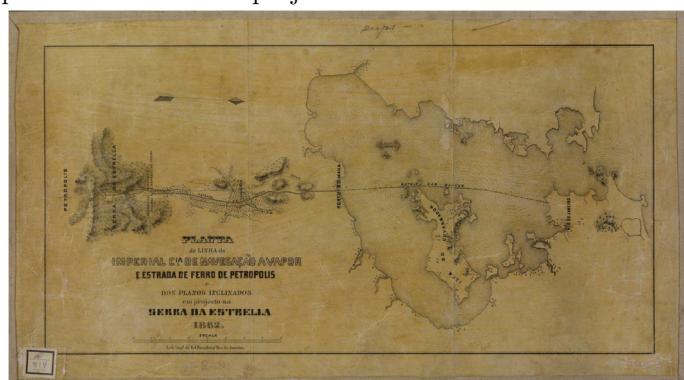
Não pareça a alguém que a comissão assim pronunciando se teve em vista lançar a mais leve censura às administrações, bem longe de seu propósito semelhante injustiça, redobramos de vigilância e as nossas faculdades intelectuais, mais se ativam pela aproximação do perigo. As circunstâncias de hoje são inquestionavelmente muito mais difíceis que as de então, e mesmo a vista comercial, das provações que temos a honra de representar, necessitam tanto da energia e dos esforços de seus procuradores como atualidade¹⁹.

O discurso de Bernardino, que também integrava a suplência para diretor da Companhia de Navegação Nitcheroy-Inhomirim, revelava a preocupação e insatisfação em relação à transferência do fluxo mercantil do porto da Estrela para o porto de Mauá. Essa mudança estava associada à decisão de Irineu Evangelista de Souza, que escolheu a freguesia de Guia de Pacobaíba — onde se localizava o porto de Mauá — como ponto estratégico para a construção da estrada de ferro.

Com uma concorrência interna entre a vila e a freguesia de Guia, consequentemente o fluxo de mercadorias e viajantes não mais passariam por Estrela com tanta intensidade como foi observado com a expansão do café, optando pela ferrovia que percorria até Fragoso em menor tempo que as carroças, as seges e os tropeiros da Estrada Normal da Estrela, o que implicou na diminuição da arrecadação da Câmara Municipal, do mesmo modo que atrapalharia as suas pretensões enquanto membro da direção da Companhia Nitcheroy-Inhomirim.

As objeções do presidente da Câmara revelaram-se infrutíferas. Apenas três anos após a inauguração da estrada de ferro, os impactos financeiros tornaram-se evidentes. Entre 1856 e 1857, o porto da Estrela recebeu aproximadamente 400 mil arrobas de café, enquanto o porto de Mauá processou cerca de 748 mil arrobas²⁰. A gradual transferência do fluxo das mercadorias para o porto de Mauá pode ser entendido pelas facilidades do trajeto feito na embarcação a vapor, conforme mapa abaixo (figura 4).

Figura 4 - Planta da linha da Imperial Cia. de Navegação e Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis e dos planos inclinados em projecto na Serra da Estrela. c. 1862.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em http://acervo.bnbdigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=85886.

Acesso em 4 de set de 2024.

19 ACMVE, 26 de fevereiro de 1843.

20 Relatório do Presidente da Província, 1858.

No primeiro semestre de 1857, o porto de Mauá estava prestes a alcançar a marca de 700 mil arrobas de café. Entre a inauguração da estrada de ferro até o mesmo ano de 1857, havia passado pelo porto de Mauá mais de 4 milhões de arrobas de carga, com o total arrecadado com fretes em 265:817\$836²¹. A título de comparação podemos citar o ano de 1861, quando o porto de Mauá teve o movimento de cargas na ordem de quase 3 milhões de arrobas, com o valor recebido por fretes em 339:932\$100, sendo de café a quantia de 1,7 milhão de arrobas.²²

Em que pese a forte concorrência da estrada de ferro Dom Pedro II, cujo transporte de cargas oriundas de serra acima se tornou o mais intenso da província fluminense em curto período, desbancando a Companhia de Mauá. O mesmo acusa a Companhia União e Indústria de favorecer a estrada de ferro Dom Pedro II ao entregar as cargas oriundas da zona da mata mineira e do Vale do Paraíba, que chegavam com apoio do Governo Provincial:

Parecia que um mau fado pesava sobre a Companhia Mauá, que, sem o menor auxílio dos cofres públicos, hasteara a bandeira do grande melhoramento, pois, enquanto a outra, simples rodagem, era amparada com favores os mais excepcionais que jamais foram concedidos a empresa alguma no Brasil, - empréstimo de seis mil contos depois perdoado - encampação do seu contrato com dispêndio de mais três mil contos dos cofres públicos, e afinal um contrato com a estrada de ferro de D. Pedro II, por dez anos - que lhe assegurava nova recomposição de seu capital, - a estrada de ferro de Petrópolis (talvez por tê-la o público crismado com o nome de Mauá) era entregue ao extermínio! (Mauá, 2011, 138-139).

A relação entre ambas as companhias era dúbia. Embora durante um período, a União e Indústria foi a responsável pela Estrada Normal da Estrela, que integrava com a estação de Raiz da Serra da Companhia de Mauá, de onde partiam as cargas e os passageiros²³. Com o atraso de transpor a Serra da Estrela, o tráfego das cargas da estrada União e Indústria foi obrigado a seguir não mais pela estrada da Estrela com destino à estrada de ferro de Mauá, mas sim para a estrada de ferro Dom Pedro II, que foi um estopim na crise das relações comerciais e políticas entre os envolvidos²⁴. Ambas possuíram relações comerciais²⁵, nas quais a União e Indústria contraia dívida com a Cia de Mauá, como demonstra a tabela a seguir:

Tabela 1 - Dívidas contraídas pela Companhia União e Indústria à Companhia de Mauá (1859-1866)

Período do balanço	Valor (Rs)
Junho de 1859	4:004\$154
Junho de 1860	3:711\$734
Dezembro de 1860	11:269\$524
Dezembro de 1865	4:518\$500

Fonte: Elaboração própria a partir dos balanços da Companhia União e Indústria, disponível na Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional.

Como demonstra a Tabela 1, havia uma relação comercial entre a Companhia União e Indústria e a Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, com a contração de dívidas possivelmente destinadas à melhorias e reparos na infraestrutura da estrada. Assim, a ruptura desse vínculo após o decreto que transferiu a circulação para a Estrada de Ferro Dom Pedro II tornou-se um importante catalisador da crise enfrentada pelo empreendimento de Mauá.

A concorrência com a Estrada de Ferro Dom Pedro II se intensifica, causando prejuízos ao empreendimento do Barão de Mauá. Neste período, a Cia de Mauá precisou vender algumas embarcações para atenuar a crise, ainda com o desejo de vencer a Serra da Estrela para tornar a competição contra a Dom Pedro II mais equilibrada²⁶. Apesar dos estudos e dos esforços, Irineu não consegue alcançar o Alto da Serra, que foi atingido apenas em 1883, pela Companhia Príncipe do

21 Relatório do Presidente da Província, 1857.

22 Relatório do Presidente da Província, 1862.

23 Estação construída em 1856.

24 Decreto n. 4.320, de 13 de janeiro de 1869. Aprova as cláusulas para o contrato da transferência do tráfego da estrada União e Indústria para a estrada de ferro de D. Pedro II. Coleção das leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, v. 1, parte 2, p. 12-13, 1869.

25 O próprio Banco Mauá, MagGregor & Cia era credor da Companhia União e Indústria.

26 Ata da reunião de acionistas da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis de 16 de abril de 1864, disponível no Anuário do Museu Imperial. Vol. XVI. Petrópolis, 1955.

Grão-Pará, que assumiu a via-férrea em 1881.

O que se sucede, contudo, após a década de 1880 é o progressivo declínio do município da Estrela, tornando-se gradualmente abandonada pelas sucessivas epidemias e doenças ocasionadas pelos mosquitos, como cólera e malária (PIMENTA, BARBOSA, KODAMA, 2015), como também preterida por Iguaçu e Magé, assim como Estrela, vilas de comércio do recôncavo da Guanabara (PONDÉ, 1971). Com a decadência da relevância econômica e o abandono da região pela elite política, o município foi extinto em 1892, através do Decreto n.º 1, de 8 de maio de 1892, com o seu território sendo dividido entre Nova Iguaçu e Magé.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme indicado no título deste artigo, buscamos demonstrar a dinâmica da circulação econômica a partir dos melhoramentos dos modais de transporte, desde a primeira metade do século XVIII, marcada pelos tropeiros e pela abertura de novos caminhos, até o início da segunda metade do Oitocentos, quando tais sistemas passaram a se especializar na província do Rio de Janeiro. Nesse processo, evidenciamos o papel do município da Estrela como centro convergente desses fluxos, atuando como porta de acesso às Minas Gerais, ao Vale do Paraíba e como um dos principais eixos de comunicação entre o interior do Império e a Corte.

Por fim, analisamos a intensificação da concorrência no tráfego de cargas oriundas da zona da mata mineira, expressa nas relações ambíguas entre a Companhia de Mauá, a Companhia União e Indústria e a disputa estabelecida com a Estrada de Ferro Dom Pedro II.

FONTES PRIMÁRIAS

ARQUIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE MAGÉ. Atas da Câmara Municipal de Vereadores da vila de Estrela (1846-1872).

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. *Anuário do Museu Imperial*. Vol. XVI. Petrópolis, 1955.

BRASIL. Decreto n. 4.320, de 13 de janeiro de 1869. Aprova as cláusulas para o contrato da transferência do tráfego da estrada União e Indústria para a estrada de ferro de D. Pedro II. *Coleção das leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 1, parte 2, p. 12-13, 1869.

BIBLIOTECA NACIONAL. Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/>. Acesso em 15 de agosto de 2024.

RIO DE JANEIRO (Província). Relatório do Presidente da Província. 1 de fevereiro de 1835. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/>. Acesso em 15 de agosto de 2024.

RIO DE JANEIRO (Província). Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro. Paulino José Soares de Souza para o ano de 1839 a 1840. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/>. Acesso em 15 de agosto de 2024.

RIO DE JANEIRO (Província). Relatório do vice-presidente da Província do Rio de Janeiro Antônio Nicolão Tolentino, 1856. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/>. Acesso em 15 de agosto de 2024.

RIO DE JANEIRO (Província). Relatório do vice-presidente da Província do Rio de Janeiro João Manoel Pereira da Silva, 1857. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/>. Acesso em 15 de agosto de 2024.

RIO DE JANEIRO (Província). Relatório do vice-presidente da Província do Rio de Janeiro João Manoel Pereira da Silva, 1858. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/>. Acesso em 21 de

fevereiro de 2025.

RIO DE JANEIRO (Província). Relatório do vice-presidente da Província do Rio de Janeiro José Norberto dos Santos, 1862. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/>. Acesso em 15 de agosto de 2024.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Maurício Luiz Campelo Bertola de. *O preço de um fracasso: a companhia União e Indústria, a política e a economia no império (1852-1872)*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2002.

ANDRADE, Francisco Eduardo. A invenção das Minas Gerais: empresas, descobrimentos e entradas nos sertões do ouro (1680-1822). Tese de doutorado em História. FFLCH/USP, São Paulo: 2002.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacios económicos*. Lima: IEP, 1982.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*: II. Os jogos da troca. III. O tempo do mundo. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 5. ed. Campinas, SP: IE/UNICAMP, 2007.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRÓES, Vânia. *Município de Estrela (1846-1892)*. Dissertação de Mestrado em História: Universidade Federal Fluminense, 1974.

GRANDI, Guilherme. Transportes e planos de viação no Brasil imperial. *Revista USP*, São Paulo, Brasil, n. 132, p. 101–124, 2022. DOI: 10.11606/issn.2316-9036.i132p101-124. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/196265>. Acesso em: 21 fev. 2025.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no Segundo Reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Companhia (1854-1866)*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1997.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. Os negociantes da praça de comércio do Rio de Janeiro de meados do século XIX: estudo do grupo mercantil do Barão de Mauá e sua relação com o Império do Brasil. *População e Sociedade*, Porto, n. 16, 2008.

HONORATO, Cezar; MANTUANO, Thiago. *Escritos sobre História Urbano-Portuária do Rio de Janeiro (1850-1920)*. Niterói: UFF (PPGH-UFF, POLIS-UFF), 2024.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: O abastecimento da corte na formação política do Brasil, 1808-1840*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1993.

LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. 2^a ed. amp. São Paulo: Hucitec, 2024.

MACHADO, Ana Paula Souza Rodrigues. *O governo dos engenhos no recôncavo da Guanabara (Século XVIII)*. Tese de doutorado em História. Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2020.

MARTINS FILHO, Enéas. Os três caminhos para as Minas Gerais. In. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro. v. 1. Rio de Janeiro, 1965.

MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de. *Autobiografia*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2011.

MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada: os africanos livres e relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela-RJ (c.1831-c.1870)*. Dissertação de mestrado em História. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2005.

MOREIRA, Philippe Manoel da Silva. *Os Argonautas da Guanabara: liberdade, circularidade e a formação da economia costumeira no Rio de Janeiro Escravista, séculos XVIII e XIX*. Tese de doutorado em História. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2023.

NORONHA, Santos. *Meios de Transporte no Rio de Janeiro – História e legislação*. vol. 1. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Doc. e Inf. Cultural, divisão de editoração. 1996.

PIMENTA, Tania; BARBOSA, Keith; KODAMA, Kaori. A província do Rio de Janeiro em tempos de epidemia. In. *Revista Dimensões*, vol. 24, p. 145-183. 2015. Disponível em <https://periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/11114>. Acesso em: 21 fev. 2024.

PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Editora Nacional; Brasília: INL, 1979.

POLLIG, João Victor. *Apropriação de terras no Caminho Novo*. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2012.

PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. O porto da Estrela. In. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. v. 293. Rio de Janeiro, 1971.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As Fronteiras da Província: Rotas de Comércio Interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884*. Dissertação (Mestrado em Economia) - Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara da Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006.

SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

SARAIVA, Luiz Fernando. *O Império nas Minas Gerais: café e poder na zona da mata mineira, 1853-1893*. Tese de doutorado em História. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008.

SILVA, Maria Beatriz Leal da. *“Tão singular como os olhos é o olhar”: mulheres viajantes no Rio de Janeiro oitocentista, suas visões de civilidade e de educação*. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. *A metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

STRAFORINI, Rafael. *Tramas que brilham: sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII*. Tese de doutorado em Geografia: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

VENÂNCIO, Renato Pinto. Caminho Novo, a longa duração. In: *Varia História*. Belo Horizonte, n. 21, jul. 1999.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1990.