

AUTORIDADE PROVINCIAL E PODERES LOCAIS NOS CAMINHOS DO CAFÉ FLUMINENSE (1835-1840)

GUSTAVO ALVES CARDOSO MOREIRA *

RESUMO:

A recém-criada província do Rio de Janeiro, na segunda metade da década de 1830, enfrentava um importante desafio: prover seu território de um sistema de transportes eficiente, capaz de conduzir para o litoral, com os menores custos possíveis, a produção de café que se concentrava nas regiões altas do Vale do Paraíba. O reduzido orçamento de sua Presidência, insuficiente para colocar em execução todas as obras necessárias de infra-estrutura, obrigava as autoridades a lançar mão de expedientes como a contratação de empreitadas com particulares e as subscrições apresentadas aos proprietários estabelecidos nas municipalidades beneficiadas. Tal processo coincidiu, politicamente, com o período em que o liberalismo moderado do Padre Feijó e de Evaristo da Veiga deu lugar ao Regresso conservador de Bernardo Pereira de Vasconcelos e dos componentes da futura Trindade Saquarema. Este trabalho visa demonstrar, sucintamente, como os primeiros presidentes da província fluminense buscaram conciliar os aspectos operacionais urgentes com a contemplação dos interesses econômicos locais, favorecendo seletivamente os homens que acompanhavam sua orientação política

ABSTRACT:

The newly created province of Rio de Janeiro, in the second half of 1830's decade, was facing a major challenge: To provide in its territory an efficient transport system, capable of conducting to the coast, with the lowest costs that were possible, the production of coffee that was concentrated in highland regions of Vale do Paraíba. The limited budget of its Presidency wasn't enough to finance all the infrastructure workmanship that was necessary, forcing the authorities to give up on expedients such as hiring on a contract basis and the subscriptions presented to the owners established in the municipalities that were benefited. This process coincided, politically, with the period in which the moderate liberalism of Padre Feijó and Evaristo da Veiga gave place to the return of Bernardo Pereira de Vasconcelos' conservatism and to the components of the future Saquarema Trinidad. This paper aims to demonstrate, briefly, how the first presidents of Rio de Janeiro's province tried to conciliate the urgent operational aspects with the contemplation of local economic interests, selectively favoring men who followed their political orientation.

Durante a década de 1830, o Brasil atingiu a posição de maior produtor mundial de café. As principais áreas de cultivo da rubiácea estavam na província do Rio de Janeiro, em municípios como Resende, Vassouras e Paraíba do Sul. Na medida em que o produto apresentava uma lucratividade bem superior à das lavouras comerciais tradicionais da província- cana-de-açúcar, fumo e anil- os cafezais ampliavam seu espaço progressivamente. Eles iam ocupando, de preferência, os caminhos terrestres que ligavam as antigas áreas de

* Mestre em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF), historiador da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

mineração aos ancoradouros do litoral sul-fluminense. Assim, localidades interioranas como Resende, São João Marcos, Piraí e Barra Mansa se integravam aos portos da baía da Ilha Grande: Parati, Angra dos Reis e Mangaratiba (Nogueira, 1988: 295).

A conjuntura econômica favorável fez crescer a influência do Rio de Janeiro, já acentuada pela presença da Corte, pois os portos mencionados escoavam em grande parte as colheitas do Vale do Paraíba, não apenas a fluminense, mas também a mineira e secundariamente (naquele momento) a paulista. Ao longo da primeira metade da década, as exportações de café passaram de 663 mil a 2.435 mil libras esterlinas, o que representou um salto de menos de 20% para mais de 45% do volume total das exportações brasileiras (Nogueira, 1988: 341), contribuindo para consolidar, na correlação regional de forças do jovem Império, o predomínio econômico e político do Sudeste cafeeiro.

A província do Rio de Janeiro se distinguia por uma situação bastante peculiar. Entre a Independência e 1834, ela foi administrada pelo Ministério do Império. Somente em outubro deste último ano, através do Ato Adicional, passou a desfrutar de autonomia, com a criação de sua Presidência e, no mês subsequente, de uma Tesouraria. Alguns meses mais tarde, pela Lei Provincial de 27 de março de 1835, surgiu também a Secretaria da Presidência, cuja função era “dar assistência geral ao Presidente”. Os quatro anos seguintes se caracterizaram pelo estabelecimento progressivo dos “órgãos básicos da administração provincial” (Gouvêa, 2008: 81-82).

Este processo acompanhava uma tendência nacional de ampliação do “poder das províncias”, que levou à instalação dos Legislativos provinciais, os quais nasciam com diversas prerrogativas, como a de criar impostos. Naquele momento, ganhavam força concepções federalistas, que encontravam acolhida, “em graus diferentes”, entre os liberais moderados e os exaltados (Neves & Machado, 1999: 129).

A Presidência da Província, apesar do caráter não-eletivo da escolha de seu titular, era um ente poderoso, detendo inclusive a faculdade de autorizar a Assembléia Provincial a promover sessões extras, que se tornavam necessárias em decorrência do curtíssimo prazo de dois meses por ano destinados ao funcionamento regular do Legislativo. Como os deputados provinciais se viam obrigados, no mínimo, a apreciar os projetos dos orçamentos municipais e provinciais, faltava tempo para tomar decisões sobre muitos dos assuntos que teoricamente interessariam àquela Casa. Isto fazia com que, na maioria das situações, as leis editadas fossem leis de autorização de iniciativa da Presidência, inclusive no que diz respeito à execução de obras públicas (Gouvêa, 2008: 132-133).

Os dois primeiros presidentes da província do Rio de Janeiro foram Joaquim José Rodrigues Torres, futuro visconde de Itaboraí, e Paulino José Soares de Sousa, mais tarde visconde do Uruguai. Conhecidos desde os bancos de Coimbra (Paulino viria a se formar em São Paulo), estes homens se tornaram concunhados e obtiveram uma maior projeção social através dos casamentos contraídos na família Álvares de Azevedo, estabelecendo importantes relações pessoais em “partes do Rio de Janeiro, do Espírito Santo e Minas Gerais (Uruguai, 2002: 14).

Sobre esta questão, é válida a observação de PIÑEIRO, para quem “os interesses [da classe dominante, definida pelo autor enquanto um “bloco no poder”] nas diversas regiões se afirmavam “através de múltiplas redes”. O Estado Imperial, nesta perspectiva, se constituiu como produto de uma aliança entre os proprietários de terras e escravos, em especial os da província do Rio de Janeiro, e os negociantes, principalmente aqueles que estavam instalados na Corte. Paulatinamente, estas forças teriam incorporado os setores dominantes das outras regiões em seu projeto de poder, de tendência centralizadora (Piñeiro, 2006: 82).

Como a maioria dos políticos de sua geração, Rodrigues Torres e Soares de Sousa se filiavam, entre a abdicação de D. Pedro I e o ano de 1837, à corrente dos liberais moderados. O segundo, nomeado pelo regente Diogo Feijó para a presidência fluminense, alcançou uma longevidade excepcional no cargo, que exerceu de abril de 1836 a agosto de 1840, com um reduzido intervalo em 1837. Entretanto, quando o bloco majoritário na política nacional se partiu, por ocasião da renúncia de Feijó, ambos aderiram ao grupo regressista fundado por Bernardo Pereira de Vasconcelos, cuja percepção fundamental era a de que “a liberdade fora mais longe do que devia e ameaçava sua própria existência”. Aliados ao mineiro Honório Hermeto Carneiro Leão, a alguns dos antigos partidários do falecido ex-imperador, magistrados, senhores de engenho e fazendeiros de café, acabaram por formar o núcleo inicial do Partido Conservador (Uruguai, 2002: 16-18)

Ideologia à parte, colocava-se para estes líderes uma questão administrativa bastante concreta e de execução inadiável: a exportação do café fluminense e das províncias vizinhas impunha não só a manutenção da rede de transportes existente, como também, em muitos casos, a sua ampliação. O intercâmbio entre os ancoradouros sul-fluminenses e o porto do Rio de Janeiro não era novidade. Quando elaborou seus quadros sobre o comércio carioca entre 1813 e 1817, John Luccock incluiu aqueles no intitulado “distrito da Ilha Grande”, que abrangia o porto de mesmo nome e também os de Parati, Guaratiba, Sepetiba, Itaguaí e Mangaratiba. A região encaminhava ao mercado da Corte gêneros alimentícios como

aguardente, arroz, toucinho, milho, açúcar, amendoim, farinha, cocos, legumes, cebolas, tabaco e, já então, café (apud Lobo, 1978: 83-84).

Apesar da frequência destas transações, a precariedade material era a regra. Basta verificarmos que, se referindo a um período significativamente posterior, Honorato qualifica o porto no Império como “um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira onde encostavam as ‘lanchas’ que eram carregadas para levar os produtos até o navio que ficava fundeado ao largo”. As operações dependiam do emprego da mão-de-obra escrava dos donos dos trapiches, que ficava encarregada de levar as mercadorias dos insalubres armazéns até os pontais (Honorato, 2002: 167).

As comunicações por terra não apresentavam menos problemas. Como ainda não existiam estradas de ferro, a produção cafeeira do Vale do Paraíba chegava ao litoral através das tropas de mulas, único meio eficaz de ultrapassar os obstáculos impostos pela Serra do Mar. Porém, o estado precário das estradas dava margem a numerosos acidentes. Segundo um depoimento da época, os abismos que surgiam à frente dos tropeiros eram “o cemitério de milhares, de dezenas de milhares de pobres mueres naqueles caminhos”. Tal realidade, pouco animadora, fez com que o presidente Rodrigues Torres apontasse como prioridade o conserto das vias que se destinavam ao transporte de café, tendo em vista a expansão “do mais valioso produto da nossa agricultura” (Mattos, 1990: 59-60).

Estas dificuldades não passaram despercebidas a viajantes como o alemão Carl Seidler, que percorreu a província do Rio de Janeiro na primeira metade da década de 1830. Em suas anotações sobre Itaguaí, município limítrofe ao da Corte, com o qual compartilhava as águas da baía de Sepetiba, ele assinala que, antes do estabelecimento da conexão marítima, o percurso do café daquela localidade até a capital do Império implicava em “três penosos dias de viagem”. Naquela altura, porém, o capital ali realizado com as remessas de café permitia o desenvolvimento de uma intensa atividade comercial, fortemente vinculada ao abastecimento da província de Minas Gerais, que proporcionava aos negociantes locais margens de lucro entre 50% e 70% (Seidler, 1976: 60).

Diante da falta de recursos do governo provincial e da absoluta impossibilidade, por parte da Presidência, de promover todas as obras de infra-estrutura necessárias, ou mesmo as mais urgentes, recorria-se a métodos que remontavam ao período joanino, quando arrematantes incumbidos das mais diversas funções pela autoridade central empregavam em sua execução “a organização mercantil montada para seus negócios particulares e o seu próprio pessoal”. Obviamente, o recrutamento destes prestadores de serviços nada tinha de imparcial. Eles eram, infalivelmente, “donos de grandes cabedais, assistidos na obtenção dos

contratos por laços de amizade, parentesco e interesses econômicos que os ligavam aos elementos responsáveis pela vida político-administrativa da Corte” (Gorenstein, 1993: 150).

Auguste de Saint-Hilaire deixou registro de que o poderoso intendente-geral de Polícia da Corte, Paulo Fernandes Viana, colaborou na construção da Estrada da Polícia. Esta via, que estabelecia comunicação entre o sul da província de Minas e a Corte, atravessava propriedades pertencentes ao próprio Viana. Negociantes como Fernando Carneiro Leão, aliás cunhado do intendente-geral, colocavam seus recursos financeiros à disposição destas obras de infra-estrutura, aproveitando-se das oportunidades para adquirir créditos junto ao Real Erário, e podendo esperar do monarca “benefícios materiais e também títulos nobiliárquicos” (Mattos, 1990: 53)

Assinalemos que a tendência de delegar a agentes privados o cumprimento de tarefas de interesse público foi decisivamente consolidada pela legislação do Primeiro Reinado. A lei de 29 de agosto de 1828 determinava, a respeito das obras públicas, que “as obras, que tiverem por objeto promover a navegação dos rios, abrir canais, ou construir estradas, pontes, calçadas ou aquedutos, poderão ser desempenhadas por empresários nacionais ou estrangeiros associados em companhias ou sobre si”. Somava-se a isto a pouca disponibilidade de investimentos públicos, inclusive no que cabia ao governo central, cuja receita dependia maciçamente da “tributação sobre as importações e as exportações” (Honorato, 2002: 164-166).

É reconhecida pela historiografia a inoperância do Estado imperial em “cobrar impostos diretos, seja sobre a renda, seja sobre a propriedade”. A única exceção era a propriedade imobiliária urbana, cujo cadastro não apresentava maiores dificuldades. Quanto às demais propriedades, além dos altos custos relacionados aos próprios processos de arrecadação, tornava-se impossível impedir um elevado índice de sonegação, inclusive pela ausência de um cadastro rural e de outros dados importantes, visto que só se realizou um primeiro censo nacional em 1872 (Carvalho, 2003: 271).

Utilizei os relatórios provinciais de 1835 a 1840, redigidos por Rodrigues Torres, Soares de Sousa e José Inácio Vaz Vieira (vice-presidente em 1837) para identificar, no período correspondente a estas gestões, quais foram os indivíduos que contribuíram para benfeitorias realizadas no sistema de transportes com capital, mão-de-obra ou material, ou simplesmente detiveram a iniciativa nas subscrições entre os proprietários das municipalidades abrangidas por tais obras de infra-estrutura. Percebe-se, pela leitura dos mesmos documentos, que numerosas autoridades locais tomavam igualmente para si a administração das verbas destinadas pelo governo provincial à construção de pontes e

estradas. Porém, analisar todos os casos me levaria a ultrapassar em muito os limites de espaço estabelecidos para este tipo de trabalho. Também considerando a brevidade que se impõe ao estudo, me detive na observação dos tratos firmados pela Presidência no território relacionado à primeira seção da Diretoria de Obras Públicas, que segundo Vaz Vieira era composta pelas municipalidades de Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba, Itaguaí, São João do Príncipe, Barra Mansa, Resende, Niterói, e grande parte das de Iguaçu, Vassouras e Valença. Ainda assim, excluí do conjunto as obras empreendidas em Niterói, por seu afastamento geográfico das áreas cafeeiras do Vale do Paraíba.

O levantamento indicou um total de 25 “colaboradores” citados individualmente pela administração provincial, nem sempre com o nome completo, como no caso de um certo “Capitão Moniz”, que teria fornecido toda a madeira, conforme as informações de Vaz Vieira, para a construção de uma ponte sobre o rio Bananal, no curato do Espírito Santo. Com a intenção de aferir a principal inserção econômica e a projeção política de cada um deles, recorri essencialmente ao Almanak Laemmert, o que gerou um problema metodológico. Como a publicação teve seus primeiros exemplares impressos em 1844, passando a fornecer dados pormenorizados sobre todas as municipalidades da província do Rio de Janeiro apenas alguns anos mais tarde, não é de todo impossível que tenham ocorrido, no espaço de aproximadamente uma década, mudanças no que se refere às atividades fundamentais de uma parte destes homens, ou alterações significativas no alcance das mesmas.

Procurei, entretanto, extrair pelo menos uma vantagem deste empecilho. Privilegiando as edições de 1849 e 1850, pude observar as posições ocupadas pelos mencionados cidadãos durante um período singular do Segundo Reinado, logo após a renúncia do ministério liberal chefiado por Paula Sousa. Nesta época, se reafirmou com bastante vigor a direção política imposta pela “Trindade Saquarema”, composta por Soares de Sousa, Rodrigues Torres e Eusébio de Queirós, que já possuía há vários anos o comando de fato sobre o Partido Conservador. A esta nova conjuntura acabaram por se conformar quase todos os liberais, para desilusão de Paula Sousa, que definiu sua saída do governo como uma “quebra dos remos” (Mattos, 1990: 107-108), diante da impossibilidade de se opor a uma corrente tão irresistível. Sendo a liderança da “Trindade” especialmente forte entre os conservadores fluminenses, foram os seus partidários que passaram a deter as presidências das câmaras municipais da província, os postos de comando da Guarda Nacional e a chefia do Executivo provincial.

Também estive ciente de que, diante da baixa expectativa de vida que afligia a sociedade brasileira do século XIX, vários dos contratados poderiam ter falecido neste espaço de tempo. Entretanto, consegui encontrar, com o recurso adicional de minhas pesquisas feitas

por ocasião do mestrado (Moreira, 2005) e consultas à bibliografia recente sobre o Império, quase todos os integrantes da amostra, com as exceções do mencionado Capitão Moniz, de Carlos de Sousa Pinto de Magalhães e Antonio José de Barros Vianna (estes dois atuaram na subscrição para a construção de uma ponte sobre o rio Pirai), ou pelo menos identificar suas conexões familiares.

Entre os 22 indivíduos localizados nas fontes, quinze são citados como fazendeiros ou, em decorrência de seus sobrenomes, parecem diretamente ligados à propriedade agrária. Às vezes também são classificados enquanto cafeicultores ou plantadores de cana. A esta fração da classe senhorial podemos associar, com margem de erro muito reduzida, os nomes do juiz de paz de Vassouras, Joaquim José Teixeira Leite, citado como “proprietário” naquela vila e certamente membro de uma conhecida oligarquia de cafeicultores, e de Luciano Leite Ribeiro, ao que tudo indica um parente dos fazendeiros Anastácio e Floriano Leite Ribeiro, de Valença. Seis eram negociantes e/ou donos de armazéns, sendo todos estabelecidos em municípios litorâneos: três em Itaguaí, dois em Angra dos Reis e o último em Mangaratiba. No caso de João Antonio de Miranda, magistrado e político, não foi possível determinar o pertencimento a uma fração de classe, inclusive pelo seu estabelecimento em Angra dos Reis, municipalidade em que tanto fazendeiros quanto negociantes poderiam atingir posições de maior vulto.

Mesmo julgando essencial avaliar a representatividade numérica dos diferentes segmentos da classe senhorial, não deixei de me lembrar de que os hegemônicos “plantadores escravistas” poderiam eventualmente se confundir, “de maneira indiscernível”, com os negociantes que comercializavam as suas mercadorias e com os burocratas que tornavam viáveis as “necessárias articulações entre política e negócios” (Mattos, 1990: 57). Um excelente exemplo, na amostra estudada, é o da família Faro. João Darrigue Pereira Faro, fazendeiro em Santo Antônio do Rio Bonito, no município de Valença, comendador da Ordem de Cristo, mais tarde barão do Rio Bonito, pertencia à família de Joaquim José Pereira de Faro, relacionado de forma privilegiada com o Estado joanino através de contrato de arrecadação de dízimos da localidade fluminense de São João Marcos e freguesias anexas. Joaquim, antigo traficante, veio a adquirir terras neste município, que empregou na atividade agrícola. Também se torna expressivo recordar que o próprio vice-presidente Vaz Vieira era um homem reconhecidamente vinculado ao tráfico atlântico (Florentino, 1997: 194 e 208). Finalmente, em concordância com Salles, recordamos que, apesar dos “interesses econômicos, regionais, locais e familiares”, a classe dominante tinha seu senso de identidade relacionado, em boa parte, à subordinação ao Estado. Desta forma, ainda que os “grandes

fazendeiros fluminenses” fossem a principal base de apoio da Coroa, “nenhum grupo ou facção em particular” podia instrumentalizar diretamente a monarquia (Salles, 2008: 55).

Na esmagadora maioria das situações, senão na totalidade, os cidadãos solícitos diante das carências da administração provincial possuíam notoriedade dentro das municipalidades em que tinham domicílio ou jurisdição, como o citado João Antonio de Miranda, líder da subscrição para a construção de uma ponte no rio Teixeira, em Itaguaí, vila que integrava a comarca de Angra, na qual ele próprio era o juiz de Direito. Em vários casos, parece haver uma relação de benefício pessoal muito direta: João Lourenço Dias Guimarães, cafeicultor de Resende, encarregou-se da subscrição da ponte sobre o rio Paraíba naquela localidade, contribuindo pessoalmente com um conto de réis; Antônio Tavares Guerra, fazendeiro da freguesia de Meriti, em Iguazu, emprestou dez escravos para a construção da estrada entre Porto da Escuma, em Piraí, e a Pavuna, pertencente ao município da Corte, via que muito provavelmente cortaria suas terras; o negociante Francisco José Cardoso, morador de Itaguaí, assumiu contrato para a construção do canal navegável entre aquela vila e o rio de mesmo nome, obra logo associada a um monopólio particular sobre o embarque de café na região.

Embora o quadro partidário que marcaria o Segundo Reinado não estivesse inteiramente delineado no quinquênio estudado, existem bons indícios de que a Presidência preferia entrar em entendimento com homens cuja postura política se aproximava do ideário conservador de Rodrigues Torres e Soares de Sousa. Podemos novamente mencionar, nesta categoria, João Pereira Darrigue Faro, um dos incumbidos da subscrição da estrada “desde o rio Paraíba até a estrada do Rodeio”, que mais tarde se tornaria um dos administradores da província do Rio de Janeiro, ocupando sucessivamente sua vice-presidência e a presidência, durante o período de predomínio conservador iniciado em 1848; João Antônio de Miranda, que já durante o período do Regresso foi nomeado para a Presidência da província do Ceará, em fevereiro de 1839; Francisco José Cardoso, comandante superior da 12ª Legião da Guarda Nacional (Itaguaí e Mangaratiba) a partir de 1852, que chegaria à presidência da Assembléia Legislativa Provincial em 1856, mesmo sendo natural de Portugal, depois de acumular oito mandatos consecutivos, “militando sempre nas fileiras do Partido Conservador” (Moreira, 2005: 29); e Miguel Antonio da Silva, negociante que se encarregou de reparos na estrada Serra de Mangaratiba, que passaria a deter, em fins da década de 1840, o comando da Câmara de Mangaratiba. É impossível deixar de relacionar, também, Joaquim José Teixeira Leite, que patrocinou reparos na estrada da Polícia, “entre Simão Antonio e Mata-Cães até o rio Preto”, ao presidente da Câmara de Vassouras em 1849, João Evangelista Teixeira Leite.

O conjunto das informações obtidas nos permite delinear as diretrizes básicas da autoridade provincial no que se refere às obras que contavam com o auxílio de particulares. Além de favorecer, como já constatamos, a atuação de proprietários residentes nas imediações das benfeitorias necessárias, a Presidência concedia a iniciativa, em regra, ao segmento mais influente e economicamente pujante da classe senhorial, o dos plantadores escravistas. As exceções apontadas dizem respeito a municipalidades cuja posição geográfica junto ao mar lhes conferia a condição de corredores de exportação, permitindo aos negociantes disputar, por vezes com vantagem, a hegemonia política com os fazendeiros.

Reconhecia-se, sobretudo, os serviços prestados à província por determinados indivíduos ou famílias. Entre estas, os citados Teixeira Leite, cujos antepassados, vindos de Minas Gerais, tinham fundado Barra Mansa, além de construir estradas, fazendas, capelas e hospitais. Pioneiros também em Vassouras, desfrutavam de posição social muito destacada na sociedade fluminense (Salles, 2008: 143).

Podemos vislumbrar, nestas ações de governo, estratégias de unificação da classe senhorial em torno da Coroa, sob a forma hierarquizada que já foi definida como “círculos concêntricos traçados a partir do Paço” (Mattos, 1990: 180-181). Os elementos “mais próximos”, dos quais os primeiros presidentes da província do Rio de Janeiro são ótimos exemplos, facilitavam a adesão do “estrato intermediário”, composto por lideranças locais que freqüentemente exerciam os postos de comando da Guarda Nacional, a seu projeto de nação, mediante relações de benefício econômico recíproco. Indo além disto, por meio das subscrições, que incorporavam contribuições generosas, medianas e modestas, era possível vincular à ordem imperial mesmo os “mais distantes”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GORENSTEIN, Riva. *Comércio e política: o enraizamento dos interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)*. In: *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência/ Lenira Menezes Martinho & Riva Gorenstein*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993.

- HONORATO**, Cezar T. *O Estado imperial e a modernização portuária*. In: História econômica da Independência e do Império/ Tamás Szmrecsányi & José Roberto do Amaral Lapa (organizadores). São Paulo: Hucitec/ ABPHE/ EdUSP/ Imprensa Oficial, 2002.
- LOBO**, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- MATTOS**, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1990.
- MOREIRA**, Gustavo Alves Cardoso. *Uma família no Império do Brasil: os Cardoso de Itaguaí (um estudo sobre economia e poder)* [Dissertação de Mestrado]. Niterói: UFF, 2005.
- NEVES**, Lúcia Maria Bastos Pereira das & **MACHADO**, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- NOGUEIRA**, Denio. *Raízes de uma nação: um ensaio de história sócio-econômica comparada*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.
- PIÑEIRO**, Théó Lobarinhas. *As classes sociais na construção do Império do Brasil*. In: Estado e Historiografia no Brasil/ organização de Sonia Regina de Mendonça. Niterói: EdUFF, 2006.
- SALLES**, Ricardo. *E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- SEIDLER**, Carl. *Dez anos no Brasil*. São Paulo: Martins; Brasília: INL, 1976.
- URUGUAI**, Visconde do. *Visconde do Uruguai/ organização e introdução de José Murilo de Carvalho*. São Paulo: Ed. 34, 2002.