



UNIVERSIDADE SALGADO DE OLIVEIRA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM HISTÓRIA
CURSO DE MESTRADO

MIRIAN CRISTINA SIQUEIRA DE CRISTO

A ELITE IMPERIAL ENTRE MULAS, BRUACAS, CAIXAS E FALUAS:
PORTO DAS CAIXAS (1831-1874)

NITERÓI
2017

MIRIAN CRISTINA SIQUEIRA DE CRISTO

A ELITE IMPERIAL ENTRE MULAS, BRUACAS, CAIXAS E FALUAS:
PORTO DAS CAIXAS (1831-1874).

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Salgado de Oliveira – UNIVERSO Campus Niterói, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em História.

Linha de Pesquisa: Sociedade, Cultura e Trabalho.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Marcia Amantino

NITERÓI
2017

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Universo
Campus Niterói

C933e Cristo, Mirian Cristina Siqueira de.

A elite imperial entre mulas, bruacas e faluas: Porto das Caixas (1831-1874) / Mirian Cristina Siqueira de Cristo. – Niterói, 2018.

181 p. : il.

Bibliografia: p. 169-181.

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre em História - Universidade Salgado de Oliveira, 2018.

Orientador: Dsc. Marcia Sueli Amantino.

1. Brasil - História. 2. Porto das Caixas (Itaboraí, RJ) - História - Séc. XIX. 3. Rodrigues Torres, Família. 4. Elites (Ciências sociais) - Porto das Caixas (Itaboraí, RJ) - História - Séc. XIX. 5. Brasil - Política e governo - 1822-1889. 6. Café - Comércio - Séc. XIX. 7. Portos. 8. Escravos. 9. Tropeiros. I. Título. II. Subtítulo: Porto das Caixas (1831-1874).

CDD 981

MIRIAN CRISTINA SIQUEIRA DE CRISTO

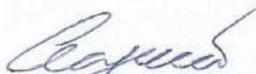
**“A ELITE IMPERIAL ENTRE MULAS, BRUCAS, CAIXAS E FALUAS:
PORTO DAS CAIXAS(1831-1874)”**

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em História, aprovada no dia 15 de março de 2018 pela banca examinadora, composta pelos professores:



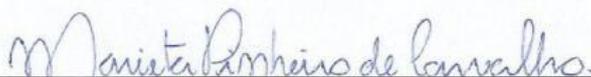
Prof.ª Dr.ª Marcia Sueli Amantino

Professora do PPG em História da Universidade Salgado de Oliveira
(UNIVERSO)



Prof. Dr. Antônio Carlos Jucá de Sampaio

Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)



Prof.ª Dr.ª Marieta Pinheiro de Carvalho

Professora do PPG em História da Universidade Salgado de Oliveira
(UNIVERSO)

Dedico essa dissertação a todos professores que passaram por minha vida e que de algum modo, contribuíram para que me tornasse o que hoje sou. Foi somente através da educação que consegui transformar minha realidade.

AGRADECIMENTOS

Na longa caminhada para a construção deste trabalho, inúmeras pessoas foram fundamentais e, após o fim desta jornada, dedico aqui algumas linhas para demonstrá-las minha profunda e eterna gratidão.

Felizmente pude contar com uma excelente orientadora, que acreditou em meu trabalho, ensinou, corrigiu e transformou uma professora de História em pesquisadora. Professora Dr.^a Márcia Amantino, meu muito obrigada pela sua dedicação, carinho e paciência. “Endurecer sem perder a ternura” é a frase que demonstra bem seu profissionalismo e afeto por seus alunos. Realmente eu não conseguiria nada sem o seu apoio e ensinamentos.

Agradeço aqui ao meu estimado amigo professor Mestre José Geraldo dos Santos, que foi o divulgador do Programa de Pós-Graduação Strictu Sensu em História da Universidade Salgado de Oliveira. Foi ele que me incentivou a tentar o processo seletivo e me deu forças quando a insegurança me atingiu. Aos meus amigos Carlos Cabral e Alberto Santos, historiadores importantíssimos de Itaboraí, que ajudaram imensamente com a minha pesquisa.

Jamais poderia esquecer os meus queridos professores, Dr. Jorge Prata de Sousa e Dr.^a Vitória Fernanda Schettini. Meu profundo agradecimento por toda paciência e por todos os conhecimentos que adquiri em suas aulas.

Não posso deixar de citar o apoio e carinho da professora Doutora Ana Lúcia Nunes Penha, que, mesmo sem me conhecer pessoalmente, sempre foi solícita. *Seu trabalho Nas águas do Canal: Política e poder na construção do Canal Campos-Macaé 1835-1875* foi parte fundamental da minha pesquisa.

Aproveito aqui para demonstrar gratidão pela minha banca de qualificação, composta pelo professor Dr. Antônio Carlos Jucá de Sampaio e pelas professoras Dr.^a Karoline Carula e Dr.^a Marieta Pinheiro de Carvalho, que só vieram acrescentar ao meu trabalho. Obrigada por todas as correções e sugestões.

Preciso também expressar meus agradecimentos aos colegas de turma: Felipe Castanho, Álvaro Luiz, Alessandro Mendonça, Everton Barros, Yann Raposo e Luís Fernando. Levarei a lembrança de todos em minha vida.

Ao meu amado esposo, Cristiano Coelho de Castro, meu eterno agradecimento por toda a paciência e apoio, por todos os finais de semana que ficou em casa, ao meu lado enquanto eu lia pilhas e pilhas de livros e escrevia. Ao meu grande companheiro, muito obrigada!

E por fim, minha imensa gratidão à Universidade Salgado de Oliveira e à toda equipe docente do Programa de Pós-Graduação Strictu Sensu Mestrado e Doutorado em História.

*Sim! Eu sei muito bem de onde venho!
Insaciável como chama no lenho. Eu me
inflamo e me consumo. Tudo que toco
vira luz, tudo que eu deixo, carvão e
fumo. Chama eu sou, sem dúvida.*

Friedrich Nietzsche

RESUMO

O presente trabalho, pertencente ao campo da historiografia regional, faz uma análise política, econômica e social da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas no século XIX, mais precisamente entre 1831 e 1874. A pesquisa aborda o surgimento da localidade, a relevância comercial adquirida, estudando as relações escravistas, a diversidade de tipos de trabalho utilizando a mão de obra negra no porto fluvial, a importância do comércio tropeiro para a região e a ligação comercial com a zona da Mata Mineira. Além disso, demonstra o cotidiano, os hábitos e os costumes da localidade através dos periódicos, a influência política da família Rodrigues Torres no Império, o uso desse prestígio para o favorecimento local, principalmente na obtenção de obras públicas, as ligações clientelares feitas através de alianças matrimoniais, o auge comercial através do café e o início da crise econômica, demonstrando os possíveis motivos para a falência da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas.

Palavras-chave: Porto das Caixas, família Rodrigues Torres, porto fluvial, elite imperial.

ABSTRACT

The present work, belonging to the field of regional historiography, makes a political, economic and social analysis of the parish of Our Lady of the Immaculate Conception of Porto das Caixas in the 19th century, more precisely between 1831 and 1874. The research deals with the emergence of the locality, the commercial relevance acquired, studying slave relations, the diversity of types of work using black labor in the fluvial port, the importance of tropeiro commerce for the region and the commercial connection with the zone of the Mata Mineira. In addition, it demonstrates the daily habits and customs of the locality through the periodicals, the political influence of the Rodrigues Torres family in the Empire, the use of this prestige for local favoritism, especially in obtaining public works, clientelary connections made through marriage alliances, The commercial boom through coffee and the beginning of the economic crisis, demonstrating the possible reasons for the bankruptcy of the parish of Our Lady of the Immaculate Conception of Porto das Caixas.

Keywords: Porto das Caixas, Rodrigues Torres family, river port, imperial elite.

LISTA DE GRÁFICOS:

Gráfico 1.1. População geral do Porto das Caixas.....	42
Gráfico 1.2. População livre do Porto das Caixas.....	43
Gráfico 1.3. Nacionalidade da população livre do Porto das Caixas.....	45
Gráfico 1.4. Profissões da população livre do Porto das Caixas.....	46
Gráfico 1.5. Profissões das mulheres livres do Porto das Caixas.....	48
Gráfico 1.6. População escrava do Porto das Caixas.....	49
Gráfico 1.7. Nacionalidade da população escrava do Porto das Caixas.....	50
Gráfico 1.8. Profissões dos escravos do Porto das Caixas.....	52
Gráfico 1.9. Estado civil dos escravos do Porto das Caixas.....	53
Gráfico 1.10. Atividades comerciais na freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas nos anos de 1857, 1861 e 1865.....	150

LISTA DE MAPAS:

Mapa 1.1. Localização atual do Distrito de Porto das Caixas-Itaboraí/RJ.....	15
Mapa 1.2. Aparência do Rio de Janeiro- 1666.....	26
Mapa 1.3. Localização do arraial do Porto das Caixas no rio da Aldeia, segundo trecho da Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro- 1767.....	29
Mapa 1.4. Povoação do Porto das Caixas 1840.....	57
Mapa 1.5. Reconhecimento do rio de Macacu e da estrada que conduz a Nova Friburgo: (Colônia Suíça)	63
Mapa 1.6 Caminho Velho e Caminho Novo.....	72
Mapa 1.7. Reconhecimento do rio Quequeribú entre o rio Macacú e o aterrado do Tipotá.....	132
Mapa 1.8. Localização do porto de Villa Nova e do Porto das Caixas segundo a Carta da Província do Rio de Janeiro 1840.....	135
Mapa 1.9. Mapa do Estado do Rio de Janeiro e a distância em linha reta entre Macaé e Porto das Caixas.....	140
Mapa 1.10. Planta do Canal Campos-Macaé (1846).....	142

LISTA DE QUADROS:

Quadro 1.1. Gêneros comercializados no Porto das Caixas.....	65
Quadro 1.2. Perfil econômico, político e social da família Rodrigues Torres na freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas (1847-1870).....	100
Quadro 1.3. Gastos do arraial do Porto das Caixas no ano de 1846 descritos na carta enviada ao Imperador Dom Pedro II.....	110
Quadro 1.4. Comércio de moda, alimentação e de atividades culturais da freguesia do Porto das Caixas no ano de 1857.....	120
Quadro 1.5. Número de trabalhadores da estrada de ferro Cantagalo entre 1858 a 1859.....	147

LISTA DE FIGURAS:

Figura 1.1. Organograma das alianças matrimoniais entre a família Rodrigues Torres e grandes proprietários de terras fluminenses.....	103
---	-----

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO.....	14
-----------------	----

CAPÍTULO 1.

ORIGEM, FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA FREGUESIA DE NOSSA SENHORA IMACULADA CONCEIÇÃO DO PORTO DAS CAIXAS.

1.1. Origem e formação do Porto das Caixas	22
1.2. As epidemias do Porto das Caixas no século XIX.....	32
1.3. O recenseamento de 1872: perfil populacional do Porto das Caixas.....	40

CAPÍTULO 2.

RELAÇÕES COMERCIAIS E DE TRABALHO NA FREGUESIA DE NOSSA SENHORA IMACULADA CONCEIÇÃO DO PORTO DAS CAIXAS NO SÉCULO XIX.

2.1. Zona comercial por excelência: a importância comercial do porto fluvial da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas para a Província do Rio de Janeiro.....	58
2.2. Entre mulas e faluas: o comércio tropeiro no porto fluvial da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas.....	67
2.3. Porto fluvial movido pela mão de obra negra: relações de trabalho na freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas.....	76

CAPÍTULO 3.

A ELITE IMPERIAL DO PORTO DAS CAIXAS: SAQUAREMAS NO PODER.

3.1. A família Rodrigues Torres e a sua influência política no segundo reinado.....	91
3.2. Elevação ao curato e criação da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas (1844-1856)	106

3.3. Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas: Irradiadora de cultura no recôncavo da Guanabara do século XIX.....	114
--	-----

CAPÍTULO 4.

A INFLUÊNCIA DO PODER POLÍTICO DOS COMERCIANTES E PROPRIETÁRIOS DE TERRAS DA FREGUESIA DE NOSSA SENHORA IMACULADA CONCEIÇÃO DO PORTO DAS CAIXAS NAS OBRAS PÚBLICAS

4.1. Estrada de rodagem entre Cantagalo e Porto das Caixas e a canalização do rio Aldeia...	127
---	-----

4.2. A construção do Canal Campos-Macaé/Porto das Caixas e a estrada de ferro de Cantagalo.....	139
---	-----

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	158
----------------------------------	------------

REFERÊNCIAS.....	161
-------------------------	------------

Fontes.....	161
--------------------	------------

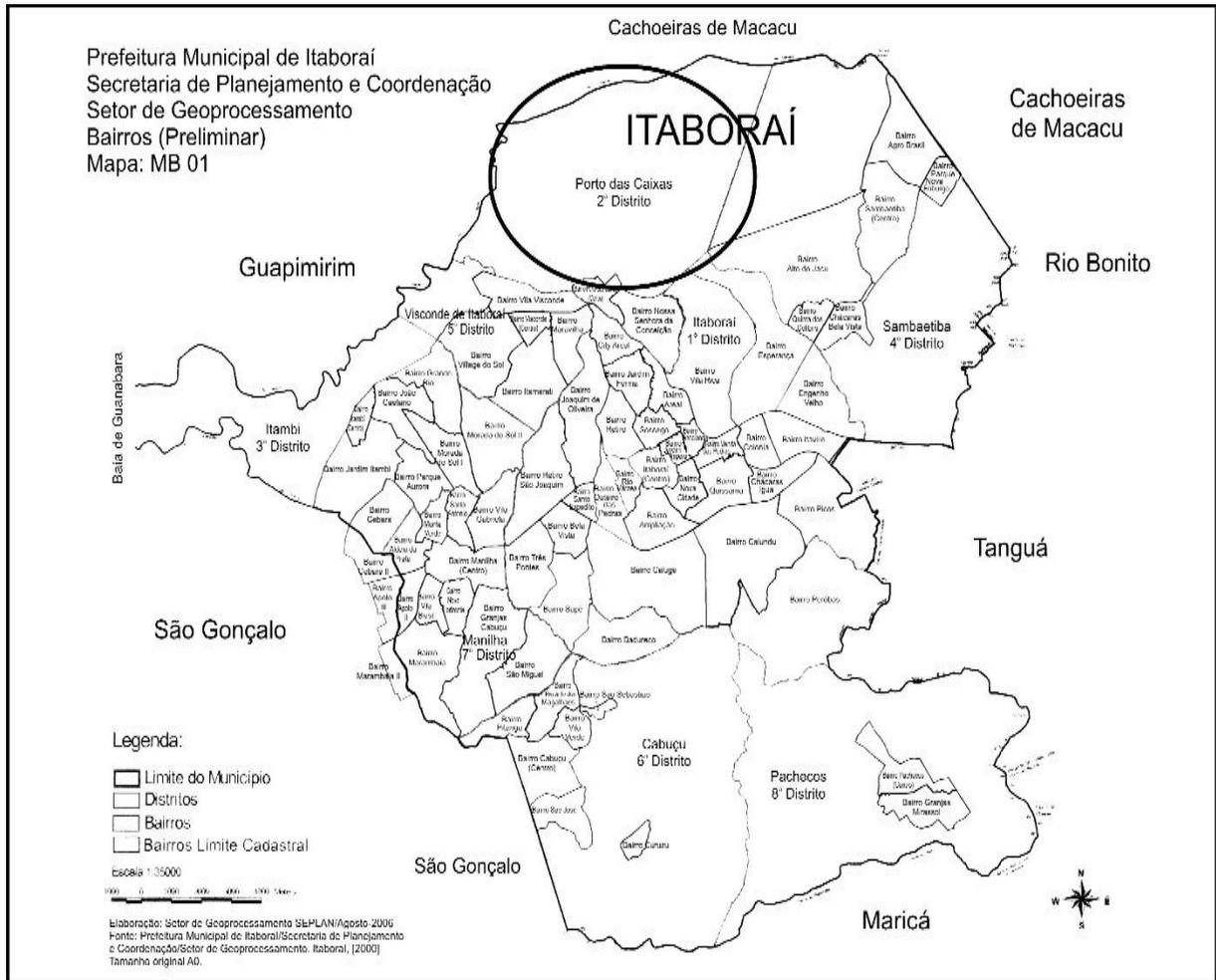
Bibliografia.....	171
--------------------------	------------

INTRODUÇÃO

Ao andar pela precária estrada de paralelepípedos do 2^a Distrito de Porto das Caixas-Itaboraí, Rio de Janeiro, moradores e eventuais visitantes, em sua maioria, desconhecem a riqueza e complexidade histórica ali envolvidas, a começar pela idade da localidade, que existe há pelo menos 422 anos. Muito citada como o local em que “o Cristo crucificado sangrou” em 1968, ponto, segundo os fiéis, de inúmeros milagres, Porto das Caixas possuiu grande importância econômica, social e política durante o século XIX para a província do Rio de Janeiro e para o próprio Império. As casas simples da avenida Nossa Senhora da Conceição, o pouco comércio, a usina de álcool de mandioca abandonada e o riacho que corta o local não demonstram nem a sombra da opulência arquitetônica que outrora teve a região, que, além de ter sido um dos primeiros locais a ser ocupado no processo de interiorização portuguesa após a expulsão dos franceses, foi no século XIX considerado o terceiro porto fluvial em importância comercial para a província do Rio de Janeiro¹ pertencente ao recôncavo da Baía de Guanabara. O mapa a seguir mostra a atual localização do 2^o Distrito de Itaboraí- Porto das Caixas:

¹ BRASIL. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro*, na 2^a sessão da 12^a Legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva em 01 de agosto de 1857, p. 69. Disponível em < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000072.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

Mapa 1.1. Localização atual do Distrito de Porto das Caixas-Itaboraí/RJ.



Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí (grifo nosso).²

O objetivo principal da pesquisa foi discutir como o porto fluvial da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto, localizado no rio Aldeia - um afluente do rio Macacu- com vários problemas de assoreamentos e de difícil navegação e que, além disso, foi constantemente assolado por várias epidemias, conseguiu adquirir essa importância comercial na província do Rio de Janeiro durante o século XIX, relacionando a significância e o crescimento da localidade com o poder político das elites imperiais, aqui representado pela família Rodrigues Torres, grande proprietários de terras e comércios na localidade e de suas relações clientelares.

O presente trabalho pertence ao campo histórico da História Regional e tem seu recorte cronológico no século XIX, mais precisamente entre 1831 e 1874. Apesar do recorte, abordar

² Prefeitura Municipal de Itaboraí/Secretaria de Planejamento e Coordenação/ Setor de Geoprocessamento. Itaboraí, Rio de Janeiro: 2000.

o início da colonização portuguesa no recôncavo da Guanabara foi fundamental para o trabalho de pesquisa, contribuindo para a compreensão da origem, formação e desenvolvimento da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. O recorte cronológico estabelecido do ano de 1831 ao ano de 1874 foi escolhido devido à importância dessas duas datas para o Porto das Caixas. 1831 foi o ano em que Visconde de Itaboraahy, protetor da localidade, assumiu seu primeiro cargo político, participando do gabinete de ministros como titular da pasta da Marinha. Já a data de 1874, ano da inauguração da estrada de ferro Carril-Niteroiense, ficou marcada como o ano do golpe final recebido pela economia do Porto das Caixas, que nunca mais conseguiu se recuperar, transformando a localidade em uma “cidade morta.

A pesquisa foi direcionada especificamente para região do Porto das Caixas, delimitando o espaço a ser estudado. Mesmo citando localidades próximas, o foco principal do estudo foi a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas.

Para José D’ Assunção Barros, quando um historiador se propõe a trabalhar dentro do âmbito da História Regional, ele mostra-se interessado em estudar diretamente uma região específica, um espaço ou as relações sociais que se estabelecem dentro dele, mesmo que eventualmente pretenda compará-lo com outros locais similares ou examinar em algum momento de sua pesquisa a inserção do regional em um universo maior (nacional, uma rede comercial), destacando que o espaço regional não estará necessariamente associado a um recorte administrativo ou geográfico, podendo se referir a um recorte antropológico, a um recorte cultural ou a qualquer outro recorte proposto pelo historiador de acordo com o problema histórico que irá examinar.³

Erivaldo Fagundes Neves, em concordância com Barros, afirmou que na História Regional a análise local está sempre vinculada a outras análises (histórica, geográfica, econômica, social, política).⁴ Para Neves, o estudo do regional, ao focalizar o peculiar, redimensiona a análise do nacional, ressaltando as identidades e semelhanças, enquanto o conhecimento do regional e do local insistem na diferença e diversidade, focalizando o indivíduo no seu meio sociocultural, político e geoambiental, na interação com os grupos sociais em todas as extensões, alcançando vencidos e vencedores, dominados, conectando o

³ BARROS, José D’ Assunção. *O campo da História: especialidades e abordagens*. Petrópolis, RJ: Ed. Vozes, 2004, p. 152-153.

⁴ NEVES, Erivaldo Fagundes. *História e Região: Tópicos de História Regional e Local*. Ponta de Lança: *Revista Eletrônica de História, Memória & Cultura*, v.1, nº 2, p. 28, 2008. Disponível em <<http://www.seer.ufs.br/index.php/pontadelanca/article/view/3146>>. Acesso em 02 de janeiro de 2017.

individual com o social.⁵ Segundo Neves, uma região resulta sempre da interveniência das redes de poderes econômicos, políticos, militares, eclesiásticos ou de segmentos sociais.⁶ A História Regional e Local constitui-se, portanto, numa proposta de investigação das atividades cotidianas de comunidades conectadas historicamente num território, conscientes do pertencimento a ele, integradas, portanto, em afinidades territoriais, consanguíneas, políticas, culturais e econômicas.⁷

Vera Alice Cardoso Silva, ao escrever sobre o tema, destacou que o estudo regional oferece novas óticas de análise do estudo de cunho nacional, podendo apresentar todas as questões fundamentais da História (como os movimentos sociais, a ação do Estado, as atividades econômicas, a identidade cultural etc.) a partir de um ângulo de visão que faz aflorar o específico, o próprio, o particular. A historiografia nacional ressalta as semelhanças, a regional lida com as diferenças, a multiplicidade. A historiografia regional tem ainda a capacidade de apresentar o concreto e o cotidiano, o ser humano historicamente determinado, de fazer a ponte entre o individual e o social. Silva afirmou que historiografia regional é também a única capaz de testar a validade de teorias elaboradas a partir de parâmetros outros, via de regra, o país como um todo, ou uma outra região, em geral, a hegemônica. Essas teorias, quando confrontadas com realidades particulares concretas, muitas vezes se mostram inadequadas ou incompletas.⁸ Para Jerzy Topolsky, a investigação histórica regional e local deve recorrer ao método comparativo, com o confronto dos dados de uma região com os de outra, identificação de eventuais diferenças e particularidades de cada uma delas. A comparação não só serve para estabelecer fatos sobre os quais não há dados diretos nas fontes, mas também para apoiar hipóteses sobre explicações causais e para tirar conclusões gerais.⁹ Essa afirmação de Topolsky foi utilizada na pesquisa, na qual várias vezes a região do Porto das Caixas foi comparada com outras do recôncavo da Guanabara, que possuíam um *modus operandi* similar.

Retornando a História Regional por José D' Assunção Barros, no texto *História, Região e Espacialidade*, pode-se concluir que esse campo metodológico surgiu como possibilidade de oferecer a análise do micro espaço, de questões econômicas, políticas, sociais

⁵ NEVES, Eivaldo Fagundes. *História Regional e Local no Brasil: fontes e métodos da pesquisa histórica regional e local*. Feira de Santana/ Salvador, UEF/ ed. Arcádia, 2002, p. 89.

⁶ _____. *História e Região: Tópicos de História Regional e Local...*p. 28.

⁷ _____. *História regional e local: fragmentação e recomposição da história na crise da modernidade*. Universidade Estadual de Feira de Santana, p. 45, 2002.

⁸ SILVA, Vera Alice Cardoso. *Regionalismo: o enfoque metodológico e a concepção histórica*. In: SILVA, Marcos Antônio da. *República em migalhas: história regional e local*. São Paulo: Marco Zero, p. 13, 1990.

⁹ TOPOLSKY, Jerzy. *Metodología de la historia*. Madrid: Catedra, p. 366, 1992.

e culturais que até então haviam sido examinadas no âmbito do macro espaço.¹⁰ A noção micro espaço leva à compreensão das relações sociais, tanto conflituosas, quanto consensuais neles desenvolvidas e permite entender os modos de vida com as suas tensões, interações e as interpretações que deles fazem.

Cabe aqui executar a diferenciação entre Micro-História e História Regional. Para José D' Assunção Barros, a Micro-História e a História Regional são “abordagens”, ou seja, enfoques ou modos diferentes de fazer a História.¹¹ Neves realizou a distinção das duas abordagens, afirmando que a História Regional e Local e a Micro-História constituem recursos metodológicos distintos, com instrumentos de análise e procedimentos próprios no empreendimento da investigação histórica. Neves afirmou que as diferenças dos dois recursos metodológicos sobressaem-se mais que as eventuais semelhanças, como o estudo de pequenos recortes espaciais por um lado e a redução da escala de observação por outro, ambos com o objetivo de alcançar fenômenos inatingíveis pelos estudos de grupos sociais em grandes recortes espaciais ou pelas macroanálise.

Para Erivaldo Fagundes Neves, a História Regional e Local procura descobrir, com a análise do cotidiano de uma comunidade, as suas relações com a totalidade histórica; a Micro-História, na investigação intensiva de fragmentos do cotidiano comunitário ou de um indivíduo, tenta identificar macro-fenômenos sociais. As duas metodologias partem, portanto, da análise de uma particularidade tomada como paradigmática para a perspectiva de totalidade para uma, ou visão do geral para a outra. Neves explicou que embora a História Regional e Local tenha como objeto de estudo o cotidiano de agentes históricos, para alcançar viveres e saberes do passado de grupos humanos nos seus respectivos contextos espaciais, sociais, políticos, econômicos e culturais e a Micro-História vise apenas fenômenos reveladores das relações desses grupos, as duas metodologias tentam desvendar facetas do cotidiano social em todas as estratificações, independente da relação desses agentes históricos com as instâncias dos poderes aos quais se vinculam ou se submetem.¹²

Dizendo de outra forma, como dessemelhanças destacam-se as opções da História Regional e Local pela totalidade histórica a partir do pequeno mundo de um grupo social historicamente construído num determinado tempo e lugar, enquanto a Micro-História prefere analisar fragmentos de ocorrências históricas na forma de recorte temático, através de uma

¹⁰ BARROS, José D' Assunção. *História, Região e Espacialidade*. In: *Revista Brasileira de História Regional*. Ponta Grossa: UEPG, v.10, nº1, p. 121, 2005.

¹¹ _____. *O campo da História: especialidades e abordagens...*p.132.

¹² NEVES, Erivaldo Fagundes. *História e Região: Tópicos de História Regional e Local...*p.33.

pequena comunidade sem, necessariamente, recorrer ao espaço onde os fatos ocorreram. Em outras palavras: a História Regional e Local define seu objeto de estudo pelo pequeno recorte espacial; a Micro-História, pelo microrrecorte temático.¹³

Concluída a importante diferenciação entre os dois recursos metodológicos, cita-se agora alguns conceitos de “espaço”, “região” e “tempo” para uma compreensão mais profunda da História Regional e todas as suas particularidades. Ilmar Rohloff de Mattos, em sua obra *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*, descreveu esses conceitos afirmando que se a região possui uma localização espacial, este espaço não se distingue tanto pelas suas características naturais, e sim por um espaço socialmente construído, da mesma forma que, se ela possui uma localização temporal, este tempo não se distingue por sua localização meramente cronológica, e sim como um determinado tempo histórico. Sendo assim, para Mattos, a delimitação espaço-temporal de uma região existe enquanto materialização de limites de dados a partir das relações que se estabelecem entre os agentes, ou seja, a partir das relações sociais. A região só ganha significado quando percebida à luz de um sistema de relações sociais que articulam tantos os elementos externos quando internos. É a partir dessas articulações, por intermédio de um jogo de identidades e oposições, que se torna possível traçar os limites da região, que, muito mais que limites meramente físicos, existem enquanto limites sociais.¹⁴

Neves também abordou o conceito de “espaço” e “região”, descrevendo como a localidade se constitui no espaço onde uma comunidade se estabelece e se desenvolve. Segundo o autor, a localidade configura uma construção humana, empreendida em organizações comunitárias, com identidades internas e vinculações externas, de modo que extrapola as circunscrições projetadas por governantes, técnicos, estudiosos e incorpora fatores históricos de natureza social, econômica, política e cultural. Para o autor, a noção de espaço leva à compreensão das relações sociais, tanto conflituosas, quanto consensuais nele desenvolvidas e permite entender os modos de vida com as suas tensões, interações e as interpretações que deles fazem. A construção de uma localidade, por ser atividade de um grupo humano, envolve: constituição de articulações sociais (interatividade e complementaridade); de identidade cultural (sentimento de pertencimento); de especificidade do político (representações, instituições); e de conexão entre as diferentes escalas da organização social (família, classe e intercâmbios extragrúpicos). Através do estudo da evolução familiar podem-se reconstituir articulações comunitárias no tempo e no espaço, com as suas inserções nas histórias locais,

¹³ NEVES, Erivaldo Fagundes. *História e Região: Tópicos de História Regional e Local...*p.33.

¹⁴ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, p. 24, 1990.

regionais ou nacionais, conforme a extensão das suas representatividades. Para a história é imprescindível que o espaço tenha representação social, seja definido por um exercício de poder e a comunidade nele estabelecida seja caracterizada por vínculos culturais, de consanguinidade e de vizinhança.¹⁵

Assim, partindo desses conceitos de História Regional, espaço e região, executou-se a análise de diversas fontes relacionadas à localidade, percebendo-se a quantidade de relatos econômicos, políticos e sociais sobre Porto das Caixas. Ressalta-se o uso dos periódicos como fontes fundamentais para todo o trabalho de pesquisa. A Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas foi constantemente citada nos jornais da província do Rio de Janeiro e em outras províncias brasileiras, em parte pela sua importância comercial e política, mas, principalmente, pela transmissão das notícias dos jornais locais feita pelos grandes jornais da província, que possuíam uma abrangência nacional. O jornal *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios*¹⁶ era o mais utilizado para esse fim, sendo encontradas citações dele nos periódicos *Estrella do Amazonas*,¹⁷ *Correio Sergipense*,¹⁸ *Pedro II*,¹⁹ *Publicador Maranhense*,²⁰ *A Imprensa*,²¹ todos em outras províncias. Também foi utilizado nas publicações da província do Rio de Janeiro como fonte de notícias do interior do recôncavo da Guanabara, entre elas o *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico e Universal*, o *Diário do Rio de Janeiro*, *A Pátria*, *O Correio da Tarde*, *O Jornal do Commercio*, *O Parahyba* e o *Tyranno*.²² Apesar do alto número de publicações do periódico *O Popular* em outros jornais, ele não era o único da localidade, que contava com mais dois: *O Patriota* e o *Semanário*. Em 1862, *O Popular* foi então substituído pelo *Echo Popular folha comercial, litteraria e política do Porto das Caixas*.

O primeiro capítulo trata da origem, da formação e do desenvolvimento do Porto das Caixas, que se iniciou no século XVI, a partir de 1567, ano em que a ocupação e colonização começaram a ocorrer no local definitivamente com a doação da primeira grande sesmaria da

¹⁵ NEVES, Erivaldo Fagundes. *História e Região: Tópicos de História Regional e Local...*p.26.

¹⁶ *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios*, impresso na Typographia de Almeida & Paula Azevedo, rua da Conceição, nº 1, freguesia do Porto das Caixas. Publicado todas as quartas e sábados de manhã, a assinatura por seis meses custava 3\$Rs e o avulso saía por 100\$Rs e teve suas publicações mantidas do ano de 1854 até 1862.

¹⁷ *Estrella do Amazonas*. Manaus: Nº 263, 17º trimestre, 23 de janeiro de 1858, p. 3.

¹⁸ *Correio Sergipense*. Aracaju: Anno XIX, nº 30, 21 de maio de 1856, p. 3.

¹⁹ *Pedro II*. Ceará: Anno XVII, nº 1772, 06 de fevereiro de 1858, p. 2.

²⁰ *Publicador Maranhense*. São Luiz: Anno XIX, nº 2417, 23 de outubro de 1860, p. 2.

²¹ *A Imprensa*. São Luiz: Anno II, 02 de outubro de 1858, nº?, p. 3.

²² Fonte: Hemeroteca digital. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=%5Bcache%5D45590.2826502.DocLstX&pasta=ano%20185&pesq=o%20popular%20do%20porto%20das%20caixas>>. Acesso em 23 de julho de 2016.

região a Miguel de Moura, citando também os séculos XVII e XVIII e XIX, como forma de acompanhar o crescimento e o desenvolvimento local. Foram utilizados como fontes as *Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas à jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*, *Coreografia brasílica ou Relação histórico-geográfica do Reino Brasil (1817)*, *Relações Parciaes Apresentadas ao Marquez de Lavradio*, *Memória histórica das epidemias de febre amarella e chólera-morbo que têm reinado no brasil pelo dr. José Pereira Rego*, o *recenseamento de 1872*, escrituras de Terras, mapas e periódicos. O objetivo desse capítulo é demonstrar como surgiu o povoado do Porto das Caixas e como tornou-se empório comercial, citando as fases de desenvolvimento econômico e populacional, retratando as epidemias que atingiram a região no século XIX e traçando o perfil da população através do recenseamento de 1872.

O segundo capítulo trata das relações comerciais e de trabalho do Porto das Caixas no século XIX. O objetivo desse capítulo é abordar a importância econômica que o porto fluvial do Porto das Caixas adquiriu no século em questão para a província fluminense, relacionando essa importância ao comércio tropeiro e à navegação fluvial, elementos de sustentação da economia local, descrevendo as relações de trabalho na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, cujo porto fluvial era movido essencialmente pela mão de obra negra. Periódicos, relatórios dos presidentes da província, mapas, relatos de viajantes, *Almanak Laemmert* foram utilizados como fontes.

O terceiro capítulo narra sobre a elite imperial do Porto das Caixas e a força do grupo conservador, denominado de Saquaremas, no governo. O objetivo do capítulo é demonstrar que os laços criados através de casamentos sustentaram as relações familiares e clientelares, citando o papel fundamental que Joaquim José Rodrigues Torres (Visconde de Itaboraahy e membro da trindade saquarema) obteve no Império brasileiro. Além disso, discute-se a elevação ao curato e criação da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas e a freguesia como irradiadora de cultura no recôncavo da Guanabara do século XIX. As fontes utilizadas para a pesquisa do terceiro capítulo foram periódicos, *Almanak Laemmert*, relatórios ministeriais, relatórios das assembleias dos deputados da província e relatórios do presidente da província.

A influência política da família Rodrigues Torres no segundo reinado para a conquista de obras públicas em favorecimento do comércio do Porto das Caixas é o assunto do quarto capítulo. O objetivo desse capítulo é realizar uma ligação entre a obtenção de obras públicas para região com o prestígio político da família do Visconde de Itaboraahy, entre elas a construção da estrada de rodagem entre Porto das Caixas e Cantagalo, a canalização do rio Aldeia, a

construção do Canal Campos-Macaé/Porto das Caixas e por fim, a estrada de ferro de Cantagalo. Todas essas obras têm uma característica comum: o favorecimento e a manutenção do comércio do Porto das Caixas e, por consequência, da sua elite, formada em sua maioria pela família do Visconde de Itaboraahy. No quarto capítulo também é discutida a falência do Porto das Caixas e quais foram os reais motivos que ocasionaram o fim econômico da região. Mapas, plantas de obras públicas, discussões das assembleias parlamentares, relatórios dos presidentes da província, periódicos foram utilizados como fontes no quarto capítulo.

CAPÍTULO 1.

ORIGEM, FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA FREGUESIA DE NOSSA SENHORA IMACULADA CONCEIÇÃO DO PORTO DAS CAIXAS.

1.1 Origem e formação.

O processo de ocupação e interiorização do recôncavo da Guanabara, onde está inserido o Porto das Caixas, data do primeiro século de colonização portuguesa no Brasil²³ e teve como um dos principais propósitos consolidar o domínio português sobre a região guanabarina. Mem de Sá e os primeiros padres jesuítas chegaram à Baía de Guanabara com o objetivo de expulsar os franceses que haviam se estabelecido na região graças a alianças efetivadas com os índios tamoios, inimigos dos portugueses. A situação encontrada na Baía de Guanabara entre franceses e indígenas foi perfeita para os interesses religiosos da Companhia de Jesus, já que a ordem buscou em sua essência conter o avanço do protestantismo e cristianizar os povos pagãos.²⁴ A ação religiosa, especialmente dos jesuítas, foi extremamente importante para auxiliar a penetração territorial, combinando interesses do governo e igreja.²⁵ Ailton Fernandes da Rosa Junior afirmou que após a expulsão dos franceses, o processo de interiorização além de ter promovido a cristianização, também teve como finalidade favorecer

²³ GEIGER, Pedro Pinchas; SANTOS, Ruth Lyra. *Notas sobre a evolução da ocupação humana na baixada fluminense*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro: Ano XVI, nº 3, p. 2, 1954.

²⁴ AMANTINO, Márcia. *As origens da terra jesuítica na Capitania do Rio de Janeiro e a implantação do Engenho Velho no século XVII*. Revista América Latina em la Historia Económica, v.23, nº3, p. 3, 2016. Disponível em: <<http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/666/1224>>. Acesso em 07 de setembro de 2016.

²⁵ WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. de M. *Formação do Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, p. 76-77, 1999.

a criação de centros produtores de alimentos que possibilitaram o abastecimento da recém-criada cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.²⁶ Esse processo de entrada através da Baía de Guanabara, com o objetivo de criar novos centros produtores, só foi possível graças aos rios que ali desagüam, que formavam verdadeiras estradas naturais²⁷, já que as regiões pantanosas e de brejos do recôncavo dificultavam a penetração por terra. Nesse contexto, pode-se citar o rio Macacu e seu afluente, o rio Aldeia, onde nasceu o povoado do Porto das Caixas, como uma das principais estradas de água facilitadoras da ocupação da região:

Formada por um ecossistema particular, no qual abundam rios, lagos e pântanos, as terras do Macacu deram ao colonizador tanto as vantagens do deslocamento rápido e seguro pelos inúmeros rios e canais que irrigam todo o território, como exigiu também constantes esforços de adaptação, principalmente em relação às constantes cheias e às áreas pantanosas. Nesse processo, a conquista dos rios e a apropriação de suas rotas constituíram um novo panorama da ocupação das terras.²⁸

A ocupação e colonização começaram a ocorrer no local definitivamente a partir de 1567, com a doação da primeira grande sesmaria da região a Miguel de Moura, fidalgo português e escrivão da Fazenda Real,²⁹ que recebeu terras com quatro léguas de comprimento por três de largura, com o rio Macacu correndo ao meio.³⁰ A maneira encontrada para organizar a ocupação do território brasileiro foi a doação de terras e, para isso, utilizou-se a experiência histórica portuguesa, aplicando no Brasil o instituto jurídico das sesmarias.³¹ Moura não deu nenhum destino produtivo para suas terras e com receio de perdê-las, já que segundo as Ordenações Manuelinas quem não aproveitasse as terras em um período de três anos seriam privados das propriedades³², fez doação de sua sesmaria para a Companhia de Jesus em 18 de

²⁶ ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas: homens livres pobres no Vale do Macacu oitocentista*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Rio de Janeiro: UFRRJ, p. 33, 2014.

²⁷ LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara*. Biblioteca Geográfica Brasileira. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro: Série A, publicação nº 5, p. 193, 1964.

²⁸ ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas: homens livres pobres no Vale do Macacu oitocentista...* p. 35.

²⁹ ROCHA, Helenice Aparecida Bastos; MAGALHÃES, Marcelo de Sousa; GONÇALVES, Marcia de Almeida; REZNIK, Luís; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Caixa da história: Itaboraí*. São Gonçalo, Rio de Janeiro: UERJ/FFP, p.66, 2011.

³⁰ PIZARRO E ARAUJO, José de Sousa Azevedo. *Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas à jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo II. Rio de Janeiro: Impressão Régia, p. 184, 1820.

³¹ WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. de M. *Formação do Brasil colonial...*p.79.

³² AMANTINO, Márcia; CARDOSO, Vinícius Maia. *A fazenda jesuítica da Papucaia, Rio de Janeiro, século XVIII*. Antiguos jesuitas en Iberoamérica. V. 1, nº 1, p. 46, 2013. Disponível em: <<http://ciecs-conicet.gob.ar/revistas/index.php/ihs/article/view/15/14>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

outubro de 1571.³³ Os jesuítas só tomaram posse em outubro de 1573, e a demarcação oficial prolongou-se até 1597.

Navegando pelo Macacu, os jesuítas chegaram ao rio que deram o nome de “rio da Aldeia”, onde começaram os trabalhos de catequese e evangelização³⁴, realizando seu objetivo inicial, construindo a primeira edificação da igreja de Nossa Senhora da Imaculada Conceição em 1595.³⁵ A região próxima ao Porto das Caixas possuiu vários aldeamentos, entre eles o aldeamento de São Barnabé, o segundo maior do Rio de Janeiro.³⁶ Pierre Deffontaines, em sua obra *Como se constituiu no Brasil a rede de cidades*, mencionou que as reduções jesuíticas tiveram como meta assegurar a evangelização indígena, descrevendo como formavam-se basicamente os núcleos jesuíticos: diante da igreja, uma grande praça retangular, o largo da matriz e dos lados as casas dos índios, inclusive referindo-se aos que ocorreram em Itaboraí.³⁷

Do núcleo jesuítico semelhante com o descrito por Pierre Deffontaines, teve início o Arraial³⁸ do Porto das Caixas³⁹, que pertencia à primeira vila do recôncavo da Guanabara: Vila Santo Antônio de Sá.⁴⁰ Fidalgos portugueses se estabeleceram no povoado, onde cita-se Fernão Baldez, que juntamente com sua esposa Ana Dias trocou com os jesuítas parte da sesmaria de Macacu, como pode-se ler a seguir da escritura de terra, datada de 01 de agosto de 1611:

³³ PIZARRO E ARAUJO, José de Sousa Azevedo. *Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas à jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo II...p. 184.

³⁴ EICHLER, Denise Aichiler. *A Imagem: Seu caminho providencial até o Porto das Caixas*. Anuário do Santuário do Jesus Crucificado, Porto das Caixas, Rio de Janeiro: Ano 10, p. 43, 1978.

³⁵ Conforme processo de tombamento do INEPAC E-18/001.047/99.

³⁶ A Aldeia de São Barnabé foi criada para abrigar parentes e amigos dos índios da aldeia de São Lourenço, que teriam chegado de outras regiões próximas. Tendo em vista que as terras doadas pelos portugueses eram poucas, requereram terras da banda d'além do rio Macacu para constituir uma nova aldeia. Inicialmente foi instalada em terras do Colégio, em Cabuçu, mas foi transferida para a região do Macacu. As terras foram concedidas em 1578 por despacho de Salvador Correia de Sá. Em 1583, os próprios índios solicitaram a confirmação da sesmaria, que lhes foi concedida no mesmo ano em Lisboa. Foi administrada por jesuítas e reunia, além dos índios temiminós, os moromomins, goitacazes, entre outros. É provável que os índios tupiniquins e tupinambás também tenham vivido em São Barnabé, já que haviam se misturado com os temiminós nas aldeias no Espírito Santo. Em 1759, com as reformas pombalinas, São Barnabé tornou-se freguesia, e em 1772 foi transformada em vila, tendo sido a única aldeia do Rio de Janeiro a obter esse estatuto. Para saber mais acesse: <<http://www.pensario.uff.br/node/241>>. Acesso em 21 de agosto de 2017.

³⁷ DEFFONTAINES, Pierre. *Como se constituiu no Brasil a rede de cidades*. Boletim geográfico, v. 2, nº 14, p. 142, 1944.

³⁸ Povoação de caráter temporário, geralmente formada em função de certas atividades extrativas, como a lavra de minérios ou metais raros, pesca; lugarejo provisório; aldeolas de pescadores. In *Memórias das Estatísticas Demográficas*. Disponível em <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/500anos/index.php?tip=defi>>. Acesso em 13 de julho de 2016.

³⁹ ROSEDAHL, Zeny. *Espaço Sagrado: O exemplo de Porto das Caixas, Baixada Fluminense*. Revista Brasileira de Geografia. Instituto Brasileiro de Geografia e estatística, Rio de Janeiro: V. 57, p. 60, janeiro/março 1995.

⁴⁰ CARDOSO, Vinícius Maia. *Fazenda do Colégio: família, fortuna e escravidão no Vale do Macacu-séculos XVIII e XIX*. Rio de Janeiro: Ed. Livre Expressão, p. 83, 2012.

Começando da boca do rio de Tambeí até o rio de Cacerebu e indo por ele arriba té chegar o rio de Iguá e pelo dito rio de Iguá arriba até chegar ao cabo das terras que os ditos padres têm daquela banda .. e daí por ela torna até chegar ao rio de Tambeí", por chãos que pertenceram à antiga sesmaria de Aires Fernandes, que ficavam na "Várgea de Nossa Senhora do Ó desta cidade, os quais estão na Rua Direita que vai da Misericórdia ao longo da Praya pera a dita Senhora, que está na do canto a canto das casas de Gaspar Rangel, seu genro, e as casas dos ditos reverendos padres, tudo o que se achar, com o quintal que se achar para dentro..."(Escritura de trespassação de terras e chãos que fêz Fernão Baldes e sua mulher ao Collégio).⁴¹

As primeiras ocupações de terras da região, inclusive a de Fernão Baldez, foram destinadas à plantação de cana-de-açúcar e à produção de gêneros alimentícios de primeira necessidade. Pelas zonas de matas se estenderam engenhos, principalmente no recôncavo da Guanabara.⁴² Para Valter Luiz Macedo, o início da ocupação do território fluminense esteve relacionado com um processo maior de capital mercantil açucareiro, sendo dinamizado pelos engenhos e plantações instalados no interior da Baía de Guanabara.⁴³ Macedo ainda afirmou que esses pequenos núcleos gerados a partir das plantações de cana-de-açúcar, estavam quase todos localizados principalmente próximos aos cursos de água, e que a atuação dos religiosos em localidades mais distantes cumpriu o papel de levar a metrópole para o interior. Esse papel também foi dado aos proprietários particulares que, explorando rotas e instituindo povoações, estabeleceram as comunicações possíveis frente às condições do meio e à presença indígena. Concordando com Macedo, Tânia Amaro afirmou que a atividade açucareira contribuiu para o surgimento, em volta da Guanabara, de pequenos núcleos de povoamento, que se comunicavam com o mar por numerosos rios que desaguavam na baía, fazendo crescer o número de habitantes e tornando a cidade do Rio de Janeiro e seu porto cada vez mais importantes. Para a região da urbe carioca, a Guanabara e seu recôncavo serviram de eixo e escoadouro, inaugurando a função do Rio de Janeiro como entreposto comercial e porto exportador para a metrópole.⁴⁴

Após a análise dessas afirmações, pode-se observar como o povoado do Porto das Caixas e seus primeiros habitantes encaixam-se nas descrições de Valter Luiz Macedo e de Tânia Amaro para o início do processo de colonização do espaço fluminense.⁴⁵ No mapa a

⁴¹ ESCRITURA DE TERRA. ABN, 82, p. 254-255, 1962.

⁴² MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Ed. HUCITEC, p. 42, 1994.

⁴³ MACEDO, Valter Luiz. *Província fluminense: um território a serviço da nação*. Tese apresentada ao curso de doutorado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, p. 120, 2008.

⁴⁴ AMARO, Tânia. *Rio de Janeiro: Desenvolvimento e Retrocesso*. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, maio de 2004, p.58.

⁴⁵ MACEDO, Valter Luiz. *Província fluminense: um território a serviço da nação...*p. 130-131.

seguir, confeccionado no ano de 1666 por João Teixeira Albarnaz, visualiza-se na área circulada o rio Macacu e a povoação já existente em sua proximidade:

Mapa 1.2. Aparência do Rio de Janeiro- 1666.



Fonte: CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro-1666 (Notícia histórica e descritiva da cidade)*. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1949, v.1(grifo nosso).⁴⁶

As áreas com núcleos populacionais no entorno da Baía de Guanabara, mostradas no mapa acima e seus portos fluviais, foram essenciais para viabilizar o transporte da produção açucareira dos primeiros engenhos, e o aproveitamento dos rios do recôncavo guanabarrino favoreceu o desenvolvimento econômico da região, por ser uma forma rápida e barata de transporte da produção em direção ao porto do Rio de Janeiro.⁴⁷ Fernando Braudel citou a importância dos portos fluviais, dos cursos e canais, descrevendo que por toda a parte se utilizava os cursos de água para a condução de mercadorias até as grandes cidades.⁴⁸ Em concordância com Fernando Braudel, Ailton Fernandes da Rosa Júnior afirmou a relevância

⁴⁶ CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro-1666 (Notícia histórica e descritiva da cidade)*. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, v.1, 1949.

⁴⁷ GEIGER, Pedro Pinchas; SANTOS, Ruth Lyra. *Notas sobre a evolução da ocupação humana na baixada fluminense...* p. 4.

⁴⁸ BRAUDEL, Fernando. *Civilização Material, Economia e Capitalismo- séculos XV-XVIII - O Tempo do Mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 3º volume, p. 384, 1996.

dos cursos de água para o deslocamento não somente da produção dos engenhos, mas também dos alimentos essenciais para o abastecimento da crescente cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (em especial a farinha de mandioca, arroz e feijão), até as madeiras, fossem sob a forma de tábuas para a construção civil e naval, ou reduzidas à forma de lenha e carvão. Para Rosa Júnior, os rios da região do recôncavo da Baía de Guanabara tiveram a função estratégica, pois através de suas águas circularam não apenas os produtos essenciais à vida cidadina, mas também pessoas, hábitos, informações e tradições culturais⁴⁹. A Baixada da Guanabara, localidade onde estava inserido o povoado do Porto das Caixas, constituiu-se rapidamente uma importante área agrícola, que manteria o prestígio da cidade do Rio de Janeiro até a segunda metade do século XVIII. Era estreita a dependência entre os engenhos da baixada e a cidade, graças às comunicações diretas através dos rios do recôncavo e da própria baía.⁵⁰

O Arraial do Porto das Caixas foi beneficiado por esse comércio fluvial e continuou a crescer gradativamente durante o século XVII. Em meados daquele século, o porto fluvial do arraial do Porto das Caixas já tinha 14 barcos para o transporte de mercadorias, embarcando quase todo o açúcar dos engenhos das regiões próximas⁵¹. Daí a mudança do nome da localidade: o açúcar que chegava nos lombos das mulas em bruacas⁵² de couro, ficava armazenado em caixas ao longo do *rio da Aldeia*, esperando o embarque nas faluas⁵³... Porto das Caixas.⁵⁴

Portos fluviais semelhantes ao do arraial do Porto das Caixas contribuíram para uma reorganização espacial do seu entorno, pois a vida e a dinâmica das povoações locais giravam em torno dessas estruturas comerciais. Além das igrejas, câmaras, delegacias, grandes fazendas, comércio, cemitérios se posicionaram ao redor dos portos que recebiam os produtos para o transporte até o Rio de Janeiro e através dessa estruturação nasciam as Vilas de Comércio. Segundo Rafael da Silva Oliveira, as chamadas Vilas de Comércio registraram um período de importante funcionalidade, sobretudo através da utilização de seus portos fluviais, atingindo

⁴⁹ ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas...* p. 37-58.

⁵⁰ AMARO, Tânia. Rio de Janeiro: Desenvolvimento e Retrocesso. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, maio de 2004, p.59.

⁵¹ FORTE, José Matoso Maia. *Vilas Fluminenses Desaparecidas*. Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Tomo XLIV, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro: p. 53, 1937.

⁵² Bruacas eram confeccionadas com couro de boi amaciado na água, ajustadas e cozidas dentro de uma caixa rude com tampa, deixando-a secar. Tornavam-se duras e resistentes, sendo utilizadas para o transporte de diversos gêneros: Açúcar, milho, café, etc. In: SATHLER, Evandro Bastos. *Tropeiros e outros viajantes*. Niterói, Rio de Janeiro: PPGSD-UFF, p. 50, 2003.

⁵³ Embarcação pequena que navega a remos ou a vela. In: PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Lingua Brasileira*. Ouro Preto, Minas Gerais: Typographia de Sila, p. 504, 1832.

⁵⁴ ROSEDAHL, Zeny. *Espaço Sagrado...*p. 58, grifo nosso.

status de cidade por conta do papel concentrador que exerciam.⁵⁵ Apesar de nunca ter alcançado o título de Vila ou Cidade, o Arraial do Porto das Caixas estruturou-se do mesmo *modus operandi*. Nota-se então que o Porto das Caixas assumiu dois papéis: o do povoado de comércio e do porto fluvial propriamente dito.

O porto fluvial do arraial do Porto das Caixas, desde o começo da ocupação do recôncavo da Baía de Guanabara, teve a função de entreposto comercial, caminho de trocas de produtos e de passagem de tropas que carregavam o açúcar das fazendas e engenhos próximos.⁵⁶ Apesar de tal afirmação, o comércio local não era feito somente com base na produção açucareira. Segundo Maria Yedda Leite Linhares, não se pode pensar na sociedade colonial sendo construída somente em torno de engenhos, dos portos para receber escravos e do açúcar, existia também um mercado interno, com produtores de alimentos livres e pobres, arrendatários de terras e comerciantes.⁵⁷ O vale do rio Macacu, onde o Porto das Caixas estava localizado, constituiu-se como locus privilegiado desse mercado, com uma grande produção de gêneros alimentícios, em especial a farinha de mandioca, juntamente com arroz, milho, feijão, açúcar e aguardente, além da atividade extrativista de madeira para lenha e construção naval, além de outros usos. Essa produção era destinada ao consumo local e para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, caracterizando a região como importante celeiro de cereais do Recôncavo.⁵⁸ No mapa a seguir, nota-se a localização do arraial do Porto das Caixas no rio Aldeia, inserido na bacia do rio Macacu e parte da baixada da Guanabara:

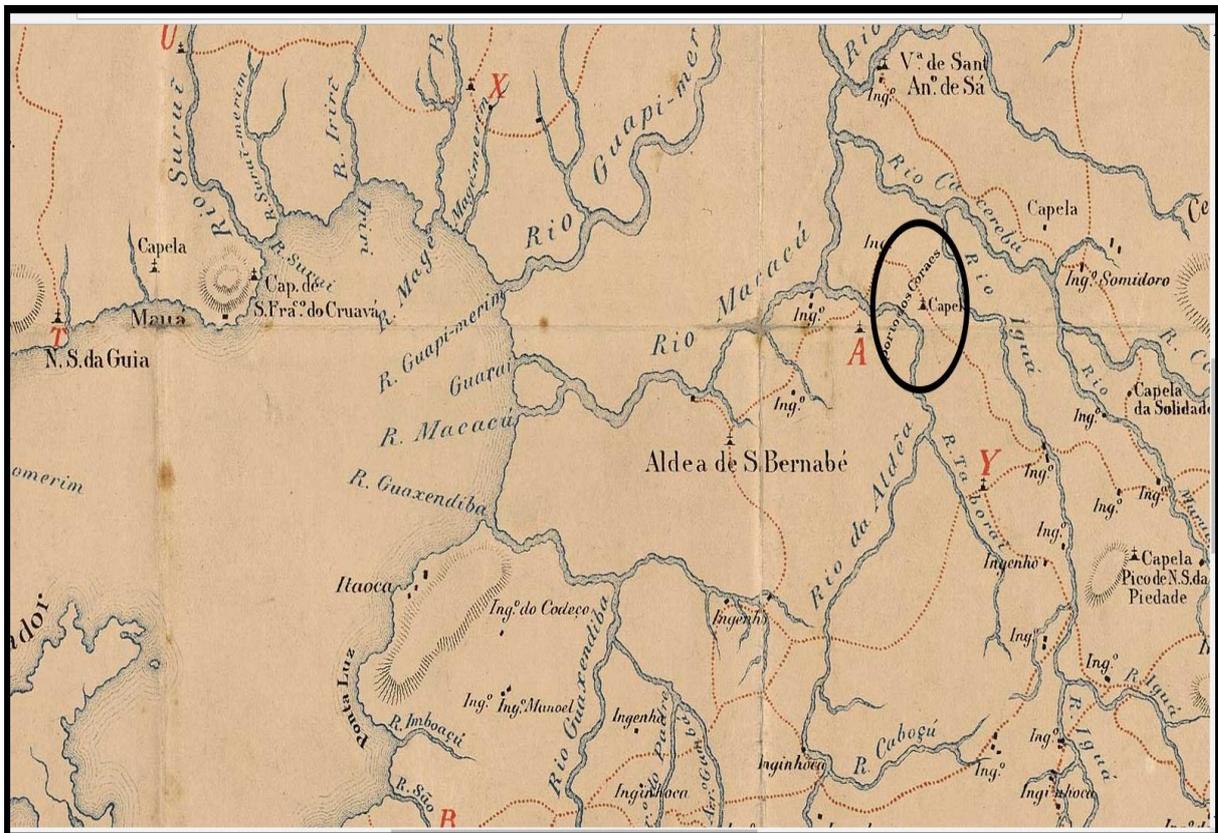
⁵⁵ OLIVEIRA, Rafael da Silva. *Os Eixos de Transporte e as Transformações na Organização Espacial do Recôncavo da Guanabara entre os Séculos XVIII e XIX: Os Exemplos de Iguaçu e Estrela*. Revista do Mestrado de História, v. 9, Ed. da USS, p. 139, 2015. Disponível em <<http://editorauss.uss.br/index.php/RMH/article/download/713/642>>. Acesso em 23 de agosto de 2016.

⁵⁶ NOGUEIRA, Viviany Barreto. *A Peregrinação em Porto das Caixas*. O Espaço Sagrado modelando a dinâmica na Paisagem. Dissertação apresentada ao curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, p. 21, 2009.

⁵⁷ LINHARES, Maria Yedda Leite. *A Pesquisa Histórica no Rio de Janeiro*. A História Agrária como Programa de trabalho 1977-1994. Um Balanço. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, p. 81-82, 1995. Disponível em <http://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=3786>. Acesso em 26 de agosto de 2016.

⁵⁸ AMANTINO, Márcia; CARDOSO, Vinícius Maia. *Múltiplas Alternativas: diversidade econômica da Vila de Santo Antônio de Sá de Macacu - Século XVIII*. *Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada*, v. 3, nº5, p. 78, jul. -dez. 2008. Disponível em: <http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/artigo_4.pdf>. Acesso em 04 de fevereiro de 2016.

Mapa 1.3. Localização do arraial do Porto das Caixas no rio da Aldeia, segundo trecho da Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro- 1767.



Fonte: LEÃO, Manoel Vieyra. *Carta topografica da capitania do Rio de Janeiro do anno de 1767* (modificado pelo autor).⁵⁹

Em seu relatório de 8 de outubro de 1778, o Marquês de Lavradio demonstrou bem a movimentação fluvial da localidade onde o Porto das Caixas estava inserido: ao longo do rio Macacu e seus afluentes, existiam pelo menos 24 portos fluviais⁶⁰, além do movimento contínuo de 35 barcos para o transporte de mantimentos e uma barca para a mesma finalidade. Para a condução da produção até esses portos, a região contava na época com 53 carros de transportar alimentos.⁶¹ Assim, os produtos alimentícios de consumo imediato produzidos nas lavouras da localidade iam diretamente para o mercado carioca.⁶²

⁵⁹ LEÃO, Manoel Vieyra. *Carta topografica da capitania do Rio de Janeiro do anno de 1767*. Disponível em <http://museuafrodigitalrio.org/s2/wp-content/uploads/2015/08/MAD_BN_48_MAPA_1911.jpg>. Acessado em 17 de junho de 2016.

⁶⁰ *Relações Parciaes Apresentadas ao Marquez de Lavradio*. 8 de outubro de 1778. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB, Tomo 76, Parte I, 1913.

⁶¹ AMANTINO, Márcia; CARDOSO, Vinícius Maia. *A fazenda jesuítica da Papucaia, Rio de Janeiro, século XVIII...*p. 55.

⁶² PIZARRO E ARAUJO, José de Sousa Azevedo. *Memorias historicas do Rio de Janeiro e das provincias annexas à jurisdicção do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo II...p. 207.

Após o século XVII e o favorecimento da produção de gêneros alimentícios e da cana-de-açúcar, a região na qual estava inserido o Arraial do Porto das Caixas e o seu porto fluvial favoreceu-se também do transporte da produção aurífera de Minas Gerais no século XVIII.⁶³ Segundo Antônio Carlos Jucá de Sampaio, as profundas transformações que a economia fluminense passou acabaram por refletir-se nas características do grupo mercantil já existente, sobretudo em sua elite. Para Sampaio, de fato, a passagem do século XVII para o XVIII viu essa elite mercantil constituir-se enquanto grupo social autônomo em face da elite agrária. Esse fato não significou a separação total entre as duas, mas sim a criação de uma esfera tipicamente mercantil de atuação, que não existiu no território fluminense no século XVI. Mais do que isso, essas transformações caracterizaram esse novo grupo como a elite colonial setecentista, responsável direta pela própria reprodução da sociedade fluminense, por meio do controle dos mecanismos de crédito e da oferta de mão-de-obra escrava.⁶⁴

Ao falar em surgimento de uma elite mercantil é preciso deixar bem claro que não se está afirmando que o comércio tivesse uma importância secundária antes do setecentos, pois na verdade, a sociedade colonial nasceu fortemente vinculada à atividade mercantil, não só por conta da produção de artigos para exportação, como o açúcar, como também pelo seu próprio caráter escravista, a exigir constantes remessas de novos cativos da África para as plagas americanas. Além disso, a existência de um significativo mercado interno gerava igualmente importantes eixos mercantis, com agentes dedicados a eles de forma integral ou parcial. A importância da mercancia tornava praticamente inevitável a participação nela da própria elite senhorial.⁶⁵

Milton Santos citou que essas redes comerciais formadas pela elite mercantil e agrária integraram e desintegraram, destruíram velhos recortes espaciais e criaram novos, sendo de caráter instável, móvel e inacabado, iluminando um aspecto importante na configuração das redes territoriais,⁶⁶ como aconteceu com o Arraial do Porto das Caixas. Rafael da Silva Oliveira também relatou as mudanças da organização espacial como fruto do acúmulo do trabalho humano estruturado através dos tempos, numa relação dialética onde o espaço, em sua

⁶³ ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas: homens livres pobres no Vale do Macacu oitocentista...* p. 35.

⁶⁴ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico*. Disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/antonio_juca_sampaio.pdf>. Acesso em 05 de dezembro de 2016.

⁶⁵ _____. *A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII*. O Brasil Colonial, v. 3, 2014, p.22.

⁶⁶ SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 4ª edição, p. 136, 2006.

totalidade, sofreu mutações, pois a sociedade, estimulada por questões de ordem capital, cultural e emocional, se deslocou, transformou, construiu e recriou⁶⁷. Apesar disso, o domínio da elite mercantil sobre as principais rotas de comércio está longe de ser uma originalidade do Rio de Janeiro setecentista, ocorrendo em toda a América Portuguesa.

As mudanças de organização espacial através do comércio e do transporte de alimentos e do açúcar moldaram de forma específica a localidade do Arraial do Porto das Caixas, sua população e arquitetura, que foram totalmente voltadas para as relações comerciais que ali ocorreram e pelos novos caminhos que surgiram, transformando-se e reconstruindo-se espacialmente:

Já a região de Porto das Caixas consolidava-se como importante entreposto comercial. Em seu porto eram desembarcados, em caixas, além do açúcar, a produção agrícola transportada pelos muares. Trapiches e armazéns começaram a ser erguidos para armazenar essa produção até o embarque para o porto e para a cidade do Rio de Janeiro.⁶⁸

Vale ressaltar a importância das tropas para a manutenção do mercado interno descrito. Para Pandiá Calógeras⁶⁹ e Satie Mizubuti⁷⁰, a figura do tropeiro, além de ter tido um sentido social, pois foi um facilitador da aproximação entre o mundo rural e urbano, também adquiriu uma grande importância na formação de novos núcleos populacionais, já que com suas tropas de muares transportavam mercadorias a longas distâncias, semeando “embriões de cidades” à beira das estradas e nos locais de pouso.

Com a chegada da família real ao Brasil em 1808, essa movimentação de tropas comerciais com gêneros de primeiras necessidades, voltados para o consumo interno e que existia desde o início da colonização, consolidou-se, e novas rotas surgiram para suprir o abastecimento de gêneros alimentícios para a recém-chegada população do Rio de Janeiro. Para Maria Odília Leite da Silva, a chegada da família real ao Brasil já significou por si só uma ruptura política interna, com enormes mudanças econômicas e políticas, principalmente no mercado carioca, que evitava sobrecarregar a Corte que começava a criar raízes e contribuía

⁶⁷ OLIVEIRA, Rafael da Silva. *Os Eixos de Transporte e as Transformações na Organização Espacial do Recôncavo da Guanabara entre os Séculos XVIII e XIX: Os Exemplos de Iguazu e Estrela...*p.132.

⁶⁸ ROCHA, Helenice Aparecida Bastos; MAGALHÃES, Marcelo de Sousa; GONÇALVES, Marcia de Almeida; REZNIK, Luís; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Caixa da história: Itaboraí...* p. 70.

⁶⁹ CALÓGERAS, Pandiá. *Transportes arcaicos*. O jornal—Edição comemorativa do bicentenário do cafeeiro no Brasil. São Paulo: Palácio das Indústrias, v. 1, p. 12, 1927.

⁷⁰ MIZUBUTI, Satie. *Sobre a formação da mão-de-obra industrial no Brasil e a imigração estrangeira - 1890-1930*. Revista Geographia, v. 3, nº 5, p. 47, 2001.

para estreitar seus laços na região centro-sul brasileira.⁷¹ Essas mudanças que ocorreram no mercado carioca, a partir da concretização e do monopólio comercial, acabaram por definir o Rio de Janeiro como polo drenador de vários produtos,⁷² que chegavam ao porto principal através de inúmeros portos fluviais localizados ao entorno da baía de Guanabara, em especial no seu recôncavo, onde estava localizado o Porto das Caixas. Segundo Silva, foi a vinda da corte portuguesa para o Brasil e a sua fixação no Rio de Janeiro que deu início ao processo de transformação da colônia em metrópole interiorizada, acentuando o predomínio da classe dos comerciantes.⁷³

1.2. As epidemias do Porto das Caixas no século XIX.

Apesar da consolidação comercial alcançada após a chegada da família real no Brasil, o arraial do Porto das Caixas, a partir de 1828, atravessou sérios problemas epidêmicos. Conforme já visto, o arraial, que pertencia a vila Santo Antônio de Sá, primeiro núcleo urbano com status estabelecido na capitania do Rio de Janeiro⁷⁴, era cortado pelo rio Aldeia, um dos afluentes do rio Macacu que juntos fazem parte da baixada da Guanabara. Essa baixada é uma planície extensa, espalhada em torno da Baía e drenada por pequenos rios que nela deságuam. Por ser uma planície, o declive é muito baixo e na época das chuvas, abundantes no clima tropical atlântico, o aumento de nível das águas fluviais faz com que a água acumulada se espalhe pela planície. Como o solo é constituído por uma mistura de argila e areia, nas áreas mais argilosas o solo retém a umidade, formando extensas áreas de brejo, ou seja, de terrenos baixos e alagadiços cobertos por vegetação rasteira.⁷⁵ Toda essa disposição geográfica, aliada ao desmatamento local devido a extração de madeira e ao abandono das plantações de cana-de-açúcar, favoreceu o assoreamento dos rios e a estagnação das águas nos pântanos, criando as

⁷¹ DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, p.12-15, 2005.

⁷² LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. Edições Símbolo, p. 33, 1979.

⁷³ DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos...*p.19-29.

⁷⁴ CABRAL, Diogo de Carvalho. *Homens e árvores no ecúmeno colonial*. Uma história ambiental da indústria madeireira na bacia do Macacu, Rio de Janeiro, 1763-1825. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, p. 136, 2007.

⁷⁵ MACHADO, Lia Osório. *Gente do Caceribu, sua Geografia, sua história*. Trabalho de pesquisa realizado pela Prof.ª Dr.ª Lia Osorio Machado, da Universidade Federal do Rio de Janeiro que integrou a primeira fase do projeto "Gente do Caceribu". Disponível em:< <http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/1998-gente-do-Caceribu-LOM.pdf>>. Acesso em 10 de fevereiro de 2016.

condições perfeitas para o desenvolvimento de uma série de surtos de epidemias de caráter tifoide e bilioso.

Esses surtos, que se iniciaram no fim do ano de 1828, assolaram a região da Vila Santo Antônio de Sá, espalhando-se também para o resto da província.⁷⁶ Conhecidas como “as febres do Macacu⁷⁷”, essas doenças invadiram os municípios vizinhos de Magé, Guapimirim, Porto Estrela, Pilar, Inhomirim, Iguaçu e Irajá. Na cidade do Rio de Janeiro, as febres foram particularmente mortíferas. Tal número elevado de mortes provocou grandes mudanças na política da saúde do Império, inclusive na região onde estava localizada a povoação do Porto das Caixas.

No ano de 1829, as febres do Macacu causaram, na sede da Vila Santo Antônio de Sá e no arraial do Porto das Caixas, várias mortes, fazendo com que as famílias mais abastadas fugissem da localidade, estabelecendo residência na Freguesia de São João de Itaborahy (também pertencente a Santo Antônio de Sá), um local um pouco menos afetado pelas febres:

A Febre de Macacú, que a Commissão Medica para alli mandada pelo governo chamou de endemica, despovoou já essa miseravel Villa; e ora continua a fazer seus terríveis estragos no Porto das Caixas, Villa Nova, S. João de Itaborahy, &c.; e tal he a força com que accomette aos doentes, que (segundo diz huma carta que vi do Porto das Caixas) tem acontecido de estarem boas ao meio dia pessoas, que a noite já não existem. O único Cirurgião, que havia em Villa Nova, e Porto das Caixas acaba de ser também atacado e se acha por consequencia impossibilitado de ministrar socorros aos inumeráveis doentes.⁷⁸

Foi severa a situação da população local, e pode-se observar essa afirmação através das correspondências de moradores encontradas no periódico *A Aurora Fluminense*, ora informando os males causados pelas febres, ora pedindo providências ao governo para tal situação, como lê-se a seguir:

Eu só tive por fito nessa correspondência, lembrar ao ministro do império que as providencias por ele dadas não tinham sido suficientes; que as febres continuavão a fazer progressos aterradores em Macacú, por acúmulo de desgraça, houvesse então nesses lugares Cirurgiões, que aos doentes ministrassem os socorros indispensáveis [...] Mas em fim seja o que for; a minha correspondência de então teve (ao menos essa foi a minha intenção) o mesmo fim, que esta agora; isto he, chamar a atenção

⁷⁶ MARCÍLIO, Maria Luiza. *Mortalidade e Morbidade da Cidade do Rio de Janeiro Imperial*. Revista de História, USP, nº 127-128, p. 63, 1993. Disponível em < http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:yl-U8QWcKXIJ:scholar.google.com/+as+febres+epid%C3%AAmicas+rio+de+janeiro+s%C3%A9culo+XIX&hl=pt-BR&as_sdt=0,5>. Acesso em 09 de outubro de 2016.

⁷⁷ Existem mais de uma centena de títulos antigos para designar um sistema de febres (febre perniciosa, febre biliosa, febre pútrida, febre exantemática, febre tifoide, febre amarela, febre intermitente, febre renitente, etc.).

⁷⁸ *A Aurora Fluminense*. Rio de Janeiro: Nº 181, 24 de abril de 1829, p. 750.

do ministro do império sobre os males, que continuam a sofrer os habitantes do Macacú, Villa Nova, Porto das Caixas & c.⁷⁹

Segundo Maria Luiza Marcílio, depois do ano de 1830 até os primeiros anos do século XX, o número de óbitos superou os de nascimento na província do Rio de Janeiro, motivado em grande parte pelas epidemias de febres, sendo a febre amarela responsável por mais de 4 mil mortes.⁸⁰

Além da alta morbidade causada por doenças, a província do Rio de Janeiro, na mesma época, passou por importantes mudanças administrativas. No ano de 1832, a província começou a ter sua configuração atual com a transferência do município de Campos dos Goytacazes do Espírito Santo para o Rio de Janeiro, surgindo assim um novo período de fragmentação administrativa. Face à promulgação, em 1832, do Código do Processo Criminal, que recomendava em seu artigo 3º uma nova divisão dos termos e das comarcas das províncias⁸¹, em 1833 o governo regencial procedeu uma reestruturação judiciária, ampliando para seis o número de suas comarcas, sendo considerado um momento de rearranjo político territorial do império brasileiro:

Decreto de 15 de janeiro de 1833- Divide a Provincia do Rio de Janeiro em seis comarcas com os respectivos Juizes de direto:
Art.1º. Haverá na Provincia do Rio de Janeiro, seis comarcas, a saber: a de ilha Grande, a de Resende, a de Cantagallo, a de Campos, a de S. João de Itaborahy e a do Rio de Janeiro.⁸²

Novas vilas foram criadas na província, sendo a maioria delas localizadas no médio Vale do Paraíba, onde as plantações de café estavam instaladas (Cantagalo e Vassouras) ou nas rotas onde o café era escoado, no caso da elevação da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguaçu, em Vila de Iguaçu⁸³ e da Freguesia de São João de Itaborahy, que, graças ao arraial do Porto das Caixas, fazia parte da rota comercial do café. Assim, em 15 de janeiro de 1833, por meio de um decreto Imperial, a Freguesia de São João de Itaborahy foi elevada à categoria de vila de São João de Itaborahy, passando a pertencer a vila, o arraial do Porto das Caixas⁸⁴:

⁷⁹ *A Aurora Fluminense*. Rio de Janeiro: Nº 194, 25 de maio de 1829, p. 810.

⁸⁰ MARCÍLIO, Maria Luiza. *Mortalidade e Morbidade da Cidade do Rio de Janeiro Imperial...*p. 53.

⁸¹ FRIDMAN, Fania. *As cidades e o café*. Revista Rio de Janeiro, n. 18-19, p. 140-141, 2006.

⁸² BRASIL. *Collecção das Leis do Império no Brasil*. Actos do Poder Executivo. Decreto de 15 de janeiro de 1833, p.27.

⁸³ SIMÕES, Manoel Ricardo. *A cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense*. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense, 2006, p. 138.

⁸⁴ SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro: UFF, p. 19, 1975.

Art.2º. A povoação de S. João de Itaborahy fica erecta em villa, comprehendendo no seu termo, além da freguezia do mesmo nome, da do Rio Bonito, e da Itamby, todo o mais território, que pertencia à Villa Nova de S. José de El-Rei, que fica extincta.⁸⁵

Para Gilciano Menezes Costa, a criação da Vila de São João de Itaborahy esteve muito mais ligada com mudanças econômicas e políticas provinciais do que com as consequências das febres do Macacu. Costa afirmou que a criação da nova Vila acompanhou as propostas de centralização ou da relativa distribuição de renda e poder entre as diferentes regiões da província, sendo também decorrência das disputas entre os agentes locais e regionais pelo domínio do território.⁸⁶ A nova Vila de São João de Itaborahy surgiu como um importante centro econômico, agrícola e político da província, graças, principalmente, ao Porto das Caixas, que, apesar dos constantes surtos de febres, continuava em expansão, tornando-se a localidade mais importante da nova vila. Em 1834, o arraial do Porto contava com mais de 100 casas⁸⁷, e nos anos de 1836/1837, segundo o relato do viajante Daniel Parish Kidder, havia cerca de 500 habitantes, uma escola particular para ambos os sexos, um médico e um boticário.⁸⁸

A região da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, atacada no ano de 1828 pelas “Febres do Macacu”, viu-se novamente assolada por uma outra epidemia já na década de 1850, mais precisamente em 1855, quando chegaram na província do Rio de Janeiro os primeiros casos de *Chólera Morbus*.

No início do ano de 1830, a epidemia de cólera atingiu a Europa Ocidental, trazendo preocupações aos médicos brasileiros. Atendendo a um pedido da Câmara dos Deputados, os médicos da Sociedade de Medicina do Rio de Janeiro apresentaram alguns “conselhos às autoridades no caso de ameaça ou invasão do *Chólera-Morbus*”⁸⁹, como forma de preparação para a chegada da epidemia em nossos portos, fato que não tardou a acontecer.

⁸⁵ BRASIL. *Collecção das Leis do Império no Brasil*. Actos do Poder Executivo. Decreto de 15 de janeiro de 1833, p. 28.

⁸⁶ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*. Dissertação(Mestrado)-Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, p.59, 2013.

⁸⁷ *Correio Official*. Rio de Janeiro: Tomo III, nº 56, 5 de setembro de 1834, p. 1.

⁸⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, p. 166, 2001. Disponível em <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1050/591395.pdf>>. Acesso em 11 de janeiro de 2016.

⁸⁹ PIMENTA, Tânia Salgado. *O Estado da Misericórdia (Rio de Janeiro, século XIX)*. *Conhecimento histórico e diálogo social*. XXVII Simpósio Nacional de História, ANPUH, p. 1, 2013.

Disponível em <http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364476703_ARQUIVO_TaniaPimentaAnpuh2013.pdf>. Acesso em 24 de janeiro de 2017.

O primeiro caso relatado oficialmente da doença na província do Rio de Janeiro ocorreu em junho de 1855, quando um escravo pardo de nome Maximiano chegou da província do Ceará a bordo do vapor S. Salvador. Maximiano desembarcou e foi para a casa do seu senhor, ficando doente três dias após, mais precisamente do dia 15 de junho de 1855. O escravo que compartilhou a cama com Maximiano logo também adoeceu, vindo a óbito após dez horas do início dos sintomas.⁹⁰ A partir de então, a epidemia se espalhou pela província, chegando rapidamente à Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, através dos barcos que vinham do porto do Rio de Janeiro: “Nas margens do Rio Macacú, em Villa Nova e no Porto das Caixas apareceu a cólera em setembro levado pelos barcos que diariamente communicavão com a corte.”⁹¹

Em uma publicação do *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal* do dia 23 de setembro de 1855, três meses após o surgimento do primeiro caso de cólera na província, foi relatado que “um preto de uma lancha do Porto das Caixas, com os sintomas da cólera, chegou em Paquetá pedindo ajuda”.⁹² Seis dias após, em uma publicação do periódico *A Constituição*, a situação do Porto das Caixas foi descrita como “moléstia reinante, com três casos fataes”.⁹³ A cólera foi considerada mortífera e bárbara, pois além de matar metade daqueles que contaminava, matava de forma cruel e em poucas horas.⁹⁴ E mesmo acostumados a conviver com o alto grau de mortalidade e inúmeras epidemias (no período de 1851 a 1860, por exemplo, de acordo com as declarações do médico da época Dr. Pereira Rego, 40 epidemias atingiram a população da cidade e outras 18 no decênio de 1861 a 1871), a população entrou em desespero por conta da cólera que invadiu a província do Rio de Janeiro. No ano de 1855, o número de óbitos na província do Rio de Janeiro foi de 11.180 e de nascimentos 6.660, e essa grande diferença entre os dois se deve principalmente a cólera.⁹⁵

A situação da epidemia de cólera no Porto das Caixas preocupou as autoridades, principalmente pelo grande fluxo de pessoas que passavam pela região, além do fator geográfico da localidade. Rodeada por pântanos e águas estagnadas, a região favoreceu um ambiente propício para a propagação da doença, juntamente com falta de saneamento básico e

⁹⁰ REGO, José Pereira. *Memória histórica das epidemias de febre amarela e cólera-morbo que têm reinado no Brasil pelo dr. José Pereira Rego*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 106, 1873.

⁹¹ BRASIL. Ministério do Império. *Relatório acerca da Saúde pública feito pelo Dr. Francisco de Paula Cândido no anno de 1856*.

⁹² *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 263, p.1, 23 de setembro de 1855.

⁹³ *A Constituição*. Rio de Janeiro: Anno I, nº 43, p. 4, 29 de setembro de 1855.

⁹⁴ SANJAD, N. *Cólera e medicina ambiental no manuscrito “Cholera-morbus” (1832), de Antonio Correa de Lacerda (1777-1852)*. *História, Ciências, Saúde*. Manguinhos, v. 11(3), p. 588, set.-dez. 2004.

⁹⁵ MARCÍLIO, Maria Luiza. *Mortalidade e Morbidade da Cidade do Rio de Janeiro Imperial...*p. 53-54.

de condições higiênicas precárias, sobretudo nas escravarias locais. Segundo Jorge Prata de Sousa, a questão da falta de condições higiênicas e sanitárias deve ser sintetizada, em uma hipótese genérica, como fatores determinantes nos índices de mortalidade e, também, no perfil da morbidade.⁹⁶ Assim, fica claro que a utilização das águas contaminadas e paradas da região e falta de condições higiênicas favoreceram o desenvolvimento da epidemia de cólera local e estavam intimamente relacionadas com os números de óbitos pela doença. Mas não só isso. O grande fluxo de pessoas que transitavam pela região contribuiu para a propagação de casos da cólera. Outras localidades da baixada da Guanabara também foram atacadas pela cólera no mesmo período. O rio Iguaçu sofreu um certo abandono, especialmente no que tange a sua limpeza. Sendo assim, o assoreamento do rio causou imensas inundações em épocas chuvosas, contribuindo para que, em 1855, fosse alastrada uma epidemia de cólera-morbo pela Vila de Iguaçu e freguesias do entorno.⁹⁷

As notícias publicadas nos periódicos sobre a epidemia de cólera da região continuaram a crescer. No dia 5 de outubro de 1855 foi publicada a morte de três negros marinheiros que faziam viagens da corte para o Porto das Caixas.⁹⁸ Já no dia 9 de outubro, foi publicado o relato do Dr. Fortes, com dois falecimentos no local e ainda mais um escravo morto na fazenda Sampaio, que pertencia ao senhor José Ferreira Lobo.⁹⁹ Além desse, mais quatro da mesma fazenda ficaram doentes, melhorando após alguns dias.¹⁰⁰ A fazenda Sampaio continuou tendo sua escravaria atacada, com nove mortos no dia 21 de outubro de 1855.¹⁰¹

O relatório do presidente da província do período de 19 de setembro a 26 de novembro de 1855, feito pelo vice-presidente Visconde de Baependy, deixou explícita a preocupação com a situação da cólera na região do Porto das Caixas. Esse relatório informou quatro casos de coléricos no Porto, todos escravos da corte que faziam viagens para o local, dois dos quais fatais. O então vice-presidente nomeou uma comissão filial na localidade, para controlar e ajudar os doentes, cujo o comendador Antônio José Rodrigues Torres, o irmão do Visconde de

⁹⁶ SOUSA, Jorge Prata de. *Os registros de óbitos da Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro, 1835-1849. Usos do Passado*. XII Encontro Regional de História, ANPUH, p. 2, 2006. Disponível em <<http://rj.anpuh.org/resources/rj/Anais/2006/conferencias/Jorge%20Prata%20de%20Sousa.pdf>>. Acesso em 27 de janeiro de 2017.

⁹⁷ OLIVEIRA, Rafael da Silva. *O Ouro e o Café na Região de Iguaçu*: Da abertura de Caminhos à implantação da estrada de ferro. *Revista Pilares da História*, Ano, v. 3, p. 19.

⁹⁸ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº275, 5 de outubro de 1855, p. 1.

⁹⁹ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXXVII, nº336, 11 de dezembro de 1857, p.1.

¹⁰⁰ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 279, 09 de outubro de 1855, p.1.

¹⁰¹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 291, 21 de outubro de 1855, p.1.

Itaborahy, fez parte. Além disso, foi montada uma enfermaria na região, responsável pelos primeiros atendimentos. Era de acordo que os doentes mais graves, quando possível, fossem enviados para o hospital em Jurujuba. Nesse mesmo relatório foi informado que a escravaria da fazenda Sampaio estava sendo atacada pela epidemia, com mais de vinte escravos atacados e 9 mortos.¹⁰²

O relatório da enfermaria montada no Porto das Caixas do dia 16 de outubro de 1855 descreveu a entrada de dezoito doentes, dos quais dois faleceram, quatro tiveram alta e o restante ainda permanecia em tratamento. Desesperada com o aumento de casos, a população recorreu a promessas e rezas, a fim de salvar a localidade do avanço da doença. O próprio comendador Antônio José Rodrigues Torres fez uma promessa a Santo Antônio, pagando com missas, festas e rezando trezenas descalço, se a doença fosse eliminada da localidade.¹⁰³

Ao analisar as informações oficiais e as notícias publicadas nos periódicos percebe-se que a cólera na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas atingiu principalmente os escravos, fato esse que também ocorreu em outras localidades da província do Rio de Janeiro. Em uma publicação do século XIX, o Dr. José Pereira Rego deixou bem claro a “preferência da doença” pelos escravos e população mais pobre:

Esta epidemia atacou de preferencia os pretos, os homens de côr e as classes mais inferiores da sociedade [...]. As outras classes sociaes, sobretudo as mais elevadas quasi nada soffreram, porque poucas foram as victimas dadas entre ellas, e essas mesmas de ordinário só appareciam quando os affectados, ou desprezavam a moléstia em seu principio, ou commettiam grandes infracções dos preceitos hygienicos.¹⁰⁴

A suposta preferência pelos escravos e pelos mais pobres se deve ao fato das condições de higiene que viviam essas populações, que facilitavam o contágio e a disseminação da cólera. Para Kaori Kodama, a mortalidade mais intensa entre a população escrava e pobre em geral foi atribuída, pelo pensamento médico dominante no Brasil, aos costumes, à dieta e ao ambiente, conforme o modelo higienista então em voga. Segundo Kodama, esse pensamento fez com que o governo recomendasse que os escravos nas fazendas tivessem alimentação adequada, fossem bem agasalhados, não trabalhassem muito tempo em rios ou pântanos e que as senzalas não

¹⁰² BRASIL. *Relatório do vice-presidente da província Visconde de Baependy do período de 19 de setembro a 26 de novembro de 1855*, p.21-22. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u832/000020.html>>. Acesso em 12 de janeiro de 2017.

¹⁰³ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 347, 18 de dezembro de 1855, p.1.

¹⁰⁴ REGO, José Pereira. *Memória histórica das epidemias de febre amarella e chólera-morbo que têm reinado no brasil pelo dr. José Pereira Rego...*p. 109.

ficassem “em lugares baixos, sombrios e úmidos; como algumas atualmente se acham nestas más condições”. Além disso, suas moradas deveriam ser varridas, arejadas, deixando-se entrar sol, e os dejetos deveriam ser dispensados a certa distância.¹⁰⁵ Apesar das recomendações, muitos senhores continuavam a propiciar um ambiente inóspito e facilitador de doenças aos seus escravos, em inúmeras vezes negando-se a relatar o número legítimo de ocorrências de doentes e mortos em suas escravarias, fato esse que contribui para a incerteza do número real de escravos atingidos pela cólera. Muitos escravos eram obrigados a trabalhar em condições insalubres, como pode-se ver na descrição das enchentes dos pântanos da região do Porto das Caixas:

Há quinze dias as chuvas continuadas tem causado extraordinária enchente no Macacu. Os campos estão inundados, o aterro Tipotá está cinco palmos d’água acima do seu nível e os pobres escravos são obrigados a passar com as águas na altura do peito.¹⁰⁶

Não é então de se estranhar o alto número de escravos atingidos na região pela cólera, que, além de contato constante com os doentes da corte devido ao alto fluxo de pessoas que por lá passavam, também eram expostos a condições de higiene precárias e em contato com águas contaminadas.

Apesar do elevado números de mortes, principalmente de escravos no Porto das Caixas, a epidemia foi regredindo no mês de novembro, sendo considerada quase extinta em dezembro de 1855, salvo de alguns casos benignos relatados.¹⁰⁷ Mesmo assim, a comissão eleita reservou no mesmo mês, a quantia de 750\$Rs para o médico local, a fim de tratar de novos casos que surgissem.¹⁰⁸

Os periódicos tiveram a função importantíssima de relatar a chegada e o avanço da doença, com a descrição dos números de contaminados e dos óbitos. Ficou claro, após a análise dessas notícias, que a cólera chegou ao Porto das Caixas através dos escravos marinheiros, que trouxeram a doença da corte. Também ficou em evidência o alto número de escravos locais atingidos pela epidemia e a alta taxa de mortalidade desse grupo social em detrimento aos outros, principalmente pelas condições higiênicas em que eram obrigados a viver. Percebe-se

¹⁰⁵ KODAMA, Kaori. *Mortalidade escrava durante a epidemia de cólera no Rio de Janeiro (1855-1856): uma análise preliminar*. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.19, supl., p. 62-64, dez. 2012.

¹⁰⁶ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 13, 14 de janeiro de 1855, p.1.

¹⁰⁷ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 331, 1 de dezembro de 1855, p.1.

¹⁰⁸ *Correio da Tarde*. Rio de Janeiro: Anno I, nº113, 26 de dezembro de 1855, p.1.

também que a fazenda Sampaio foi a que mais teve sua escravaria atingida, fato que pode ser esclarecido devido à proximidade dessa propriedade com as regiões pantanosas e de águas estagnadas do vale do Macacu.

Uma análise detalhada sobre a população escrava ocorreu 17 anos após a epidemia de cólera no Porto das Caixas, através do recenseamento de 1872. Esse recenseamento permitiu observar além da população escrava, a livre, a estrangeira, possibilitando realizar considerações importantes sobre o grupo populacional que vivia na região.

1.3 O recenseamento de 1872: perfil populacional do Porto das Caixas.

Pode-se afirmar que a segunda metade do século XIX foi visivelmente marcada pela busca de explicações sobre nação e de justificativas para a ação do Estado com base na compreensão da dinâmica da população brasileira¹⁰⁹. Esse anseio da elite brasileira em demonstrar que o país tinha realmente adquirido características de “Estado” e “Nação” foi demonstrado, entre outras formas, através da apresentação do projeto de lei que previa o recenseamento da população. A importância e o relevo do estudo populacional eram um consenso firmado no seio da elite política e intelectual.¹¹⁰ Paulino José Soares de Souza apresentou o projeto de lei do censo de 1872 à Assembleia Geral, prevendo o censo do Império e o registro civil. Como justificativa, Paulino utilizou a falta de dados sobre a população, que prejudicava o legislador e embaraçava o administrador na solução de graves problemas. A nova proposta aparecia mais claramente articulada com as demandas do momento: a Lei do Ventre Livre, que vinha sendo discutida naquele mesmo ano, tornava imprescindível conhecer a população escrava do sexo feminino; além disso, o empenho do ministro Paulino em atacar o problema da educação primária dependia, segundo seu próprio depoimento, de se analisar de forma mais acurada a população infantil a ser atendida.

Em primeiro de setembro de 1870, o projeto do recenseamento foi aprovado com a mesma redação dada pelos deputados¹¹¹ e, em 30 de dezembro de 1871, o decreto 4856 mandou proceder o primeiro recenseamento da população do Império, baixando o respectivo regulamento: o recenseamento seria feito por meio de boletins ou listas de família, em que se declare, a respeito de cada pessoa: o nome, o sexo, a idade, a cor, o estado civil, a naturalidade,

¹⁰⁹ BOTELHO, Tarcisio Rodrigues. *Censos e construção nacional no Brasil Imperial*. Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 17, n. 1, junho de 2005, p.334.

¹¹⁰ _____. *Censos e construção nacional no Brasil Imperial...*p.334-335.

¹¹¹ _____. *Censos e construção nacional no Brasil Imperial...*p.331.

a nacionalidade, a residência, o grau de instrução primária, a religião e as enfermidades aparentes.¹¹²

O Censo de 1872, primeiro recenseamento geral da população brasileira, pertenceu ao período histórico dos censos brasileiros chamados de proto-estatístico, caracterizado por dados abundantes (registros paroquiais), mas de qualidade e valor desiguais, principalmente porque não explicitam os critérios utilizados nos processos de coleta. Nele, a cor da população brasileira é estabelecida para todos os quesitos, como subtópico da condição social, então dividida entre livres e escravos. Os termos escolhidos para classificar a população foram: branco, preto, pardo e caboclo. Pardos são compreendidos como resultantes da união de pretos e brancos; caboclos são os indígenas e seus descendentes. Considerando que os termos branco, preto e pardo são cores e caboclo possui raiz na origem racial, o censo de 1872 parece ter usado um critério misto de fenótipos e descendência para a caracterização racial da população.¹¹³

O censo de 1872 explicitou a maioria dos critérios modernamente atribuídos a um censo: respaldo legal; dotação orçamentária específica; simultaneidade da pesquisa; data de referência pré-estabelecida; demarcação territorial pré-fixada; universalidade da enumeração dentro deste território e enumeração individual de todas as pessoas. Os levantamentos populacionais realizados anteriormente tiveram essencialmente propósitos militares, fiscais ou eleitorais. Foi no censo de 1872 que se unifica, pela primeira vez, o propósito manifesto de se conhecer a população brasileira. Foi nele que a população surgiu como elemento central e constitutivo da própria nacionalidade e nele que se espelhou o processo de construção da nação e do Estado-nação brasileiros.¹¹⁴

A população da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas foi descrita de forma minuciosa no censo 1872, permitindo uma análise sobre inúmeras questões sociais e econômicas da localidade. Como será visto mais adiante, o ano de 1872 foi um ano intermediário entre dois acontecimentos extremamente importantes para a economia local: o prolongamento da estrada de ferro Cantagalo até Villa-Nova, em 1870, que prejudicou consideravelmente o comércio local, e a inauguração do Ramal Carril Niteroiense em 1874. Além disso, 1872 foi o ano da morte do protetor da localidade perante o império, o Visconde de Itaboraahy. Após 1874, a localidade entrou em total decadência econômica.

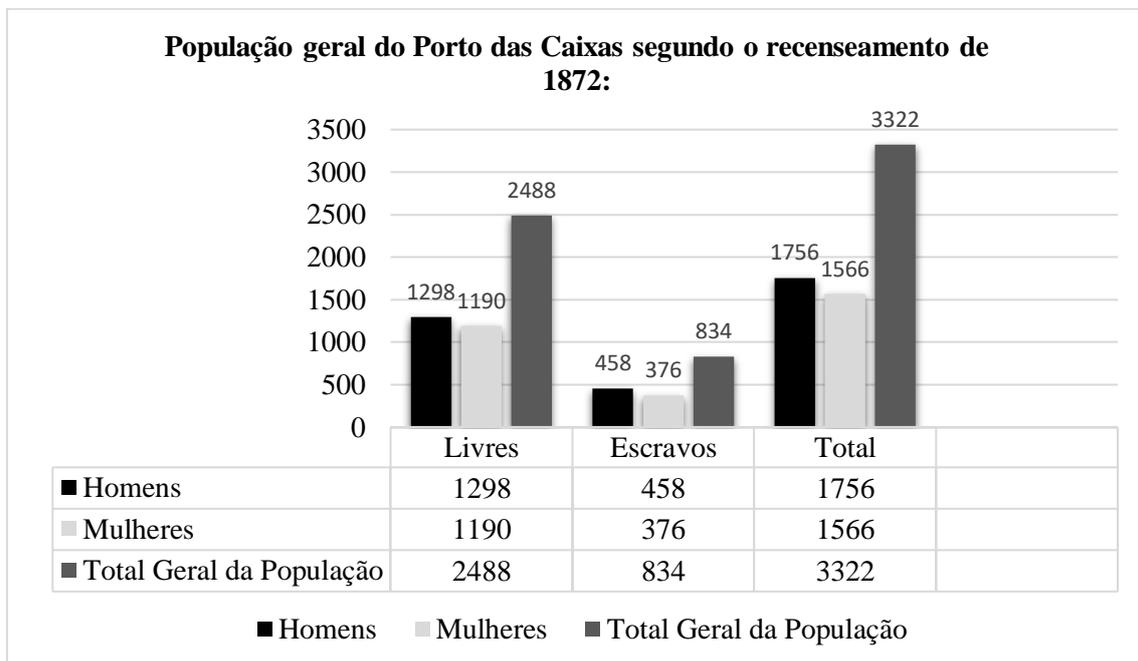
¹¹² BOTELHO, Tarcisio Rodrigues. *Censos e construção nacional no Brasil Imperial...*p.11.

¹¹³ PIZA, Edith; ROSEMBERG, Fúlvia. *Cor nos censos brasileiros*. REVISTA USP, São Paulo, n.40, p. 122-137, dezembro/fevereiro 1998-99, p. 124.

¹¹⁴ OLIVEIRA, Jane Souto de. *“Brasil mostra a tua cara”*: imagens da população brasileira nos censos demográficos de 1872 a 2000. Rio de Janeiro: Escola Nacional de Ciências Estatísticas, 2003.p.10.

As dificuldades enfrentadas pela freguesia após o prolongamento da estrada de ferro Cantagallo até Villa-Nova podem ser observadas através de recenseamento de 1872, que, apesar de apresentar uma população maior em relação ao ano de 1856, com população descrita, segundo o *Almanak Laemmert*, de 3000 almas¹¹⁵, encontrava-se com uma população bem inferior aos anos de 1860 e 1861, onde a população local alcançou 5 àil pessoas (entre homens, mulheres e escravos):

Gráfico 1.1. População geral do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro.¹¹⁶

Através da análise do gráfico acima, pode-se perceber uma diminuição populacional de 1678 pessoas em relação aos anos de 1860 e 1861. Também é possível ver que a população livre é bem maior que a população escrava, com o valor de 74,8% da população total, ficando a população escrava com o valor de 25,1% da população total. O interessante dessa análise é constatar esse percentual, já que existiu uma desproporção entre cativos e homens brancos na sociedade brasileira até o início do século XIX.¹¹⁷ Outro dado significativo é o número maior da população escrava masculina em relação a feminina, fato comum na escravidão brasileira. Antes da proibição do tráfico de escravos, as instruções para a exportação negros para as

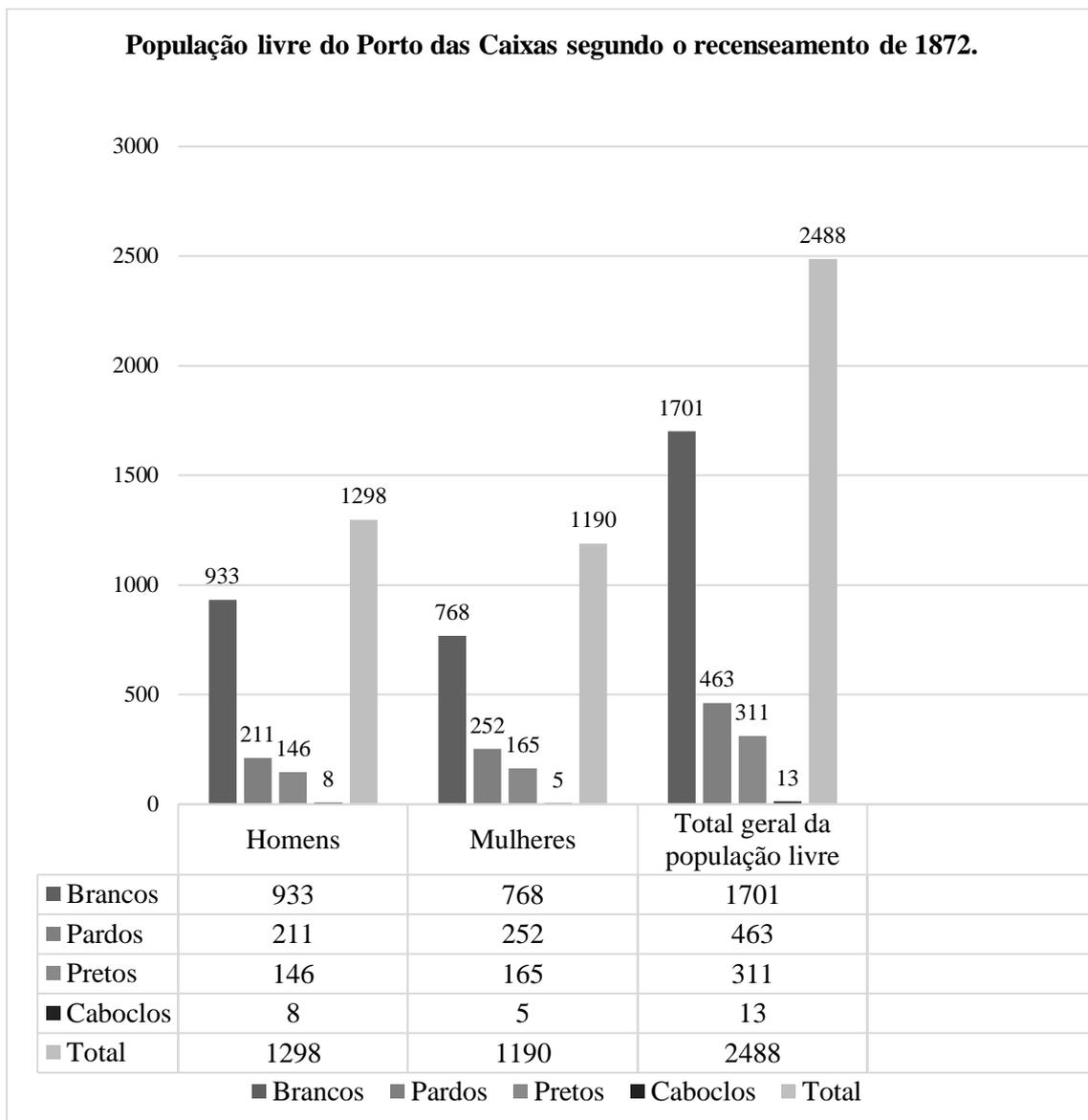
¹¹⁵ *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 250, 1857. Disponível em <<http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1857/00000931.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.

¹¹⁶ *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 160, 1874.

¹¹⁷ SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, p. 14, 1989.

Américas eram de dar preferência aos do sexo masculino, entre 14 e 40 anos de idade. Dois terços dos escravos exportados para as Américas eram homens,¹¹⁸ o que contribuiu para a desproporção de quantidade entre gêneros.

Gráfico 1.2. População livre do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro.¹¹⁹

Ao analisar o gráfico referente a população livre do Porto das Caixas, encontrou-se um percentual de 29,9% de pretos e pardos pertencentes a essa categoria. Brancos ficaram com o

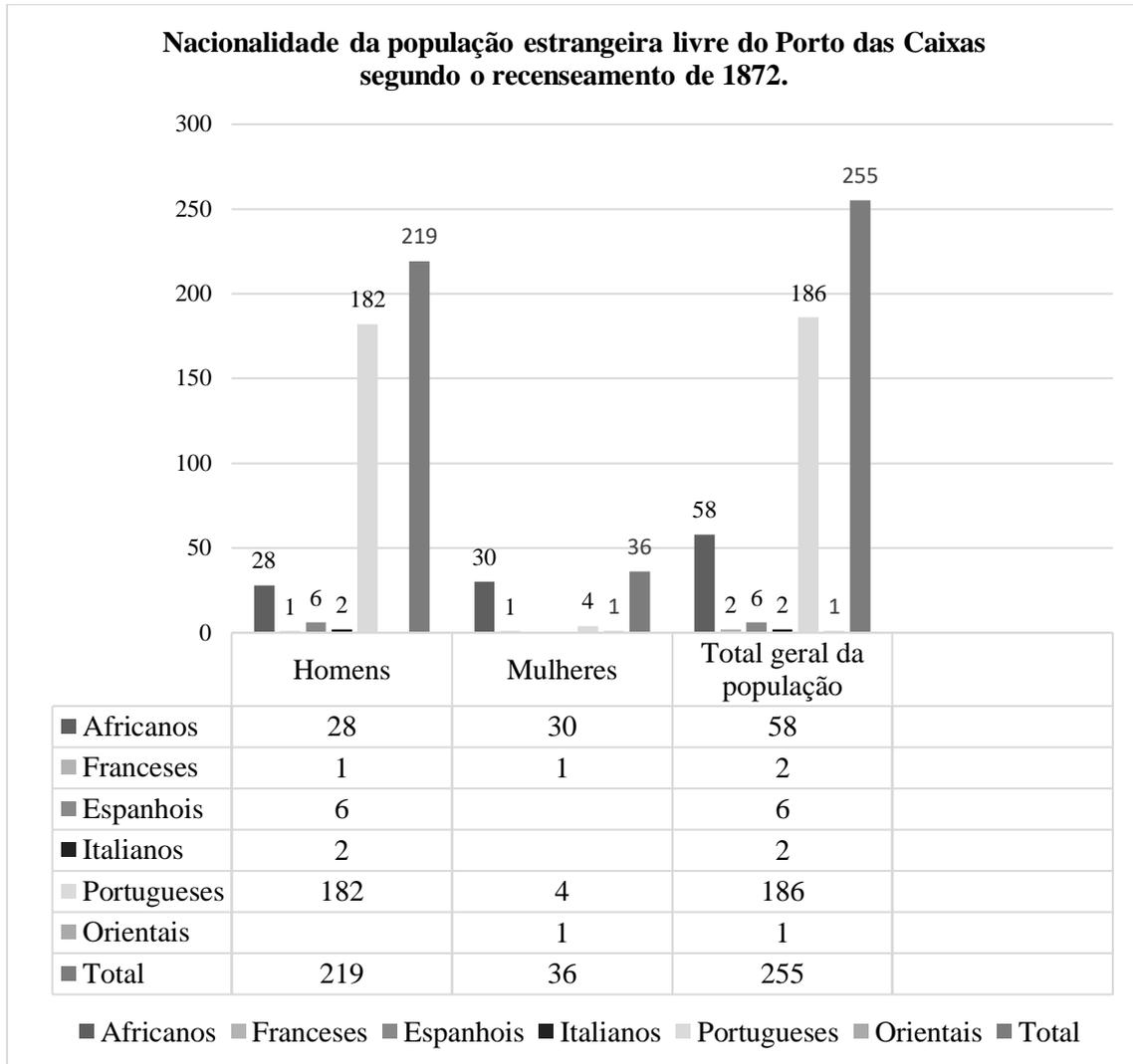
¹¹⁸ ILIFFE, Jonh. *África historia de un continente*. Madrid: Cambrigde University Press, p.200, 1998.

¹¹⁹ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 160, 1874.

percentual de 68,3% e caboclos de 0,52% da população livre total. Ao associar os dados dos dois gráficos acima em relação à população preta e parda, livre e escrava, temos o total de 1608 almas, com o percentual de 48,4% da população total da localidade. Ou seja, a população preta e parda no total, escrava ou não, era menor do que a população branca e cabocla. A população preta e parda livre tinha uma proporção bem próxima a população escrava: 774 pretos e pardos livres, com o percentual de 23,2% da população total da região e 834 escravos, com o percentual de 25,1% da população total. Conclui-se que, apesar de estar em número inferior à população escrava, ainda sim era considerável o número de pretos e pardos livres. Além disso, pode-se notar o baixo número de caboclos em relação à população total, em uma localidade próxima onde esteve localizado o aldeamento de São Barnabé dos Índios, o segundo feito no Rio de Janeiro,¹²⁰ constatando-se assim uma diminuição drástica da população indígena e cabocla em uma região que apresentou, no século XVI e XVII, uma população significativa.

¹²⁰ PIZARRO E ARAUJO, José de Sousa Azevedo. *Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas à jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo II...p. 107-108.

Gráfico 1.3. Nacionalidade da população livre do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro.¹²¹

O gráfico acima demonstra a nacionalidade da população livre do Porto das Caixas. Percebe-se que o maior percentual de estrangeiros é de portugueses, com 72,9% do total de estrangeiros, e de africanos, com 22,7% do total. Comparando o gráfico da população livre com o gráfico da nacionalidade dos estrangeiros, chegou-se à conclusão que 10,2% da população livre do Porto das Caixas era estrangeira. O número de estrangeiros estava relacionado com o fato de a localidade ser ponto de passagem de imigrantes que se dirigiam para o interior da província, graças ao estímulo imperial na imigração de europeus. Mais de 130.000 imigrantes portugueses desembarcaram na província do Rio de Janeiro no período de 1851 a 1870,

¹²¹ *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 161, 1874.

contribuindo para o aumento significativo da população branca e livre.¹²² Além disso, a região do Porto das Caixas era ponto final de diversas rotas comerciais, o que atraiu inúmeros comerciantes, principalmente portugueses para região.

Tratando-se ainda da população livre do Porto das Caixas, foi encontrado, através da análise do recenseamento de 1872, um número considerável de profissões na região exercidas por esse grupo:

Gráfico 1.4. Profissões da população livre do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro.¹²³

¹²² SOARES, Luís Carlos. *O "povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Editora 7 Letras, p. 34, 2007.

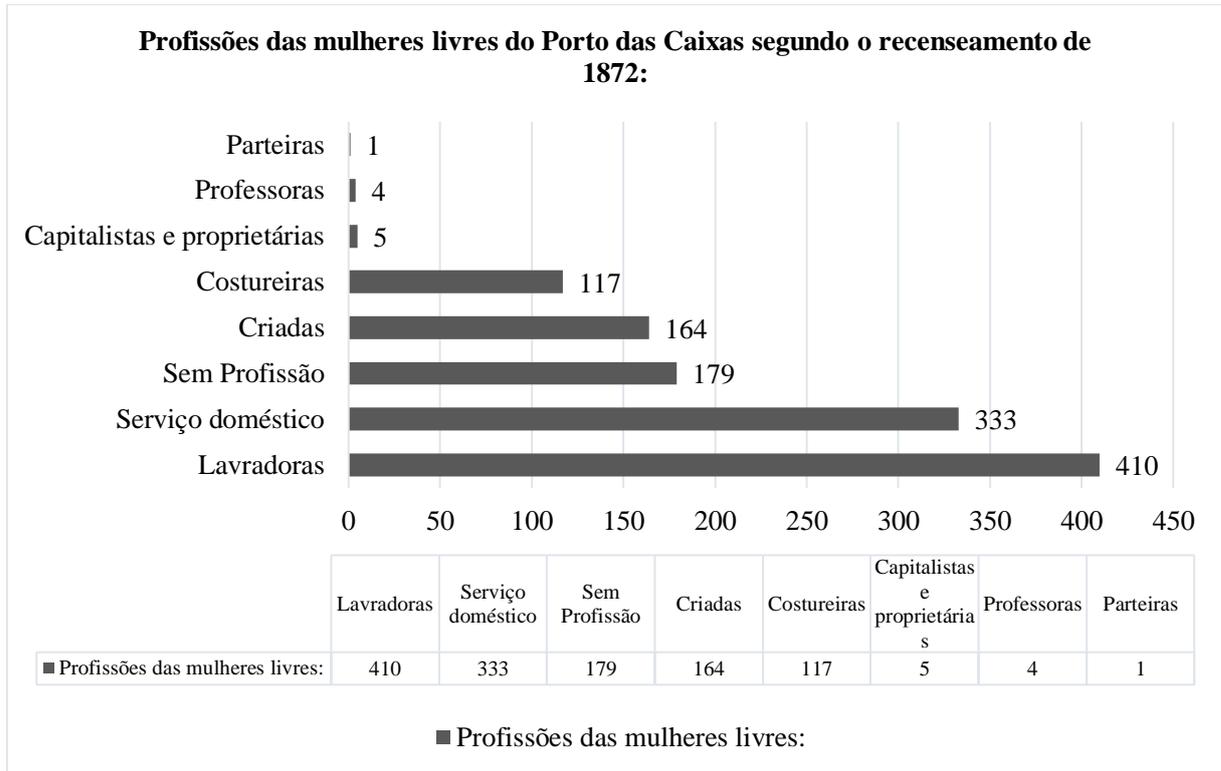
¹²³ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 162, 1874.

O alto número de lavradores em relação às demais profissões se deve principalmente a queda comercial que o Porto das Caixas enfrentava nos últimos anos, devido ao assoreamento do seu rio e, principalmente, à inauguração do prolongamento férreo até Villa-Nova, que tornou o porto fluvial da localidade obsoleto. Nos anos de 1860 e 1861, após a inauguração da Estrada de Ferro Cantagallo ao Porto das Caixas e com o uso da nova malha ferroviária, o número de comerciantes havia crescido consideravelmente, sobretudo os negociantes a retalhos, os armazéns consignados, de madeiras e olarias.¹²⁴ Já no recenseamento de 1872, devido à crise comercial que a localidade passava, o número de pessoas dedicadas a lavoura era bem significativo, demonstrando uma mudança de atividades locais. Os lavradores ficaram com o percentual de 36,0% das profissões da localidade, comerciantes 4,8% e marítimos 1,7%. Na verdade, indivíduos classificados como lavradores eram empregados em chácaras, sítios ou fazenda, exercendo também a função de jardineiros.¹²⁵ Percebe-se também o número alto de criados (no recenseamento aparecem inclusos com jornaleiros) e de profissionais dedicados ao serviço doméstico, 827 no total, com o percentual de 32,2% das profissões locais. Assim, conclui-se que a maioria significativa das profissões era de lavradores, criados e serviços domésticos, com o total de 68,35 de todas as atividades profissionais registradas no recenseamento. Também observa-se o número de pessoas livres sem profissões: 276, com o percentual de 10,7%. Comparando com o gráfico da população estrangeira, chegou-se a seguinte observação: dos 124 comerciantes do Porto das Caixas, 38 eram estrangeiros. Continuando a análise das profissões exercidas pela população livre, encontrou-se, no recenseamento de 1872, as profissões relacionadas ao grupo das mulheres:

¹²⁴ Análise do *Almanak Laemmert* dos anos 1857, 1861 e 1865. Disponível em < <http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>>. Acesso em 24 de janeiro de 2017.

¹²⁵ SOARES, Luís Carlos. *O "povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX...* p.122.

Gráfico 1.5. Profissões das mulheres livres do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro.¹²⁶

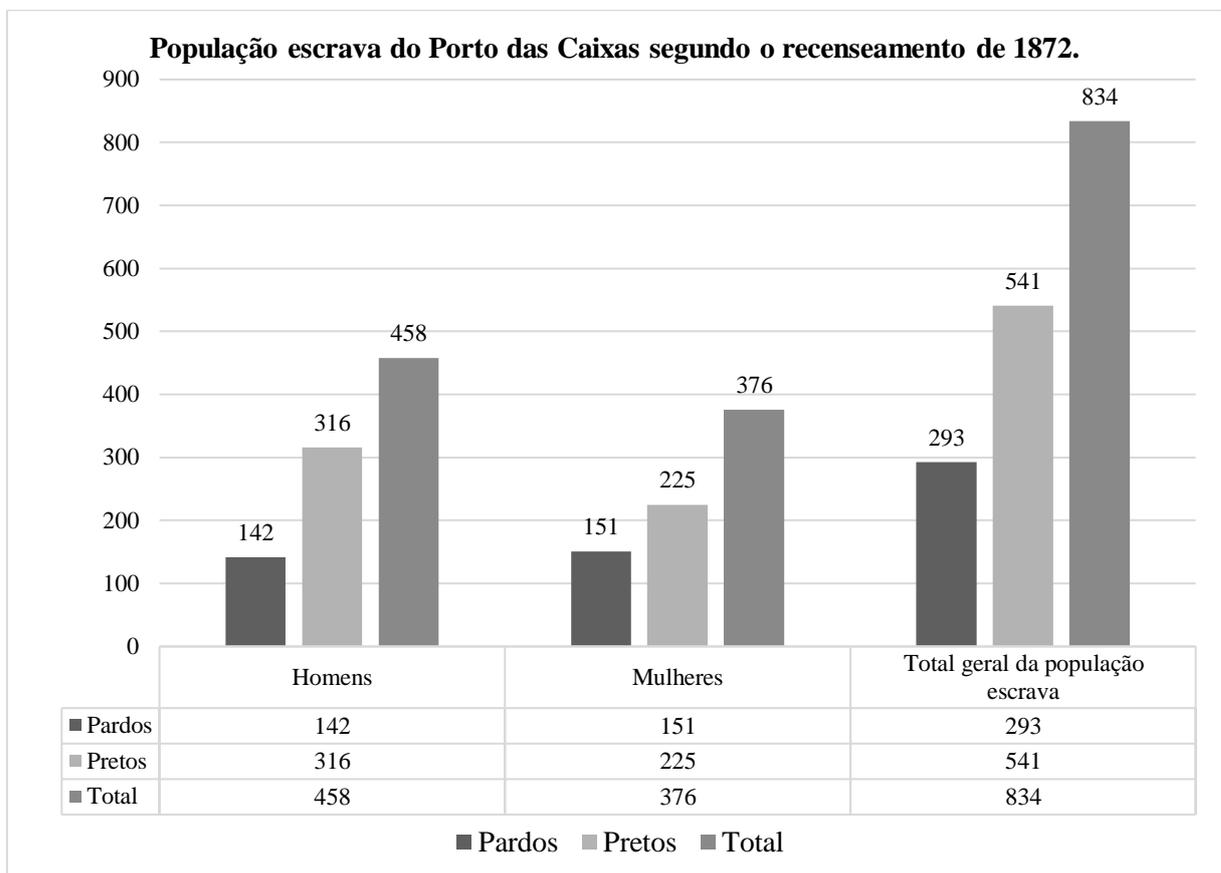
O gráfico acima demonstra as principais atividades exercidas pelas mulheres livres: lavradoras, serviço doméstico, criadas e costureiras. Pode-se observar também que o número de mulheres sem profissão é de 179 e, relacionando esse valor ao número total de habitantes sem profissão, conclui-se que 64,8% das pessoas livres sem profissão eram mulheres. Interessante observar o número de mulheres capitalistas e proprietárias, bem maior que dos homens nessa função, 57,1% dos capitalistas e proprietários eram mulheres. Das mulheres entrevistadas no recenseamento, temos o percentual de 33,8% de lavradoras, 27,4% de serviços domésticos, 13,5% de criadas e 14,7% sem profissão. Do total das mulheres livres que aparecem do recenseamento, que foi de 1190, 1034 mulheres exerciam alguma profissão. Apesar do maior número de pessoas sem profissão ser de mulheres, era pequena a parcela de mulheres, em relação a população feminina total, sem profissão. A presença de trabalhadores pobres, imigrantes e nacionais, excedeu as necessidades do mercado, ocasionando, portanto, formas múltiplas de trabalho domiciliar e temporário. Essas ocupações se expandiram não apenas pela impossibilidade de absorção pelo mercado de trabalho, mas também estiveram ligadas à opção de trabalhadores de não desejarem se incorporar em atividades assalariadas. Essas formas de

¹²⁶ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 162, 1874.

organização foram também alternativas importantes de emprego para as mulheres, por permitir a combinação das atividades domésticas com o trabalho remunerado. Mesmo com a incorporação massiva das mulheres solteiras e jovens no universo fabril, o trabalho domiciliar continuou permitindo que as casadas contribuíssem para a renda familiar, sem deixar de exercerem as funções básicas de mãe e de donas de casa para as quais tinham sido socializadas e educadas.¹²⁷

Outro grupo populacional importante analisado foi o da população escrava. O recenseamento dos cativos do Porto das Caixas também permitiu várias observações econômicas e sociais em relação a esse grupo populacional:

Gráfico 1.6. População escrava do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro.¹²⁸

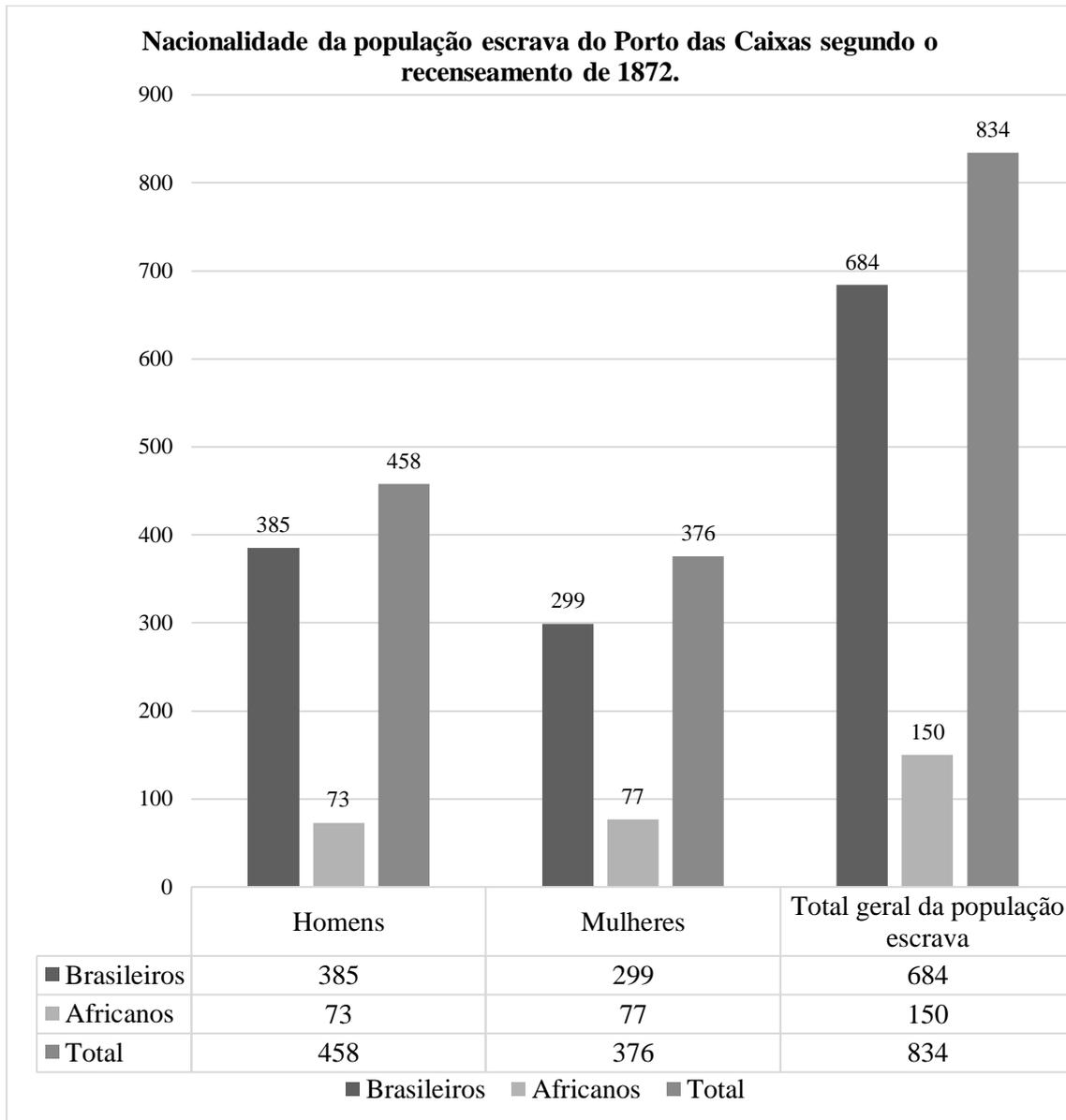
Pardos correspondiam a 35,1% da população escrava e pretos, 64,8%. Tanto de pardos quanto de pretos, a população feminina era menor que a masculina: 45% da população escrava

¹²⁷ SAMARA, Eni de Mesquita. *O que mudou na família brasileira? (Da colônia à atualidade)*. Psicologia USP, v. 13, n. 2, p. 34-35, 2002.

¹²⁸ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 160, 1874.

era composta por mulheres e 54,9% por homens, fato característico da escravidão brasileira, que tinha preferência por homens jovens e sadios.¹²⁹ Em relação à nacionalidade dos escravos, temos o seguinte gráfico:

Gráfico 1.7. Nacionalidade da população escrava do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro.¹³⁰

Dos 834 escravos, 82,0% eram crioulos, ou seja, nascidos no Brasil e 17,9% eram africanos. De uma maneira geral, a diminuição da população cativa na corte, nas duas décadas

¹²⁹ ROCHA, Cristiany Miranda. *Histórias de famílias escravas*: Campinas, século XIX. Campinas, SP: Editora da Unicamp, p. 123, 2004.

¹³⁰ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 160, 1874.

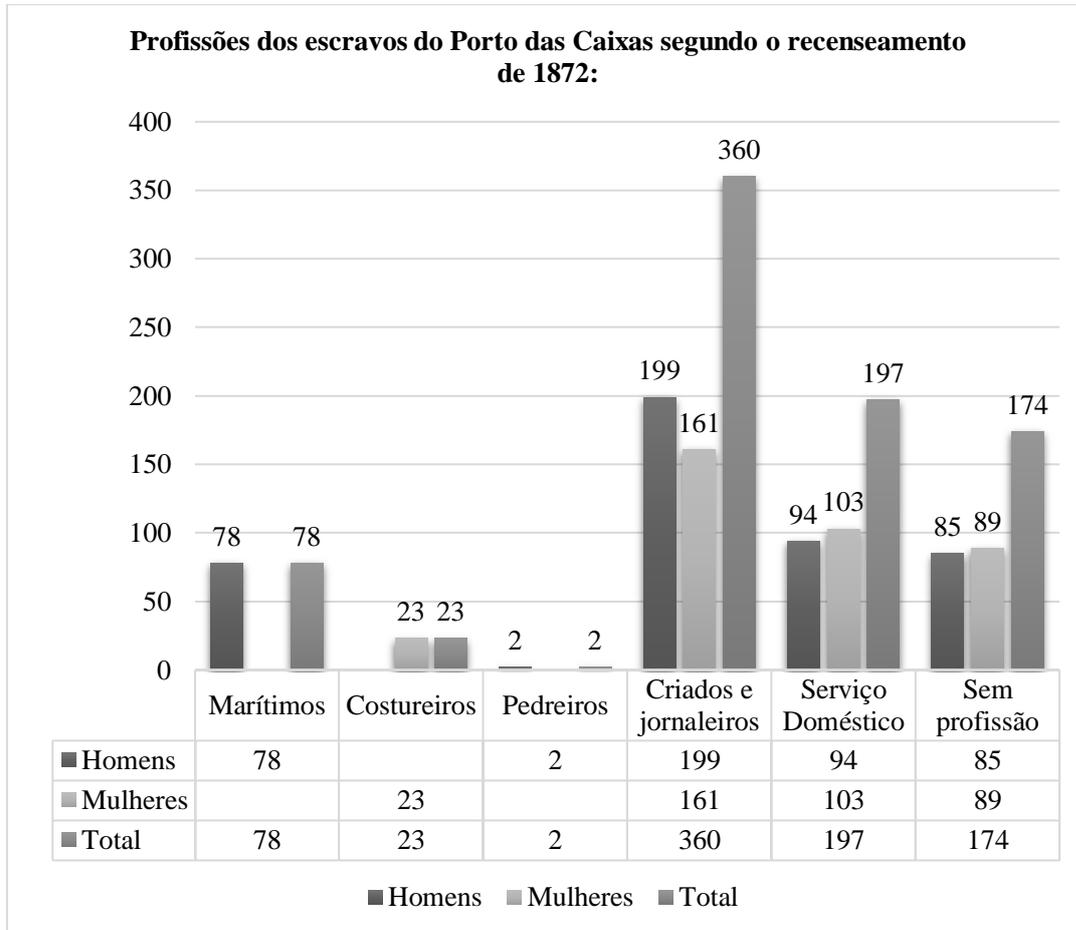
anteriores ao censo de 1872, acabou por conduzir uma tendência à *nacionalização* ou *crioulização* entre a população nessa condição,¹³¹ justificando assim o número bem maior de crioulos em relação aos africanos. A porcentagem encontrada de escravos africanos, 17,9% da população, pode ser fundamentada pelo ainda existente tráfico ilegal de escravos. Apesar da proibição do tráfico de escravos a partir da promulgação da lei de 1831, o tráfico ilícito continuou a ocorrer em várias localidades da província fluminense, com evidências apontando que os portos preferidos para o desembarque eram os ao sul e ao norte da província do Rio de Janeiro. Esses dois eixos eram justificáveis pela demanda por braços trabalhadores nas regiões interioranas do sudeste escravista.¹³² Nos anos de 1840, o tráfico ilícito era realizado de forma tão ostensiva, que navios negreiros despejavam suas cargas na Baía de Guanabara,¹³³ fornecendo mão de obra escrava africana para várias localidades do recôncavo, onde estava localizado o Porto das Caixas. Mesmo após 1850, com a promulgação da Lei Eusébio de Queiróz, o litoral fluminense ainda foi pontilhado por desembarques de africanos.¹³⁴ Tratando-se das profissões exercidas pelos escravos, tem-se o seguinte gráfico:

¹³¹ SOARES, Luís Carlos. *O" povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX...* p.35.

¹³² FREIRE, Jonas; SOUSA, Jorge Prata de. *O tráfico ilícito no litoral norte fluminense, c.1831- c.1858*. In: Revista eletrônica Documento Monumento, Dossiê História Regional: Historiografia e Ensino de História. Universidade Federal do Mato Grosso, Vol. 9, nº 1, p. 32-40, outubro de 2013.

¹³³ SOARES, Luís Carlos. *O" povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX...* p.43.

¹³⁴ PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. *José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850*. Revista Tempo, nº 31, p.297.

Gráfico 1.8. Profissões dos escravos do Porto das Caixas:

Fonte: *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro.¹³⁵

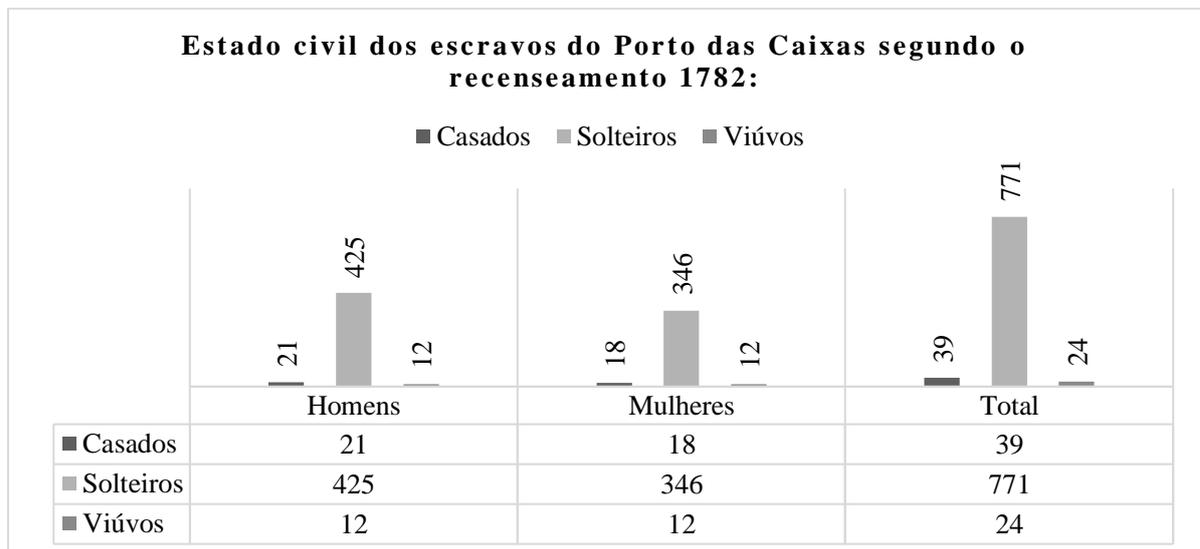
Em relação à população escrava, seis profissões apareceram no recenseamento de 1872: marítimos, costureiros, pedreiros, criados e jornaleiros e serviços domésticos. Criados, jornaleiros e serviço doméstico são as profissões com o maior número de escravos; dos 834 escravos, 66,7% exerciam essas funções. Escravos marítimos ficaram com 9,3% do total das profissões e, relacionando com a população livre, 63,3% dos marítimos eram escravos, o que não quer dizer que a população preta e parda livre não exercia essa função. Mais adiante, especificamente no capítulo 2, tópico 2.3, será demonstrado que o porto fluvial do Porto das Caixas era movido pela mão de obra negra, forra, liberta, escrava e de ganho e que a navegação através de faluas, canoas e barcos era realizada, em sua maior parte, por essa parte da população. Os marítimos, livres ou não, eram em sua maioria pretos e pardos. Jornaleiros era a

¹³⁵ *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 162, 1874.

denominação dada frequentemente para os escravos que apresentavam trabalho em regime de ganho.¹³⁶

Encontrou-se 174 escravos sem profissão específica, 23 costureiras e 2 pedreiros. As costureiras eram muito valorizadas, pois além de confeccionarem vestimentas para os senhores, suas famílias e para a escravaria, em caso de necessidade poderiam ser alugadas para indivíduos ou modistas. Nos escravos sem profissões específicas, geralmente estavam inclusos os idosos e inválidos, já não exerciam nenhuma função e os menores de dez anos de idade, que ainda estavam aprendendo algum ofício. No recenseamento não foram especificados os escravos de ganho nem os lavradores, provavelmente esses grupos foram encaixados nas profissões citadas. Segundo Luís Carlos Soares, as mudanças constatadas a partir da análise das profissões refletiram claramente as transformações da exploração do trabalho escravo no Rio de Janeiro, a partir da lei de 1850. Para Soares, se, até a primeira metade do século XIX, o braço escravo era utilizado em larga escala em todas as atividades, a partir de 1850, essa situação se inverteria gradualmente, passando a existir uma concentração dos trabalhadores cativos nas atividades domésticas, utilizados por seus próprios senhores ou alugados.¹³⁷ Sobre o estado civil dos escravos:

Gráfico 1.9. Estado civil dos escravos do Porto das Caixas:



Fonte: *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro.¹³⁸

¹³⁶ SOARES, Luís Carlos. *O "povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX...* p.94.

¹³⁷ _____. *O "povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX...*p.94-112.

¹³⁸ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p. 160, 1874.

Dos 834 escravos, apenas 4,6% eram casados e 2,8% eram viúvos. Esses dados não significam que a parte restante da população, 92,4% considerada solteira, não vivesse em união estável, fato que ocorria em diversas províncias. Para estabelecer uma ligação entre a realidade do Porto das Caixas e as demais, cita-se o caso da Freguesia São Paulo do Muriaé, onde o total geral dos casamentos de escravos apresentados no registro de batismo foi de 21,2% dos casos.¹³⁹ Segundo Vitória Schettini, através dos documentos trabalhados do século XIX, observou-se na província de Minas Gerais um grande índice de ilegitimidade, ou seja, o casamento não era fator determinante para os diversos setores da sociedade, fator que não impedia uma relação duradoura entre os parceiros e uma intensa rede de sociabilidade entre cativos, senhores e libertos, consolidado pelo compadrio.¹⁴⁰

Outro dado interessante é em relação ao grau de instrução dos escravos. Todos os 834 cativos eram analfabetos de acordo com o censo de 1872. Já a população livre tinha um percentual de 60,6% de analfabetos para 39,3% que sabiam ler e escrever. Sobre a idade, a maior parte da população, tanto livre quanto escrava, estava na faixa dos 26 aos 30 anos, com o percentual de 24,3% nessa faixa etária. Foram encontrados 2 escravos cegos e 14 aleijados, em uma porcentagem de 1,9% da população escrava total. Já o percentual de deficientes físicos na população livre ficou em 0,32%.

A análise do recenseamento de 1872 permitiu traçar o perfil populacional do Porto das Caixas que obviamente mudou muito desde o seu surgimento, no século XVI, a começar pelo baixíssimo número de caboclos em uma região que outrora foi o segundo maior aldeamento indígena do Rio de Janeiro. Foi possível observar as profissões mais exercidas pelos homens livres e escravos, demonstrando como a economia local mudou através da crise enfrentada após a inauguração do prolongamento até Villa-Nova, com a diminuição das atividades relacionadas ao comércio fluvial e o aumento das profissões de lavradores, criados e de serviços domésticos. O recenseamento de 1872 possibilitou a verificação do alto número das mulheres da localidade que exerciam alguma tipo de profissão e as atividades mais realizadas: lavradoras, serviço doméstico, criadas e costureiras. Essas atividades permitiam que as mulheres casadas conciliassem ambas funções, como donas de casas e trabalhadoras.

Percebeu-se o número significativo de negros e pardos livres na localidade, inclusive daqueles de nacionalidade africana. Também foi demonstrado o número de estrangeiros no

¹³⁹ SCHETTINI, Vitória Fernanda de Andrada. *Ilegitimidade e compadrio: o estudo dos nascimentos de filhos de mães escravas, São Paulo do Muriaé, 1852-1888*. Revista do IHGB, ano 167, n. 430, p. 5, 2006.

¹⁴⁰ _____. *Ilegitimidade e compadrio: o estudo dos nascimentos de filhos de mães escravas, São Paulo do Muriaé, 1852-1888...*p.3.

Porto das Caixas, em sua grande maioria formada por portugueses que exerciam a função de comerciantes.

Já sobre a população escrava, constatou-se que seu número era bem menor do que os demais grupos, com o percentual de 25,1%. Entre os escravos, ainda foi encontrado um número significativo de africanos, mesmo após a proibição do tráfico internacional de cativos. Todos os negros cativos foram classificados como analfabetos e o número de casados era muito menor do que os solteiros, o que não significou que eles não possuíam laços familiares e uniões estáveis. As profissões mais exercidas eram os serviços domésticos e os criados, além dos jornaleiros (possivelmente escravos de ganho). Apesar da crise que o Porto das Caixas passava em seu porto fluvial, ainda foi encontrado escravos exercendo a função de marítimos. Assim, através do recenseamento de 1872, além do perfil populacional, pode-se chegar a importantes conclusões sobre as relações comerciais e de trabalho que ocorreram no Porto das Caixas, no século XIX.

CAPÍTULO 2

AS RELAÇÕES COMERCIAIS E DE TRABALHO NO PORTO DAS CAIXAS NO SÉCULO XIX

Para compreender as relações comerciais e de trabalho no Porto das Caixas, deve-se retornar a década de 1830, com a introdução da cultura de café na província do Rio de Janeiro, momento em que o crescimento econômico da localidade chegou em seu ápice. Segundo Celso Furtado, apesar do café ser cultivado no Brasil desde o século XVIII, foi no século XIX que a cultura cafeeira assumiu uma enorme importância comercial, em fato pela alta de preços causada pela desorganização do grande produtor que era a colônia francesa do Haiti. Na primeira década da independência, o café já contribuía com 18% do valor das exportações do Brasil, colocando-se em terceiro lugar depois do açúcar e do algodão e nas duas décadas seguintes já passando para primeiro lugar, representando mais de 40% do valor das exportações.¹⁴¹ A produção do café, que se desenvolveu a princípio nas proximidades dos diversos portos da província e em caminhos já trilhados, favoreceu a revitalização de várias

¹⁴¹ FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 32ª edição, p. 86, 2005.

áreas do recôncavo da Guanabara que estavam passando pela já citada crise da produção canavieira,¹⁴² inclusive o arraial do Porto das Caixas.

O café, ao se transformar em produto de exportação, concentrou o desenvolvimento de sua produção na região montanhosa do vale do Paraíba, próximo a capital do país, na província do Rio de Janeiro. Com a chegada da corte portuguesa, várias estradas foram abertas, dentre elas a estrada da Polícia e do Comércio, feitas para regularizar o fluxo de mercadorias de Minas Gerais ao Rio de Janeiro. Essas estradas foram centrais para o deslanche da cafeicultura no médio vale do Paraíba, pois suas aberturas geraram uma intensa febre fundiária em suas margens.¹⁴³ Segundo Mariana Muazane e Ricardo Salles, o vale do Paraíba se estendeu econômica e socialmente para o conjunto da província do Rio de Janeiro, para o oeste velho paulista e para a Zona da Mata mineira. Para Muazane e Salles, o vale ainda alimentava economicamente o porto e a praça do Rio de Janeiro, em uma perfeita simbiose política e cultural com a corte Imperial.¹⁴⁴

A primeira fase da expansão cafeeira se realizou utilizando os tropeiros para transportar a produção das zonas agrícolas de serra acima até aos portos fluviais do recôncavo da Guanabara, e de lá até ao porto do Rio de Janeiro. A cafeicultura escravista brasileira combinou duas modalidades básicas de organização do processo de trabalho escravo presentes: as turmas sob comando unificado e o sistema de tarefas individualizado, permitindo aos senhores a imposição de uma enorme taxa de trabalho de seus escravos.¹⁴⁵

Essa dinâmica aumentou a riqueza dos proprietários de terras e comerciantes do Arraial do Porto das Caixas, cujo porto fluvial tornou-se o principal escoadouro da produção cafeeira local e de Cantagalo: “A ocupação da região serrana com o café, escoado pelos portos do recôncavo e o cultivo do produto na própria região, estimularam o crescimento de Itaboraí.”¹⁴⁶ Porto das Caixas tornou-se o ponto terminal de várias estradas sertanejas que varavam a cordilheira, movimentadas por milhares de burros em contínuo transporte de café e com uma navegação intensa.¹⁴⁷ Toda essa produção cafeeira enriqueceu os proprietários de terras e os comerciantes, formando uma elite escravocrata cujas bases econômicas eram a

¹⁴² SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX...* p. 18.

¹⁴³ MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. *O vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX*. In: GRIBERG, Keila e SALLES, Ricardo. *O Brasil imperial*, vol. II-1831-1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p.352-359, 2009.

¹⁴⁴ MUAZANE, Mariana; SALLES, Ricardo. *O Vale do Paraíba e o império do Brasil nos quadros da segunda escravidão*. Rio de Janeiro: Ed. 7 Letras, p.14, 2015.

¹⁴⁵ MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. *O vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX...*p.371.

¹⁴⁶ SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX...*p. 18.

¹⁴⁷ LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara...*p. 194.

2.1. Zona comercial por excelência: a importância comercial do porto fluvial da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas para a Província do Rio de Janeiro

Conforme já foi apresentado, desde o início da ocupação humana na Freguesia de Imaculada Conceição do Porto das Caixas, o rio Aldeia que corta a localidade foi utilizado como forma de transporte e rota comercial. Os primeiros engenhos da região e de lugares próximos usavam a via fluvial como forma de levar a produção açucareira até aos portos da corte. Tropeiros e suas tropas de mulas, aproveitando-se das trilhas indígenas, eram encarregados do transporte de gente e de mercadorias, que desciam até a Baía de Guanabara através do rio Aldeia e Macacu, utilizando botes e faluas em viagens que duravam dias.

Apesar da grande movimentação, esse transporte sempre foi problemático, porque os rios eram estreitos e assoreados, alguns deles só tendo água suficiente na época das chuvas de verão.¹⁴⁹ Mas não só o Porto das Caixas foi prejudicado pelo assoreamento e dificuldades de navegação do seu rio. O rio Iguassú, rota de navegação da vizinha vila de Iguassú, serviu a centenas de tropas carregadas de mercadorias, destinadas aos portos da vila, transportadas em barcos e saveiros (barcaças de fundo chato) em busca da baía de Guanabara, também padeceu com o mesmo problema. O processo de desmatamento que se abateu durante muitos anos sobre as encostas da serra, destruiu lentamente a proteção dos seus mananciais, diminuindo os veios e conseqüentemente provocando a obstrução do rio e seu extravasamento, com a formação de pântanos. Lama e plantas aquáticas era o que se encontrava na decrescente lâmina de água durante a maré vazante, só permitindo a navegação pesada na fase da preamar.¹⁵⁰

Mesmo dependendo das marés e passando constantemente pelo problema dos bancos de areia e assoreamentos¹⁵¹, o porto fluvial da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas conseguiu adquirir uma importância comercial para a província do Rio de Janeiro, graças ao prestígio de seus comerciantes no Império e por continuar sendo a rota final de várias tropas. Na descrição de Thomas Ewbank abaixo, pode-se perceber os contratempos causados pelos assoreamentos dos rios da bacia do Macacu e a espera da maré alta para a navegação:

¹⁴⁹ MACHADO, Lia Osório. Trabalho de pesquisa realizado pela Profa. Dra. Lia Osorio Machado, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, integrou a primeira fase do projeto "Gente do Caceribu"... p.5.

¹⁵⁰ PERES, Guilherme. *Do Rio Iguassú Ao Sarapuhí: Primeiro Projeto Ferroviário do Brasil*. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, maio de 2004, p. 22.

¹⁵¹ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*...p.50.

Às três horas da tarde desembarcávamos uma milha adentro do rio Macacu. O barco entrou uns oitenta centímetros na terra e por algum tempo as rodas trabalharam na lama. Um ou dois barcos passaram por nós e vieram com brincadeiras comuns no Hudson nos primeiros dias de navegação- oferecendo-se para dar notícias nossas, para levar cartas, etc. Em meia hora a maré subia e nós entrávamos.¹⁵²

Da mesma forma que a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição surgiu, também surgiram inúmeros outros núcleos urbanos, como São Pedro de Aldeia, Iguaçú, Inhomirim, Meriti e São Gonçalo. Segundo Caio Prado Júnior, os produtores dispunham da navegação fluvial para romper as distâncias enormes dos trajetos, devendo aos indígenas as grandes variedades de embarcações, canoas, jangadas, ajoujo, barçaça, saveiro, lanchas e faluas, todas servindo para a navegação fluvial ou litorânea. ”¹⁵³

Com a vinda da família real para o Brasil, os portos fluviais, que já estavam com um crescimento considerável graças ao ouro das regiões de Minas Gerais, sofreram uma ascensão econômica devido ao aumento do consumo de gêneros alimentícios que a mudança da Corte causou. A Corte preocupou-se em abrir estradas e, fato quase inédito, melhorar as comunicações entre as capitâneas.¹⁵⁴ Começou então a etapa inicial de um processo de múltiplas transformações que, na sua totalidade, configuram a adaptação da monarquia lusa, agora estabelecida nos trópicos, às implicações do processo bastante complexo de interiorização da metrópole.¹⁵⁵ Essa interiorização da metrópole favoreceu uma intensa movimentação de tropas comerciais com gêneros de primeiras necessidades. Assim, o Rio de Janeiro ficou definido como polo drenador de vários produtos, que chegavam ao porto principal através de inúmeros portos fluviais localizados ao entorno da baía de Guanabara, em especial no seu recôncavo, onde estava localizado o Porto das Caixas, como pode-se ler na descrição de Augusto de Saint-Hilaire:

De todo o distrito de Mata, como dos arredores da fazenda do padre Manoel, as mercadorias destinadas ao Rio de Janeiro são embarcadas no Porto das Caixas. O transporte para aí se faz em lombo de burro em sacos de couro, ou em carros puxados por bois. Da mata do Porto das Caixas, situado como desse, na baía, há cerca de sete léguas e é de 40 francos o frete de um carro que carrega vinte sacos de açúcar de quatro alqueires cada. Exige-se em seguida 160 réis (um franco) pelo transporte de cada saco pelas pequenas embarcações que vão do Porto das Caixas ao Rio de Janeiro. Neste distrito a cana de açúcar dura dois ou três anos, segundo a natureza do terreno. Além das plantações de cana, vi ainda outras de mandioca e de milho, porém em menor número. Entre as canas plantam frequentemente feijão e milho, de

¹⁵² EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, p. 27, 1976.

¹⁵³ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*: colônia...p. 258-259.

¹⁵⁴ DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos*...p.35.

¹⁵⁵ FALCON, Francisco José Calazans. *Chegada da corte 200 anos*. Acervo, Rio de Janeiro: V. 21, nº 1, p. 12, jan./jun. 2008.

que fazem sucessivas "colheitas. A maioria dos cultivadores fazem suas remessas por conta própria; outros vendem suas mercadorias a negociantes que as veem procurar no local, e acontece que às vezes falsas especulações dos compradores fazem com que os produtos tenham aí preços mais elevados que no Rio de Janeiro.¹⁵⁶

Percebe-se o valor do frete para vinte sacos de açúcar, em um total de 6.400\$Rs e de 160\$Rs para cada saco embarcado do Porto das Caixas até o Rio de Janeiro, além do comércio e transporte de mandioca, milho e feijão para o abastecimento da corte. Para Patrícia Gomes da Silveira, o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro provinha das Freguesias de Itaboraí, Itaguaí, Magé, Jacutinga, Parati e Campos dos Goytacazes,¹⁵⁷ utilizando os rios para realização dessa distribuição de gêneros. Porto das Caixas transformou-se em elo entre a capital do Império e as demais regiões, através de seu porto fluvial, que ficou conhecido em todo o Brasil e exterior,¹⁵⁸ por meio da repercussão dos viajantes que ali passavam e por causa de seus ilustres moradores.

Vários são os relatos desses viajantes sobre a região, demonstrando a significância que a localidade obteve. James Cooley Fletcher e Daniel Parish Kidder escreveram que poderiam chegar “a florescente Porto das Caixas” de carro ou em mulas e que era lugar de reunião geral das tropas que trazem café e açúcar para as colônias suíças de Nova Friburgo e Cantagalo e grande parte da região circunvizinha: “Aqui são também desembarcadas as mercadorias que voltam da capital para a troca de produtos.”¹⁵⁹ Kidder continuou a descrição em sua outra obra, *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo*, também destacando a dificuldade de navegação do rio local:

Entramos novamente no rio do Porto das Caixas. Era tão estreito e sinuoso esse riacho que não se podam usar os remos. Prevendo tais emergências havíamos leva do varejões que então nos impulsionaram a uma velocidade bastante razoável. O arraial do Porto das Caixas está situado nas fraldas de um outeiro em cuja base serpeia o riacho que lhe dá o nome e a sua razão de ser.¹⁶⁰

¹⁵⁶ DE SAINT-HILAIRE, Augusto. *Viagens pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 266-267, 1941.

¹⁵⁷ SILVEIRA, Patrícia Gomes da. *A Metrópole é aqui: Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX*. Revista *Espaço Aberto* Programa de Pós-Graduação em Geografia Universidade Federal do Rio de Janeiro, v. 2, nº2, p. 133, julho/dezembro 2012.

¹⁵⁸ FERREIRA, Osvaldo Luís. *Itaboraí ontem e hoje: Síntese histórica...*p. 17-18.

¹⁵⁹ FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros: esboço historico e descritivo...*p.338-339.

¹⁶⁰ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo...*p. 164-165.

Débora Alves, em *Viagem de Ernst Hasenclever à Colônia Nova Friburgo, em 1840*, frisou a passagem do viajante na região do Porto das Caixas. Ernest cruzou outro caminho, por terra, passando por Niterói, São Gonçalo até chegar a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. Segundo Alves, Ernest explicou que o caminho pela Freguesia era um desvio, já que o percurso mais rápido para a colônia de Nova Friburgo era pela vila de São João de Itaboraí, mas que na sua opinião, seria mais proveitoso passar pelo “porto miniatura” para ver as inúmeras barcas que diariamente traziam do porto do Rio de Janeiro, tonéis, fardos e caixas com todo o tipo de mercadoria para os tropeiros. Ernest também comentou que Porto das Caixas ficava muito bem localizado para comprar pequenos estoques de café provenientes do interior e vender, com vantagem, na capital. Na sua opinião, a única desvantagem era o clima. Apesar do solo ser fértil, a vila ficava em uma região pantanosa e febril e, para se aguentar este clima, era necessário se ter uma constituição excelente.¹⁶¹

Em uma descrição mais minuciosa, Gilbert Farquhar Mathison, em sua obra *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822*, relatou sua viagem para a localidade, descrevendo bem os moradores e hábitos locais. Segundo Mathison, o embarque da produção do interior para a capital era feito em uma escala bem maior na região, observando várias mulas e tropeiros que as aguardavam, indo e vindo continuamente, muitos dos quais viajavam juntos com o intuito de se protegerem. Os hábitos e vestimentas dos moradores não foram esquecidos, merecendo uma descrição a parte por Mathison:

Usam chapéus pretos de abas largas, com copas baixas, amarrados por uma fita abaixo do queixo, casacos e coletes de veludo, em cores diversas – azul, roxo ou vermelho – com botões em metal, calças de pano e linho e altas polainas pretas, com abotoamento acima dos joelhos. Uma capa ou manta azul, parecida com as que se usam em Portugal, por vezes forradas em vermelho, são jogadas displicentemente, ainda assim de modo gracioso, por sobre os ombros, e tornam o conjunto realmente pitoresco. Imagine um personagem, assim equipado, montado em uma mula, com uma sela portuguesa e estribos, e um extraordinário suporte para pistolas e coldres.¹⁶²

Gilbert Farquhar Mathison ainda traçou o perfil dos comerciantes locais em “astutos, vingativos e gananciosos quando se trata de dinheiro, e extremamente viciados quando se trata de jogo”, porém “honestos em relação a seus empregadores, cumpridores da palavra

¹⁶¹ ALVES, Débora Bendocchi. *Viagem de Ernst Hasenclever à Colônia Nova Friburgo em 1840*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História ANPUH. São Paulo: p. 1-2, Julho 2011. Disponível em <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300033107_ARQUIVO_ViagemdeErnstHasencleveraColoniaNovaFriburgoem1840II.pdf>. Acesso em 09 de agosto de 2016.

¹⁶² MATHISON, Gilbert Farquhar. *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822*. Londres: Charles Knight, 1825.

empenhada, decididos e ativos.”¹⁶³ Para Mathison, a Freguesia do Porto das Caixas era constituída quase que exclusivamente de vendas ou pequenas tabernas, para a acomodação dos viajantes e algumas lojas, com artigos de fabricação estrangeira, que os tropeiros sentiam tentados a comprar em sua volta para casa. Mercadorias em algodão e ferramentas inglesas, tecidos e chapéus constituíam nas principais mercadorias dessas casas comerciais, enfim um lugar comercial em sua essência.

O grande número de relatos de viajantes sobre a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas se deve pelo fato da região ter se tornado ponto de passagem dos imigrantes que chegavam para a colônia de Nova Friburgo. A Freguesia converteu-se em local onde os futuros colonos esperavam para seguir caminho até a colônia suíça, aumentando o número de estrangeiros no local e o comércio:

Dos colonos que vierão no brigue Experiência, 161 já partiram de mesmo bordo para o Porto das Caixas, donde seguirão para Cantagallo, para serem empregados como lavradores nas fazendas do Sr. Barão de Nova Friburgo. ”¹⁶⁴

No mapa abaixo, pode-se ver o reconhecimento do rio Macacu e da estrada que conduzia à Nova Friburgo, colônia suíça. Em destaque a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas:

¹⁶³ MATHISON, Gilbert Farquhar. *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822...*p.25.

¹⁶⁴ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Nº 211, 01 de agosto de 1854, p. 1.

**Mapa 1.5. Reconhecimento do rio de Macacu e da estrada que conduz à Nova Friburgo:
(Colônia Suíça)**



Fonte: *Reconhecimento do rio de Macacu e da estrada que conduz a Nova Friburgo: Colônia Suíça* (modificado pelo autor).¹⁶⁵

A chegada dos colonos à Nova Friburgo aumentou a produção agrícola da região e, por consequência, os produtos transportados até o Porto das Caixas. Segundo a publicação do *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal*, do dia 29 de setembro de 1852, além do milho, a batata e o toucinho eram produzidos na região da colônia suíça “que os colonos sobre seus proprios animaes transportão para Sant”Anna ou Porto das Caixas, ambos na margem do Macacu”.¹⁶⁶ O milho por eles cultivado supriu as necessidades desse gênero, que constantemente entrava em escassez no mercado. Nota-se também a função de tropeiro exercida pelos colonos, que levavam, na volta para Nova Friburgo, produtos estrangeiros:

¹⁶⁵ *Reconhecimento do rio de Macacu e da estrada que conduz a Nova Friburgo:(Colônia Suíça)*. Disponível em < <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/16553>>. Acesso em 24 de novembro de 2016.

¹⁶⁶ *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal*. Rio de Janeiro: Anno IX, nº 272, 29 de setembro de 1852, p. 2.

As numerosas tropas que, sahindo daquelle termo (Friburgo) carregadas de milho para levar ao ponto de embarque no Porto das Caixas, produzem dous grandes beneficios: o primeiro fazendo o excedente do produto produzido na colônia um avultado consumo, suprindo desta fórma para tão importante artigo as vezes de mercado que não tinha na colônia, e um dos seus maiores defeitos; o segundo, transportando no regresso, por módicos fretes, os artigos de importação estrangeira que por isso chegam a villa por preços baixos, e ao alcance das forças de consumo dos habitantes do logar.¹⁶⁷

Além do milho, da batata, do toucinho, os colonos suíços também cultivaram o café, que foi um dos grandes fatores do crescimento da importância comercial da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. A cultura de café aumentou a abertura de numerosas estradas e de vários outros portos fluviais, por via dos quais era a produção transportada até o porto do Rio de Janeiro, sendo o Porto das Caixas de grande significância, pois a estrada que ligava a freguesia à Cantagalo (vizinha de Nova Friburgo), tornou-se uma das mais importantes da província, com as rendas de suas barreiras alcançando cifras consideráveis.¹⁶⁸ A exportação anual de café de Cantagalo no ano de 1839 foi de 200 mil arrobas de café, a maioria descendo pela estrada até o Porto das Caixas. Cada arroba transportada nas costas dos animais custava 800\$Rs para o produtor, principalmente por causa dos caminhos, em sua maioria em péssimas condições.¹⁶⁹

Milliet de Saint-Adolphe afirmou a importância que o café produzido em Cantagalo teve para a localidade, relatando que o Porto das Caixas era um povoação considerável e de grande trato da província do Rio de Janeiro, onde seu porto admitia, com o favor da maré, barcos e lanchas. Era também o depósito mais considerável de caixas de açúcar bem como das sacas de café que vinham por terra das cabeceiras do rio Macacu ou das fazendas próximas. Saint-Adolphe descreveu que as mulas que vinham com carga dos distritos de Cantagalo e do de Nova Friburgo eram encaminhadas para esse porto, tanto por ser o mais próximo, como por “serem mui activos e dados ao commercio os habitantes d’elle, os quaes em todas as marés, quer seja dia, quer seja noite, despachão um grande numero de barcos para o Rio-de-Janeiro”.¹⁷⁰

¹⁶⁷ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno IX, nº 272, 29 de setembro de 1852, p. 1.

¹⁶⁸ SIMONSEM, Roberto C. *Evolução Industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 182-183, 1973.

¹⁶⁹ *O Despertador Commercial e Político*. Rio de Janeiro: 03 de abril de 1839, p.2.

¹⁷⁰ DE SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet. *Diccionario geographico, historico e descriptivo, do imperio do Brazil*. Tomo II...p.351-352.

No relatório do presidente da província do Rio de Janeiro, já no ano de 1857, apresentado pelo então vice-presidente João Manoel Pereira da Silva, o Porto das Caixas é descrito como “terceiro porto em importância no commercio, recebe a produção do município de Itaboraí, Santo Antônio de Sá, Nova Friburgo, parte de Cantagallo, Rio Bonito, Saquarema, maricá e Capivary”. Nesse relatório, também foi especificado os produtos exportados e importados pelo porto, além dos valores pagos. No ano de 1856, o Porto das Caixas exportou para a corte 1.280,00 arrobas de café, além de muito milho, arroz, feijão, farinha, aguardente, açúcar, tijolos e telhas, possuindo 20 de barcos a vela, que suportavam uma lotação de 1.200 a 2.000 arrobas. Percebe-se que apesar do café ser o ponto alto do comércio do Porto das Caixas, ele não estava limitado somente a este gênero, tendo uma variedade de produtos comercializados e transportados.¹⁷¹ Analisando as publicações do jornal *o Popular* do mesmo ano, pode-se observar essa diversidade de produtos comercializados no Porto das Caixas:

Quadro 1.1. Gêneros comercializados no Porto das Caixas:

Gêneros:	Aguardente pipa	
	Açúcar	Branco
		Mascavinho
	Arroz socado branco	
	Farinha	Fina
		Grossa
	Feijão	Preto superior
		Branco
		Mendobi
		Cavallo
	Pardo e riscado	
	Goma superior	
	Carne seca	1º sorte
		2ª ordinária
	Sal	
	Toucinho	de Minas
		de Santos
Fumo		
Milho novo		

Fonte: *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios.*¹⁷²

Toda essa diversidade de gêneros eram transportados através de barcos, que realizavam viagens do Porto das Caixas até a corte, com um valor considerável de arrecadações

¹⁷¹ SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX...*p. 92-95.

¹⁷² *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios.* Porto das Caixas, Rio de Janeiro: nº 83, 17 de janeiro de 1855, p.4.

comerciais. No ano de 1857, o valor arrecadado com as importações foi de 2,600:000\$000Rs.¹⁷³ Em uma publicação do *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal* foi descrita minuciosamente as viagens de transporte de gêneros feito pelo Porto das Caixas. Através da análise das informações contidas nesse periódico, notou-se uma divergência no número de viagens anuais descrita no relatório de presidente da província, que relatou um número de 80¹⁷⁴, para o número publicado *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal*, que relata 84 viagens anuais¹⁷⁵. Também observou-se um número diferente de barcos nas duas fontes: 20 barcos no relatório do presidente da província e 16 no periódico. Essa divergência deve-se ao fato de a segunda descrição ter sido feita pelos comerciantes locais, com informações mais precisas da região. É importante salientar que cada saco tinha a capacidade de 4 arrobas e que do total anual transportado, de 2.066.400 arrobas, 1/2 era de café, ou seja, 1.033,200 arrobas. Convertendo em quilogramas, tem-se um total de 30.353.349,600 toneladas de produtos transportados anualmente do Porto das Caixas para o Rio de Janeiro, dos quais 15.176.674,800 toneladas eram de café.

Porto das Caixas tinha seu comércio estimulado de duas maneiras: pela função intermediária e pela existência de um mercado local, sendo agrupado em três categorias: a primeira formada por atacadistas e comissionários que recebiam os produtos da corte e distribuía pelo comércio local, a segunda era de negociantes a varejo ou a retalho e a terceira categoria formada pelos armazéns de secos e molhados, artesãos e mascates. As casas de comissão faziam o papel de intermediárias entre os fazendeiros de café e os exportadores do produto,¹⁷⁶ que em sua maioria eram os donos dos barcos que faziam o comércio para a corte e responsáveis pelo porto fluvial da freguesia.¹⁷⁷ A Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas era dividida em três zonas comerciais: campinho, próximo ao porto fluvial, onde estava o grosso comércio atacadista; zona mista, ocupando as ruas de Santo Antônio e tinha comércio varejo e atacado e zona do comércio, com as casas de varejo nas ruas da Conceição.¹⁷⁸

¹⁷³BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro*, na 2ª sessão da 12ª Legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva em 01 de agosto de 1857, p. 69. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000072.html>>. Acessado em 26 de junho de 2016.

¹⁷⁴ BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro*, na 2ª sessão da 12ª Legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva em 01 de agosto de 1857, p. 69. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000072.html>>. Acessado em 26 de junho de 2016.

¹⁷⁵ *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

¹⁷⁶ FRÉDÉRIC, Mauro. *O Brasil no tempo de Dom Pedro II-1831-1889*. São Paulo: Companhia das Letras, p.44, 1991.

¹⁷⁷SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX...*p.15.

¹⁷⁸ MAGALHÃES. João de. *Reminiscências do Porto das Caixas...*p. 15.

É inegável que a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, no século XIX, se tornou uma zona comercial significativa, alcançando uma considerável importância comercial para a província do Rio de Janeiro. Apesar de ser ponto de embarque de produtos desde o século XVI e de levar o nome de “Porto das Caixas” por causa das caixas de açúcar que ficavam nas margens do rio Aldeia a espera de embarque, foi após a vinda da família real portuguesa para o Brasil, a chegada dos imigrantes na colônia de Nova Friburgo que o Porto das Caixas adquiriu seu *status* de grande centro comercial da província do Rio de Janeiro, graças ao grande número de gêneros importados, exportados e comercializados pelo porto e ao surto cafeeiro do vale do Paraíba. Todo esse movimentado comércio proporcionou o enriquecimento dos comerciantes locais, o aumento do prestígio no Império das famílias mais abastadas e a manutenção de um estilo de vida “civilizado”.

Sempre citado, o transporte fluvial não foi o único responsável por essa importância econômica adquirida. Ele foi somente o ponto final de um comércio, movido por tropas que cortavam as serras, enfrentando péssimas estradas, adversidades e contratemplos. Nos lombos das mulas é que todas as mercadorias chegavam até as faluas do Porto das Caixas, em um ciclo comercial que terminava no porto do Rio de Janeiro.

2.2. Entre mulas e faluas: o comércio tropeiro no porto fluvial da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas

Toda circulação de mercadorias no porto fluvial da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas e nos demais portos do recôncavo da Baía de Guanabara só foi possível graças à figura do tropeiro, que realizava a ligação entre o interior e o litoral. Para Rafael Straforini, o tropeirismo possibilitou que a porção meridional do Brasil adquirisse uma configuração diferenciada, primeiramente porque foram os tropeiros que efetivaram a política da Coroa Portuguesa de ocupação e manutenção das fronteiras; segundo, porque ao ser um sistema voltado para a circulação e abastecimento interno, as relações, a divisão social e territorial de trabalho foram diferenciadas e terceiro, porque possibilitou, mesmo que de forma rudimentar, a comunicação entre os mais distantes e isolados povoados, vilas e cidades, através de complexo de rotas e trilhas que passaram a cortar todo o território.¹⁷⁹

¹⁷⁹ STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba, São Paulo: Ed. TCM Comunicações, p.15-16, 2001.

Em concordância com Pandiá Calógeras¹⁸⁰ e Satie Mizubuti,¹⁸¹ Rafael Straforini afirmou que figura do tropeiro além de ter tido um sentido social, pois foi um facilitador da aproximação entre o mundo rural e urbano, também adquiriu uma grande importância na formação de novos núcleos populacionais, já que com as suas tropas de muares transportavam mercadorias a longas distâncias, semeando “embriões de cidades” à beira das estradas e nos locais de pouso.

Filipe Cordeiro de Souza Alгатão relatou que graças ao tropeiro os mundos conectaram-se, as novas tendências penetraram no interior das províncias, as cidades do interior modernizaram-se. Assim o tropeirismo cumpriu seu papel de não apenas ser um transportador de mercadorias, mas também de tendências, modismos, novos hábitos.¹⁸²

Apesar de existir um núcleo populacional na Freguesia do Porto das Caixas desde o século XVI, foi o tropeirismo que alavancou e manteve as relações comerciais do local, fazendo a ligação do interior da província do Rio de Janeiro e de outras com a capital da corte. O que se percebe é que não só na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, mas em quase todo o território brasileiro, a figura do tropeiro quebrou um hiato entre ambas as realidades.¹⁸³

Isnara Pereira Ivo afirmou que os tropeiros ou “homens de caminho” foram agentes integralizadores, responsáveis também por aberturas de caminhos proibidos e artérias do comércio ilegal. Para Ivo, não se pode pensar nos tropeiros somente como imersores dos interesses metropolitanos de interiorização, eles foram sobretudo responsáveis pela intensificação de um processo de trocas culturais com as áreas mineradoras das Gerais e do Império português e pela criação de novas rotas comerciais, legais e ilegais.¹⁸⁴

O fluxo de pessoas tornou a região mineradora a de mais intenso ritmo de migração do período colonial brasileiro, transformando as cidades auríferas em lugar de passagem para uma

¹⁸⁰ CALÓGERAS, Pandiá. *Transportes arcaicos...* p.12.

¹⁸¹ MIZUBUTI, Satie. *Sobre a formação da mão-de-obra industrial no Brasil e a imigração estrangeira - 1890-1930...* p.47.

¹⁸² ALGATÃO, Filipe Cordeiro de Souza. *O tropeiro como propagador cultural e mola mestra da cultura cafeeira no século XIX*. Almanack [online], n. 1, p.5, 2011. Disponível em: <www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao41/materia06/texto06.pdf>. Acesso em 14 de setembro de 2016.

¹⁸³ _____. *O tropeiro como propagador cultural e mola mestra da cultura cafeeira no século XIX...*p.5.

¹⁸⁴ IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos, comércio e cores nos sertões da América portuguesa - século XVIII*. Tese apresentada ao curso de doutorado em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: Departamento de História/FAFICH, p. 227-231, 2009. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/VGRO-82TM88>>. Acesso em 29 de outubro de 2016.

ampla e diversificada população.¹⁸⁵ Para Laura de Mello e Souza, a descoberta do ouro provocou um desequilíbrio sem precedentes, com levadas migratórias numerosíssimas sobre a nova região das Minas, com caudais humanos de habitantes luso-brasileiros de Salvador e Rio de Janeiro ou ainda, por reinos atraídos pelo enriquecimento fácil.¹⁸⁶ Localizada à grande distância do litoral, dispersa e em região montanhosa, essa nova população que se fixou nessas localidades dependeu para tudo de um complexo sistema de transporte. A tropa de mulas constituiu uma autêntica infraestrutura de todo o sistema.¹⁸⁷ O comércio de abastecimento forneceu os elementos tecnológicos (estradas) e o sistema de tropas manteve a mão de obra escrava, base do sistema produtivo, incentivando o povoamento de áreas até então desertas.¹⁸⁸

Antônio Carlos de Jucá Sampaio descreveu em seu trabalho *Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico* que a relação entre a participação do Rio de Janeiro no comércio com as áreas mineradoras e o aumento da importância no contexto dos negócios imperiais tornou-se mais clara numa correspondência de um sucessor de Menezes, Luís Vahia Monteiro, quase uma década depois: “Esta terra é hoje um Império, donde carrega todo o tráfico da América, e descarrega todo o peso, e aviamento dos governos das Minas Gerais e São Paulo”. Essa citação feita por Sampaio ressaltou o papel estratégico que o Rio de Janeiro passou a desempenhar após a descoberta do ouro, graças exatamente às suas relações privilegiadas com as regiões auríferas.¹⁸⁹

Segundo Sampaio, o primeiro impacto da produção aurífera direto foi na economia colonial, com o aumento dos preços. Uma análise sistemática do comportamento dos preços na passagem do século XVII para o seguinte confirma essa elevação, a começar pelo preço do escravo, valor esse de importância fundamental numa sociedade escravista. O mesmo ocorreu com os alimentos. As regiões mineradoras tornaram-se grandes consumidoras de alimentos, favorecendo o aumento da produção e do valor dos gêneros alimentícios. A produção aurífera também possibilitou a colonização de novas áreas, até então pouco ou nada integradas ao espaço colonial, significando uma expansão forte das relações entre as diversas regiões coloniais.

¹⁸⁵FARIA, Sheila de Castro; FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. *A economia colonial brasileira (séculos XVI-XIX)*. São Paulo: Atual, p. 73, 1998.

¹⁸⁶SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a sombra: Política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, p.81, 2006.

¹⁸⁷FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil...*p.58.

¹⁸⁸LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842...* p. 199.

¹⁸⁹SAMPAIO. Antônio Carlos Jucá de. *Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico...*p.1.

Gestava-se assim uma nova geografia econômica, baseada nas relações das áreas mineradoras com as áreas não-mineradoras. Em primeiro lugar, as relações das regiões não-mineradoras com as áreas de mineração. O ouro foi sem dúvida o eixo central das mudanças econômicas, mas ainda mais importantes eram o que pode-se denominar de consequências do ouro, com rápida ocupação de novas regiões, representando um mercado consumidor intenso e em expansão constante, sendo abastecido não só de escravos ou produtos internos, mas também de produtos europeus, asiáticos e americanos. Esses abastecimentos geraram eixos mercantis específicos, voltados para o comércio com as áreas mineradoras e sistemas agrários destinados à produção de artigos primários para essas mesmas áreas. Os eixos mercantis tinham por função essencial interligar as regiões mineradoras, todas localizadas no interior do continente, com o Atlântico. Por isso mesmo, as cidades mais beneficiadas com tais eixos eram as situadas no litoral.

Destacaram-se Rio de Janeiro e Salvador, antigas cidades coloniais e que no alvorecer do setecentos eram já importantes centros administrativos e econômicos. A importância das duas urbes fica clara na análise dos caminhos que as ligavam às Minas do Ouro. A maior proximidade do Rio de Janeiro em relação às regiões mineradoras fez com que desde o início a cidade se impusesse como porto de destino do ouro. Ao longo da primeira metade do século XVIII, a praça carioca vai ultrapassar a de Salvador em importância dentro do sistema mercantil imperial, tornando-se, assim, a principal da América portuguesa. Logo se tornou a cidade opulenta mais que todas as do Brasil, por razão do seu largo comércio, e por serem os seus gêneros os mais preciosos. Esse crescimento refletiu-se não só no tráfico negreiro, como já vimos, mas também nos outros ramos do comércio. Em outras palavras, a produção de alimentos era, na verdade, um pressuposto para a própria existência das atividades de exportação. Nas regiões não-mineradoras, essa diversificação era igualmente significativa. No Rio de Janeiro, a primeira metade do setecentos vê a queda da produção de açúcar e a enorme expansão da produção de alimentos.¹⁹⁰

Para Maria Isabel Chrysostomo, o movimentado comércio do ouro criou mercados em diferentes regiões brasileiras, desenvolvendo pela primeira vez um expressivo comércio interno, voltado para a subsistência, que cresceu com a abertura dos caminhos ligando o sertão ao litoral, integrando diversas áreas a partir das mulas. Segundo Chrysostomo, o aumento do consumo interno redefiniu as áreas de produção das regiões Nordeste, Sudeste, Centro Oeste e

¹⁹⁰ SAMPAIO, António Carlos Jucá de. *A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII*. O Brasil Colonial, v. 3, 2014, p. 2-13.

Sul que se especializaram para atender o rico mercado localizada na região das Minas.¹⁹¹ Pode-se incluir o Porto das Caixas como uma dessas áreas que ligavam o sertão ao litoral e que abastecia o mercado mineiro. Sendo assim, é correto afirmar que Minas se encontrava subordinada, em termos comerciais, ao Rio de Janeiro, Bahia e, secundariamente a Portugal.¹⁹²

No século XVIII e com a queda da arrecadação aurífera, a produção agrícola passou a ocupar maiores extensões nas áreas antes mineradoras, aumentando consideravelmente no século XIX. Arno Wehling e Maria José C. de M. Wehling, em sua obra *Formação do Brasil colonial*, descreveram que, no início do século XIX, o interior da estrutura colonial apresentou fatores novos, com a diversificação das fazendas mineiras, a expansão da família nuclear do homem livre e da família escrava, além da agricultura de abastecimento dos núcleos urbanos, a navegação de cabotagem e a acumulação de bens por escravos e homens livres que faziam pequenos serviços urbanos.¹⁹³

Vitória Fernanda Schettini também relatou novos fatores estruturais nas regiões mineiras. Segundo Schettini, em meados do século XIX houve uma aceleração pela ocupação de áreas, além das áreas mineradoras, ainda não povoadas, da província de Minas Gerais, e o leste mineiro foi considerado lugar de excelência para esta ação. Essas novas fronteiras em expansão levaram a um aumento populacional, fato que possibilitou a abertura de várias rotas e caminhos, favorecendo o escoamento da produção, possibilitando uma complexa rede de intercâmbio mercantil entre os povoados que se instalaram e outras vilas já existentes e criando novas rotas comerciais.¹⁹⁴

Como já dito, Porto das Caixas tornou-se um importante centro comercial, não propriamente pelo comércio local, mas pelo elo entre mercadorias e passageiros, do interior para a corte.¹⁹⁵ O Caminho Novo ou a Estrada Real de Minas, que possibilitou uma viagem mais rápida e uma ligação mais fácil entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro, viabilizou um grande aumento de passagem de tropas e de comércio no Porto das Caixas, já que o caminho passava bem próximo à localidade, onde redes de estradas sertanejas cruzavam-se e terminavam

¹⁹¹ CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de. *Ideias em ordenamento, cidades em formação: a produção da rede urbana na Província do Rio de Janeiro*. Tese de doutorado, Rio de Janeiro: UFRJ, p.136, 2006.

¹⁹² SAMPAIO. Antônio Carlos Jucá de. *Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico...*p.8.

¹⁹³ WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. de M. *Formação do Brasil colonial...*p.351.

¹⁹⁴ SCHETTINI, Vitória Fernanda. *Espaço e Território: a divisão administrativa da Zona da Mata mineira*. Anais do XIX encontro Regional de História, Profissão Historiador: Formação e mercado de trabalho.

Disponível em <http://www.encontro2014.mg.anpuh.org/resources/anais/34/1401219614_ARQUIVO_Espacoeterritorioanpuhsemresumo2014.pdf>. Acesso em 13 de outubro de 2016.

¹⁹⁵ FERREIRA, Osvaldo Luís. *Itaboraí ontem e hoje: Síntese histórica*. Itaboraí, Rio de Janeiro: p. 17, 1992.

nos portos fluviais do vale do Macacu e outros na baixada Fluminense. Pode-se ver no mapa abaixo o Caminho Velho, com ponto final em Paraty, e em destaque o Caminho Novo e seu ponto final, o Porto Estrela, localidade bem próxima ao Porto das Caixas:

Mapa 1.6. Caminho Velho e Caminho Novo



Fonte: *Caminhos*. Instituto Estrada Real (modificado pelo autor).¹⁹⁶

O Rio de Janeiro, com o tempo, ultrapassou a Bahia no abastecimento nas regiões de

¹⁹⁶ *CAMINHOS*. Instituto Estrada Real. Disponível em < <http://www.institutoestrada-real.com.br/estrada-real>>. Acesso em 08 de outubro de 2016.

Minas Gerais,¹⁹⁷ mas apesar da significância que a Estrada Real adquiriu, deve-se aqui abrir um parêntese. Sampaio relativizou o marco histórico dessa nova rota entre Minas Gerais e a capital, afirmando que o Rio de Janeiro não dependeu do Caminho Novo para participar da economia mineradora, fato que já ocorria através do Caminho Antigo. Além disso, segundo Antônio Carlos Jucá de Sampaio, existiu um maior endividamento da sociedade fluminense exatamente no momento em que o ouro afluía abundantemente, pois era necessário um capital mínimo para realizar esse comércio.¹⁹⁸

O posicionamento privilegiado que a Baixada Fluminense possuía, encontrando-se entre o porto do Rio de Janeiro e a região aurífera de Minas Gerais, acarretou a emergência da criação de caminhos que aproximassem o ouro mineiro do porto carioca, tornando, também, mais rígida a fiscalização.¹⁹⁹ O Caminho Novo beneficiou o Porto das Caixas pela proximidade das rotas comerciais de gêneros de consumo e alimentícios e não pelo comércio do ouro propriamente dito. Portos fluviais como Pilar, Estrela, Iguaçú, Piedade e o Porto das Caixas foram responsáveis pela ligação entre o Caminho Novo até o porto do Rio de Janeiro e de levar produtos e gêneros alimentícios do litoral para o interior, através das tropas.

A produção que descia por tropas através do Caminho Novo era levada até a praia dos Mineiros, localizada próximo ao Arsenal de Marinha, em frente à praia próxima ao Morro e Mosteiro de São Bento. Nessa praia eram realizadas as trocas comerciais, embarcando também os produtos que seriam levados para as regiões mineiras. Em um anúncio de fuga de um escravo de ganho publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, percebe-se a ligação comercial que existia entre a praia dos Mineiros e o Porto das Caixas:

No dia 16 do corrente junho, sumio-se hum negro de ganho com huma caixa destas que conduzem cera, cheia de roupa, que levava para a praia dos Mineiros para embarçar para o Porto das Caixas; qualquer Sr. A quem for offerecida a retanha em seu poder, e avize na loja do alfaiate na rua de S. José, n.95.²⁰⁰

Várias fontes fornecem informações sobre a ligação do porto fluvial da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas com a Praia dos Mineiros: “Na praça

¹⁹⁷ SAMPAIO. Antônio Carlos Jucá de. *Na curva do tempo: A economia fluminense na primeira metade do século XVIII. Mnemosine Revista*, v.1, nº 1, p.135, jan-jun. 2010. Disponível em <http://www.ufcg.edu.br/~historia/mnemosinerevista/volume1/dossie_brasil-colonia/dossie/MNEMOSINE-REVISTA_BRASIL-COLONIA-VOL1-N1-JAN-JUN-2010-NaCurvaDoTempo-AEconomiaFluminenseNaPrimeiraMetadeDoSeculoXVIII.pdf>. Acesso em 05 de dezembro de 2016.

¹⁹⁸ _____. *Na curva do tempo: A economia fluminense na primeira metade do século XVIII...*p. 2-7.

¹⁹⁹ OLIVEIRA, Rafael da Silva. *O Ouro e o Café na Região de Iguaçú: Da abertura de Caminhos à implantação da estrada de ferro*. Revista Pilares da História, Ano, v. 3, p. 7.

²⁰⁰ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 19 de junho de 1822, nº13, p.76.

da Praia dos Mineiros, acanhadíssima à vista do ponto comercial que no centro das praias ocupa, os barcos do Porto das Caixas se apertam e se quebram com a força da ressaca”.²⁰¹ Em outra publicação, citou-se que para a Praia dos Mineiros vinham grandes e garbosas faluas que traziam do Porto das Caixas várias espécies de verduras e cereais que eram produzidos na região do recôncavo da Guanabara.²⁰² Em um anúncio de escravo fugido, o dono do cativo afirmou que ele andava pelo Porto das Caixas em companhia de “um sujeito que seguia para Minas”.²⁰³ Pode-se então reafirmar, a partir dessas fontes, a ligação entre as regiões de Minas Gerais e o Porto das Caixas, não ficando essa rota somente restrita ao Porto Pilar e Estrela.

As tropas que faziam ligações comerciais entre as localidades do recôncavo da Guanabara atravessavam o Paraíba do Sul em Porto Novo, ou no Marinho ou na Cruz, por Cantagalo, Morro Queimado e vale do rio Macacu, chegando no Porto das Caixas e em outros portos fluviais. Por estas estradas traçadas por entre florestas frondosas em que as chuvas constantes abriam caldeirões, transitavam inúmeras tropas carregadas de produtos da lavoura, cujo o ponto final eram os armazéns dos comissionados, onde cessava a função distribuidora dos caminhos e começava a navegação fluvial. Segundo Francisco José de Oliveira Vianna, o movimento por estas estradas era intenso, com o destino final no Porto das Caixas ou em São Fidélis:

De cinco em cinco léguas ou menos encontravam-se alpendres ou ranchos a que se recolhiam cansados os condutores de azemuias quando vinha a noite escura. Junto estavam os pastos nos quais eram soltos os animais que se refaziam das longas caminhadas. Pelos arredores borborinhavam populações irrequietas de pequenos lavradores que vendiam os produtos de consumo imediato aos tropeiros, enquanto junto da rancharia aparecia a casa de negocio. Estas tropas levavam o café para Porto das Caixas ou para S.Fidélis; na volta traziam mercadorias encomendadas pelos negociantes dos arraiais mineiros ou fluminenses.²⁰⁴

Inúmeros viajantes passaram pelo Porto das Caixas no século XIX, descrevendo o intensa movimentação tropeira da localidade.²⁰⁵ Gilbert Farquhar Mathison, em seu relato de viagem, descreveu o intenso comércio tropeiro do Porto das Caixas, especificando a estrutura física e social das tropas, seus membros e a diferença que existia entre os escravos tropeiros,

²⁰¹ *Correio da Tarde*. Rio de Janeiro: Nº857, 14 de dezembro de 1850, p.2.

²⁰² *Revista Marítima Brasileira*. Ano LXXX, jan./jun. de 1960, p. 456.

²⁰³ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº 12, 15 de novembro de 1831, p.4.

²⁰⁴ VIANNA, Francisco José de Oliveira. In: *O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil*. Edição do Departamento Nacional do Café, v.II, p. 611-612, 1934.

²⁰⁵ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*...p.106.

geralmente guias subalternos e os tropeiros mestres.²⁰⁶ O comércio tropeiro do Porto das Caixas descrito por Mathison atingiu seu auge com a expansão cafeeira do vale do Paraíba, que a partir de 1830 alcançou a zona da Mata Mineira. Essas regiões constituíram-se nas principais áreas produtora do café, assumindo papel significativo na dinâmica econômica, transformando-se em polo de atração de investimentos e acumulação de capitais. Assim também, atraiu fluxos migratórios que contribuíram para o fortalecimento dos centros locais já existentes²⁰⁷, como ocorreu no Porto das Caixas, que a partir do fortalecimento comercial, no dia 02 de maio de 1844, conseguiu a criação da sua capela filial curada²⁰⁸ e em 17 de outubro de 1856 foi elevado à categoria de Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Porto das Caixas.²⁰⁹ Esse crescimento administrativo e político que a região alcançou só foi possível graças ao aumento do fluxo comercial proporcionado pelo café da zona da mata mineira, norte fluminense e Cantagalo. O tropeirismo, atividade comercial de extrema importância desde a época colonial, tornou-se indispensável para a expansão e sobrevivência do café.²¹⁰ As tropas, portanto, tiveram um papel importante não somente na constituição da lavoura de café, mas também no seu processo de expansão, o que torna o seu estudo significativo na medida em que permite uma maior compreensão em nível regional/nacional da formação do complexo cafeeiro escravista do Vale do Paraíba Fluminense e da economia brasileira no século XIX.²¹¹

Percebe-se a importância econômica e social que o comércio tropeiro teve, desde o início da colonização, não somente para a Freguesia de Nossa Senhora da Imaculada Conceição do Porto das Caixas, mas para a manutenção de todo um mercado interno. Responsáveis pela aproximação de localidades, ligou o rural com o urbano, favoreceu a criação de novos centros populacionais, a manutenção e o aumento de outros já existentes, como no caso do Porto das Caixas. O tropeirismo encurtou distâncias e foi agente de ligação entre Minas Gerais e os portos fluviais do recôncavo da Guanabara. Facilitador do comércio do interior para a corte, também teve a função de levar gêneros que não se encontrava no interior rural e de trazer “novidades”,

²⁰⁶ MATHISON, Gilbert Farquhar. *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822...* p.21.

²⁰⁷ MAZETTO, Francisco de Assis Penteado; CORDOVIL, Wilton Dias. “*Cidades mortas*” e a Zona da Mata mineira: territórios em transição.

Disponível em <<http://www.seted.ufba.br/modulos/submissao/upload/44073.pdp>>. Acesso em 13 de outubro de 2016.

²⁰⁸ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 311, 09 de novembro de 1846, p. 3.

²⁰⁹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: anno XII, nº 287, 16 de outubro de 1856, p.1.

²¹⁰ STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas...* p. 65.

²¹¹ RIBAS, Rogério de Oliveira. *Tropeirismo e escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras, 1840-1888*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação Universidade Federal do Paraná. Paraná: UFP, p. 2, 1989.

pois com a inexistência de outras formas de comunicação, os tropeiros constituíram na época a principal forma de comunicação entre as cidades do interior e o mundo exterior.

Conclui-se que apesar da Freguesia de Nossa Senhora da Imaculada Conceição do Porto das Caixas possuir um núcleo populacional desde o século XVI, foi o comércio tropeiro e, por fim, a produção cafeeira do século XIX que manteve e alavancou a economia local, favorecendo o aumento populacional, o enriquecimento dos comerciantes e o crescimento político e administrativo da Freguesia, possibilitando a ligação do Porto das Caixas, inclusive com Minas Gerais, tanto pelas diversas rotas sertanejas como pelo comércio com a praia do Mineiros. Entre mulas e faluas, o Porto das Caixas atingiu seu auge econômico, tornando-se um porto fluvial importante.

O tropeirismo, mola mestre do comércio da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, dependia diretamente da mão de obra negra, escrava ou forra. Apesar do alto número de escravos, forros e negros de ganho trabalhando nas tropas, o tropeirismo não foi o único a utilizar-se do sistema escravista. Todo o porto fluvial da freguesia era movido basicamente pela mão de obra negra, desde o transporte, armazenamento até a navegação.

2.3. Porto fluvial movido pela mão de obra negra: relações de trabalho na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas

Segundo Ricardo Salles, o escravismo plenamente desenvolvido foi a base da civilização brasileira. Sobre a base econômica escravista, interagiram os demais fatores políticos e sociais, moldando-a.²¹² Assim também se desenvolveu a economia da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, cujas relações de trabalho eram feitas a partir da mão de obra negra. Jorge Prata de Sousa afirmou que, em se tratando da sociedade imperial brasileira, as relações de trabalho apresentavam-se de maneira mais complexa, pois, além de ser uma sociedade pré-industrial, era uma sociedade fundamentada sobre as relações de produção escravista. Para Sousa, existiu no sistema escravista uma rigidez na oferta de trabalho, sendo a opção para o emprego do trabalho livre rara e delimitada a um determinado tipo de serviço e produção. Tratando-se do século XIX, parece correto analisar como essa mão

²¹² SALLES, Ricardo. *Nostalgia Imperial: a formação da identidade nacional do Brasil do Segundo Reinado*. Rio de Janeiro: Topbooks, p. 42, 1996.

de obra escrava, liberta e livre, paulatinamente, se qualifica para um tipo de trabalho distinto e contrário ao sistema escravista,²¹³ se especializando em várias funções e ofícios.

Ricardo Salles também afirmou que não se pode entender a escravidão brasileira do século XIX fora dos quadros de uma escravidão afro-americana renovada e praticada em intensidade e escala nunca antes vistas no Sul dos Estados Unidos, no Brasil e em Cuba, umbilicalmente articulada com os circuitos internacionais de capitais e mercadorias, com o processo de formação de mercado de consumo e insumos, inclusive de mão de obra, em escala atlântica, propiciados pelo desenvolvimento do capitalismo industrial. Segundo o autor, a articulação intrínseca desses processos representou, no Brasil, o desenvolvimento de uma nova escravidão enquanto sistema econômico histórico e a ascensão de uma nova classe dominante, a classe senhorial e não a burguesia e o capitalismo industrial, ainda que esses pares fizessem parte, com papéis distintos, complementares e, ao mesmo tempo, contraditórios, do mesmo sistema internacional de desenvolvimento capitalismo histórico. Uma escravidão que foi também uma escravidão nacional, que além de se desenvolver com o mercado mundial capitalista, o fez no contexto de afirmação dos Estados nacionais, como local de agência por excelência na arena internacional, tornada mais decisiva para a sobrevivência, expansão e sucesso externo e interno de grupos e classes sociais, como a própria classe senhorial brasileira. Para Salles, a formação da classe senhorial e de uma nova camada de intelectuais autorizam a caracterização do Império do Brasil como um caso de revolução passiva, muito mais que o mero processo de atualização de antigas camadas dirigentes e dominantes. O Império do Brasil foi um império monárquico, agrário e escravista, de feição burguesa, tanto no sentido econômico, quanto no sentido moral e intelectual.²¹⁴

Retrocedendo à escravidão do século XVII, logo no início com a descoberta do ouro e a mudança do eixo da economia colonial para as capitâneas do Rio de Janeiro e Minas Gerais, existiu também uma grande mudança no quadro do comércio atlântico de escravos entre o Brasil e a África. A mineração na região das “Minas Gerais” deslocou a necessidade da mão de obra escrava, transformando as regiões auríferas nas principais consumidoras do trabalho africano e o Rio de Janeiro, especificamente a Baía de Guanabara, a porta de entrada desses escravos.²¹⁵

²¹³ SOUSA, Jorge Prata de. *A mão-de-obra de menores escravos, libertos e livres nas instituições do Império*. In: SOUSA, Jorge Prata de. *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, p. 34-35, 1998.

²¹⁴ SALLES, Ricardo Henrique. *O Império do Brasil no contexto do século XIX*. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. Almanack, v. 1, n. 4, p. 16-17, 2012.

²¹⁵ BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Tese apresentada ao curso de doutorado do Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Faculdade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro: UFF, p.37, 2010.

Assim, o estudo sobre a escravidão no Rio de Janeiro assume um caráter diferenciado, determinando a Baía de Guanabara como um espaço de encontros culturais e sociais.²¹⁶ A entrada de africanos cresceu de maneira exponencial desde a década de 1790, como consequência da abertura de mercados resultantes do colapso da produção de açúcar do Haiti. Já de volta ao segundo período do século XIX, o crescimento da cultura cafeeira no Brasil dependeu enormemente da importação de trabalhadores africanos escravizados, graças às taxas baixas de reprodução natural da população escrava.²¹⁷

Gilciano Menezes Costa analisou o processo da escravidão na Vila de São João de Itaboraí e, por consequência, no Porto das Caixas. Sua dissertação de mestrado *A escravidão em Itaboraí: Uma vivência às margens do Rio Macacú (1833-1875)* demonstrou as relações escravistas e as diversas formas de utilização da mão de obra negra, escrava, liberta e de ganho. Para Costa, nas regiões que apresentavam um desenvolvimento, principalmente próximas aos portos fluviais do Vale do Macacu, as relações de trabalho dos escravos e suas funções estavam ligadas ao escoamento das produções agrícolas e das transações comerciais, favorecendo um crescimento da população negra nessas localidades.²¹⁸

O estudo das relações escravistas do recôncavo da Guanabara, onde estava inserida a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, aponta uma grande diversidade de tipos de trabalho escravo.²¹⁹ Apesar de ter uma característica rural, era uma região de grande trânsito de pessoas, livres e escravas que vinham e se encaminhavam para diversas origens, favorecendo um contato cotidiano de diferentes hábitos, costumes, tradições, visões de mundo, realizando a ligação entre a escravidão do mundo rural e a escravidão do mundo urbano.²²⁰ Segundo Nielson Rosa Bezerra, a concepção que os escravos construíam do regime escravocrata torna perceptível a relação estreita que fluía entre a cidade e o interior, e esta relação era ainda mais próxima quando se tratava do Recôncavo da Guanabara, pois era uma região intermediária, com predominância das tradições rurais, mas que continham fortíssimas assimilações de elementos essenciais da vida urbana, que eram desenvolvidas em

²¹⁶ BEZERRA, Nielson Rosa. *Marinheiros e barqueiros africanos no Recôncavo da Guanabara, século XIX. Recôncavo* Revista de História da UNIABEU, v. 1, nº 1, p. 4, 2011.

²¹⁷ CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, p. 35, 2012.

²¹⁸ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)* ...p.24-25.

²¹⁹ _____. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*...p.25.

²²⁰ BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*... p. 54-55.

função da amplitude da sociedade escravista através de situações individuais ou coletivas, podendo ser protagonizadas por elementos de todos os segmentos sociais.²²¹

Na freguesia do Porto das Caixas, o rural e o urbano estavam intimamente ligados, com escravos realizando as mais diversificadas funções, em uma complexa estrutura social que dependia quase que exclusivamente da mão de obra negra para sobreviver.²²² Desde a lavoura até o embarque para o porto do Rio de Janeiro, o negro era utilizado em inúmeras funções. Tropeiros, marinheiros, na lavoura, escravos alugados e de ganho, todos eram responsáveis por mover economicamente o Porto das Caixas. Para Gilciano Menezes Costa, o aumento da mão de obra escrava na região se explicou, principalmente, pela substituição da mão de obra indígena, dizimada pelas guerras, doenças e fome. Costa afirmou que, por mais alto que fosse o preço do africano no Brasil, seu custo social apresentado em valores monetários tendia a ser inferior do que o de um indígena.²²³

As relações escravistas que ocorreram no Porto das Caixas podem ser observadas através do meio impresso, principalmente com a análise dos anúncios de jornais dos escravos da Freguesia de Nossa Senhora da Imaculada Conceição do Porto das Caixas. Vale destacar o início da imprensa no Brasil e a importância adquirida por ela na Colônia e Império. Aqui no Brasil, surgiu de forma permanente, mas censurada, após a vinda da família Real portuguesa em 1808. Depois do fim da censura prévia, em 28 de agosto de 1821, os jornais começaram a fazer parte de forma mais expressiva da vida privada dos brasileiros, tornando-se intimamente ligados ao cotidiano das pessoas, que passaram a acompanhar os acontecimentos políticos e culturais.²²⁴

Pode-se classificar um processo de “íbero-americanização” da imprensa iluminista europeia em terras brasileiras, onde o novo mundo repetiu, de certo modo, as características do velho mundo. Em um esforço para integrar as novas terras à civilidade europeia, homens e algumas mulheres de letras utilizaram os jornais para um processo civilizatório, passando a imprensa a ser um meio eficiente e poderoso de influenciar costumes e a moral pública. Os próprios títulos constantemente utilizados nos jornais brasileiros, “Monitores”, “Despertadores”, “Lanternas”, “Faróis”, “Auroras”, demonstram as características que essas publicações assumiram, de portadores “da luz”, veículos da cultura, progresso e liberdade. A

²²¹ BEZERRA, Nielson Rosa. *As Chaves da liberdade: Estratégias de Resistência escrava na Ferrovia*. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, p. 29, maio de 2004.

²²² COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875) ...* p.28.

²²³ _____. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875) ...*p.82.

²²⁴ SALES, Germana Maria Araújo. *Folhetins: uma prática de leitura no século XIX*. Revista Entrelaces, p. 45, agosto de 2007. Disponível em <<http://www.entrelaces.ufc.br/germana.pdf>>. Acesso em 12 de outubro de 2016.

leitura em voz alto, pública e privada tornou-se um hábito valorizado, visto como manifestações de sociabilidade e de atributos de pessoas cultas, favorecendo aqueles que estavam à margem da escrita.²²⁵

Os progressos e as transformações dos jornais não podem ser observados de forma independente da História social e econômica que os encaixam. A posição de instrumento cultural estava relacionada em cada caso às situações particulares do momento e do espaço em que ocorreram. Assim, os periódicos surgiram e adquiriram importância, não apenas pelas circunstâncias políticas, mas pela notabilidade como instrumento de veiculação da literatura, alcançando um público mais amplo, que não ficou restrito apenas à leitura de livros para o conhecimento de uma produção literária. Principalmente pelo seu baixo custo, os jornais forneceram uma maior ligação entre o leitor e o texto impresso, transformando-se em um meio de divulgação de notícias, ideias, costumes e valores²²⁶, reproduzindo o meio e o tempo em que estavam inseridos.

Raquel Discini Campos afirmou que o jornalismo teve, no século XIX, uma força ímpar no processo de transformações políticas, econômicas e sociais e, especialmente, culturais, tornando-se impossível dissociar o modo e vida urbano triunfante e o aumento do número dos periódicos publicados. Pela imprensa ecoavam ideais republicanos, urbanismo, sanitarismo, higienismo, cosmopolitismo, feminismo, moda, elegância, progresso, nacionalismo e muitos outros valores. Para Discini, a força da opinião pública dos periódicos penetrava não somente no interior dos lares, mas também em espaços públicos ou não tão públicos, de sociabilização urbana, nas ruas, praças, bares, estações, salões de moças. Jornais circulavam de mão em mão, tornando-se fonte principal de notícias e de repasses ideológicos.²²⁷

Obviamente inúmeras discussões cercam o uso de jornais como fontes, e vários fatores explicam essa situação, em específico a tradição dominante durante o século XIX e as décadas iniciais do século XX, que associava o ideal de busca da verdade dos fatos com os documentos oficiais. Para alcançar “essa verdade”, o historiador deveria utilizar fontes marcadas pela objetividade, neutralidade, fidedignidade, credibilidade, além de suficientemente distanciadas

²²⁵ PALLARES-BURKE, Maria Lúcia Garcia. *A imprensa periódica como uma empresa educativa no século XIX*. Cadernos de Pesquisa, n. 104, p. 146-150, 2013. Disponível em < <http://www.fcc.org.br/pesquisa/publicacoes/cp/arquivos/168.pdf> > . Acesso em 14 de novembro de 2016.

²²⁶ SALES, Germana Maria Araújo. *Folhetins: uma prática de leitura no século XIX*...p. 45.

²²⁷ CAMPOS, Raquel Discini de. *No rastro dos velhos jornais: considerações sobre a utilização da imprensa não pedagógica como fonte de escrita para a História da Educação*. Revista Brasileira de História da Educação, Campinas, São Paulo: V. 12, n. 1, p. 50-51, jan. /abr. 2012. Disponível em < <http://www.rbhe.sbhe.org.br/index.php/rbhe/article/view/320> > . Acesso em 14 de outubro de 2016.

de seu próprio tempo.²²⁸ A crítica a esse “fazer historiográfico”, realizada na década de 1930, pela Escola dos Annales, não resultou no reconhecimento imediato das potencialidades da imprensa, que continuou sujeita a uma espécie de limbo. O caminho que vai da desconsideração à centralidade dos periódicos na produção do saber histórico implica acompanhar, ainda que de forma bastante sucinta, a renovação dos temas, as problemáticas e os procedimentos metodológicos da disciplina.²²⁹

Convém ressaltar que o uso de periódicos como fonte deve passar por uma análise crítica, na qual exista a reflexão e a necessidade de mapeamento dos grupos por onde eles circularam e fizeram sentido; questionar sobre os motivos que levaram coleções de jornais a sobreviver à ação do tempo, responder sobre quem os guardou e os encadernou em brochuras, ou quem os microfilmou ou digitalizou e por quais motivos.²³⁰ Para Tania Regina de Luca, pode-se admitir, à luz do percurso epistemológico da disciplina e sem implicar a interposição de qualquer limite ou inconveniente ao uso de jornais, que a imprensa periódica seleciona, ordena, estrutura e narra, de uma determinada forma, aquilo que se elegeu como adequado de chegar até o público. O historiador dispõe de ferramentas provenientes da análise do discurso que problematizam a identificação imediata e linear entre a narração do acontecimento e o próprio acontecimento.²³¹ Será essa análise que possibilitará o uso adequado dos periódicos como fonte, deixando sempre claro que se deve aceitar os jornais como espaços onde o real e a ficção se misturavam, sendo fontes fragmentadas e parciais por natureza. O ideal será se apropriar de tais características não como uma vulnerabilidade da fonte, mas como um traço de sua identidade.²³²

Tanto no periódico *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de anuncios* quanto em outros da província do Rio de Janeiro foi encontrado um grande número de anúncios de escravos. Gilberto Freyre, em seu livro *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*, afirmou que era natural em uma sociedade patriarcal e escravista que os anúncios mais significantes nos periódicos fossem os de compra, venda, aluguel, troca e fugas de escravos.²³³ Gilberto Freyre e suas publicações sobre a escravidão ganharam um papel

²²⁸ LUCA, Tania Regina de. *História dos, nos e por meio dos periódicos*. In: PINSKY, Carla Bassanezi. *Fontes Históricas*. São Paulo: Ed. Contexto, p.111-112, 2008.

²²⁹ LUCA, Tania Regina de. *História dos, nos e por meio dos periódicos...*p. 123.

²³⁰ CAMPOS, Raquel Discini de. *No rastro dos velhos jornais: considerações sobre a utilização da imprensa não pedagógica como fonte de escrita para a História da Educação...*p. 60.

²³¹ LUCA, Tania Regina de. *História dos, nos e por meio dos periódicos...*p. 139.

²³² CAMPOS, Raquel Discini de. *No rastro dos velhos jornais: considerações sobre a utilização da imprensa não pedagógica como fonte de escrita para a História da Educação...*p.66.

²³³ FREYRE, Gilberto. *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*. São Paulo: Global Editora e Distribuidora Ltda, p. 51, 2015.

fundamental no relato histórico do Brasil, sendo um marco de interpretação histórica. Apesar dos novos historiadores terem se afastado das interpretações de Freyre, sua análise sobre a relação patriarcal entre senhores e escravos, o sistema de relações após a abolição continuam sendo temas centrais da historiografia moderna.²³⁴

Após inúmeros questionamentos e oposições, a obra de Freyre passou a ser vista por sua originalidade e pelo o uso de fontes até então tratadas de forma insignificante: os anúncios de jornais.²³⁵ A partir de então, inúmeros outros trabalhos utilizaram esses anúncios para a construção de um perfil social da sociedade escravocrata brasileira. Márcia Amantino afirmou que o objetivo de Freyre e de todos os outros pesquisadores que utilizam os anúncios como fontes foi conhecer o cotidiano da escravidão, mas que os anos que separam as análises iniciais desses materiais e a produção atual da historiografia brasileira permite a construção de novos caminhos.²³⁶ Trilhando esses novos caminhos, pode-se perceber, através dos anúncios dos escravos da localidade da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, fatos interessantes da sociedade escravista local.

A primeira observação realizada através desses anúncios foi o tipo de trabalho que os escravos realizavam na Freguesia do Porto das Caixas, demonstrando quais eram as atividades econômicas principais do local, além de relatos de diversas fugas. Gilciano Menezes Costa relatou a resistência negra através das fugas, utilizando-se também dos anúncios de cativos fugitivos nos periódicos. Segundo Costa, é plausível pensar nos diversos tipos de negociação que os escravos realizavam com os seus senhores, principalmente do escravo tropeiro, com recompensa maior do que aqueles que exerciam outros ofícios.²³⁷ Marcia Amantino explicou que muitas vezes essas fugas se apresentavam para esses escravos como uma solução imediata para seus problemas,²³⁸ causados pelos excessos de castigos, pela não adaptação ao trabalho escravo e por outros inúmeros fatores, sendo as escapadas também realizadas como forma de resistência negra à escravidão. As fugas foram a unidade básica de resistência no sistema escravista.²³⁹ A importância dos quilombos e revoltas não deve ser medida apenas por questões

²³⁴ SCHWARTZ, Stuart B. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru: EDUSC, p. 23. 2001.

²³⁵ AMANTINO, Márcia. *Os escravos fugitivos em Minas Gerais e os anúncios do Jornal "O Universal"-1825 a 1832*. *Locus revista de história*, Juiz de Fora, Minas Gerais: V. 12, n. 2, p. 60, 2006.

²³⁶ _____. *Os escravos fugitivos em Minas Gerais e os anúncios do Jornal "O Universal"-1825 a 1832...*p.60.

²³⁷ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)...*p.104-105.

²³⁸ AMANTINO, Márcia. *Os escravos fugitivos em Minas Gerais e os anúncios do Jornal "O Universal"-1825 a 1832...*p.63.

²³⁹ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)...*p.104.

quantitativas. Insurgências e fugas abriram espaço para negociações, marcando os limites da dominação.²⁴⁰

Várias outras publicações foram encontradas descrevendo, além das fugas, os ofícios dos cativos locais: “Vende-se na rua do Vallongo, n.119, hum preto arraéa de barcos, para o Porto das Caixas e Magé, do que tem bastante prática, isto porque o Sr. não o pode empregar no mesmo serviço.”²⁴¹ Escravos marinheiros eram comuns nesses anúncios e muitas vezes vendia-se o barco juntamente com os escravos: “Vende-se uma lancha de lote de 300 sacos, com escravos marinheiros ou sem eles, constituída de boas madeiras, e quase nova, navega do Porto das Caixas para a cidade; trata-se na rua de Pedro, n.10.”²⁴² A segunda observação realizada foi a grande quantidade de publicações onde, após a descrição do escravo fugitivo, era relatado que a possível localização do cativo seria “o Porto das Caixas e suas remediações”. Em vários periódicos da província do Rio de Janeiro, a localidade foi citada como possível rota de fuga e permanência:

50\$000R\$ de gratificação a quem apprehender e levar a padaria de Magé um escravo por nome Lourenço, que da mesma fugio no dia 20 corrente com signaes seguintes: idade de 40 a 50 anos, baixo, magro, meio corvado, olhar por baixo, e com falta de cabelo por carregar; desconfia-se andar pelo Porto das Caixas.²⁴³

Nesses anúncios, além de se constatar a fuga para a região do Porto das Caixas, percebeu-se também a descrição que os senhores realizavam de seus escravos: “Crioullo Adão, grosso de corpo, alguns panos na cara, consta andar pelo Porto das Caixas”²⁴⁴, “Preta Sebastiana, idade de 30 annos, baixa, feia de cara e picada de bexigas, sabe-se que foi vista várias vezes no Porto das Caixas”²⁴⁵, “ Moleque crioullo, nome Claudino, 18 annos, com hum lombinho no ombro, gagueja alguma coisa, quando pisa esbana os pés para fora: consta que anda pelo Porto das Caixas,”²⁴⁶ “Desapareceo do Porto das Caixas hum preto de nome João, tem uma cicatriz de hum lado do rosto, pés grandes e chatos, com muitos signaes de bixos,”²⁴⁷ “Fugio do Porto das Caixas em 11 de setembro um preto de nação Benguella de nome José, pés

²⁴⁰ SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista...* p.62.

²⁴¹ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº 15, 20 de junho de 1835, p.2.

²⁴² *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXIII, nº 6534, 29 de janeiro de 1844, p.3.

²⁴³ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº56, 27 de fevereiro de 1850, p. 4.

²⁴⁴ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: V. I, nº 114, 15 de maio de 1833.

²⁴⁵ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº 7, 11 de janeiro de 1830, p.4.

²⁴⁶ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº 11, 14 de setembro de 1830, p.4.

²⁴⁷ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro: nº449, 24 de julho de 1832, p.4.

malfeitos, sem dentes na parte de cima, estatura ordinária.”²⁴⁸ Para Marcia Amantino, o que se verifica nesses anúncios “são tentativas, por parte dos senhores, de aproximar os fugitivos a uma realidade animalesca ou grotesca, retirando deles qualquer indicativo de humanidade”²⁴⁹

A relação entre os escravos fugitivos de outras regiões e a procura de abrigo na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas deve-se ao fato do grande fluxo de pessoas e comércio local, que possibilitava um certo “anonimato” ao cativo em fuga e também a expectativa de ganhos com a oferta de seus trabalhos:

Fugiu da fazenda de S. Joaquim, em Cantagalho, do Sr. Adolpho Kuenzi o mez de agosto do anno próximo passado, o escravo Camillo, natural da Bahia, côr preta, oficial de carpinteiro, estatura alta, bonita figura, barba quase nenhuma, idade de 24 a 26 annos, tem uma perna quebrada, soube-se que com certeza que logo depois da sua fuga esteve no Porto das Caixas, é provável que, com o offício que tem, procure serviço em alguma fazenda passando por forro.²⁵⁰

Ademais, muitos escravos aproveitavam “da autorização” dos seus senhores de andar pela localidade e por ali permaneciam.²⁵¹ Uma das alternativas desses cativos fugidos era fingir-se de forros, misturando-se a uma população de escravos, mestiços, libertos, não sendo tão difícil esconder-se²⁵²: “Joaquim, nação Mina, se intitula forro e negocia galinhas, fazendo viagens ao Porto das Caixas.”²⁵³ Daí explica-se o elevado número de anúncios de escravos que procuraram a freguesia do Porto das Caixas como ponto de esconderijo e fuga. Terminal de várias rotas comerciais de tropas, com intensa navegação para a corte, ligação para o interior e inúmeras possibilidades de trabalho, fez com que a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas tornasse ponto atrativo para cativos em fugas.

Apesar do grande número de anúncios de escravos ligados à navegação e às tropas, essas não eram as únicas funções exercidas por eles. Em diversas publicações foram encontrados escravos oficiais de pedreiro²⁵⁴, padeiros²⁵⁵, escravos vendedores²⁵⁶ e de ganho²⁵⁷, demonstrando a diversidade dos ofícios exercidos pela população escrava, que muitas vezes

²⁴⁸ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro: nº66, 8 de novembro de 1830, p.3.

²⁴⁹ AMANTINO, Márcia. *Os escravos fugitivos em Minas Gerais e os anúncios do Jornal “O Universal”-1825 a 1832...*p.67.

²⁵⁰ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº187, 8 de julho de 1856, p.4.

²⁵¹ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*...p.104.

²⁵² AMANTINO, Marcia. *Os escravos fugitivos em Minas Gerais e os anúncios do Jornal “O Universal”-1825 a 1832...*p.68.

²⁵³ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº18, 20 de maio de 1833, p. 4.

²⁵⁴ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº 25, 30 de setembro de 1831, p.4.

²⁵⁵ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº 24, 28 de julho de 1830, p.4.

²⁵⁶ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 104, 11 de maio de 1841, p.4.

²⁵⁷ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 95, 10 de abril de 1845, p.4.

tinha a autorização de seus senhores para andar pela localidade e por regiões próximas. Segundo Amantino, a aprendizagem de uma profissão era algo que poderia modificar a qualidade de vida do escravo, pois a especialização significaria um valor mais alto e por consequência, ter um melhor tratamento por seu senhor. Ter uma ocupação era possuir uma posição “melhor” dentro da sociedade escravista.²⁵⁸

As tropas, essenciais para que a produção chegasse dos centros produtores até o embarque, mesmo após formação de um sistema eficaz de transporte, ainda necessitava da utilização da mão de obra escrava. Geralmente eram retirados alguns escravos que, de uma forma geral, estariam no serviço agrícola, sendo desviados para as funções de tropeiro e arreador. O tropeirismo também utilizava escravos de ganho e alugados nas funções de arreador e camarada de tropa. Gilciano Menezes Costa realizou em seu trabalho um parecer do relato do viajante Hermann Burmeister sobre os escravos tropeiros, destacando a composição das tropas como local de atuação dos escravos, afirmando que ocorreu na região uma especialização do cativo como tropeiro, graças a sua função de entreposto comercial. Para Costa, o tropeirismo não utilizou somente a mão de obra cativa; escravos, libertos e livres participaram das tropas, favorecendo a circulação e a mobilidade de pessoas.²⁵⁹

Segundo descrição feita por Chamberlain, os escravos de ganho eram cativos que trabalhavam para os seus senhores, a quem entregavam todas as noites, ao voltar para a casa, determinada importância, guardando para si apenas as sobras e em outras vezes, nos dias de pouco lucro, repunham as diferenças do ganho, vivendo muitas famílias exclusivamente dessa renda fornecida pelos escravos.²⁶⁰

Quando as tropas não estavam em viagem, os condutores escravos cuidavam dos animais na fazenda. Esse trabalho compreendia a pastagem, a distribuição do milho, a limpeza dos animais e o tratamento das bestas muaras com ferimentos e doentes. Era função deles, ainda, a recuperação dos materiais das tropas, desgastados pelas sucessivas viagens e a ferragem dos animais”.²⁶¹

Em um anúncio do periódico *Diário do Rio de Janeiro*, percebe-se a função do escravo, que era tocador de tropas, e a ligação de tropeiros de Cantagalo, grande produtor de café, ao Porto das Caixas: “Fugio do Porto das Caixas, da tropa do tenente coronel Dionísio da

²⁵⁸ AMANTINO, Márcia. *Os escravos fugitivos em Minas Gerais e os anúncios do Jornal “O Universal”-1825 a 1832...p.65.*

²⁵⁹ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)...p.95-103.*

²⁶⁰ CHAMBERLAIN, T. Te. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819 – 1820...p.165.*

²⁶¹ RIBAS, Rogério de Oliveira. *Tropeirismo e escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras, 1840-1888...p. 63-64.*

Cunha Ribeiro Feijó, morador da fazenda Boa Vista na freguesia de Santa Rita do Rio Negro em Cantagallo, um escravo tocador da mesma tropa, de nome Rodrigo, nação Angola.”²⁶² Gilbert Farquhar Mathison, em seu relato de viagem ao Porto das Caixas, descreveu os tropeiros da região, em sua maioria escravos africanos ou crioulos que ocupavam posições inferiores nas tropas:

São, de maneira geral, os negros e os crioulos brasileiros de classe mais baixa os guias subalternos. Os tropeiros-mestres, porém, são pessoas de certa importância, especialmente no que toca à autoestima que mostram ao cavalgarem juntos, em um grupo separado, a uma distância considerável da cavalgada. São, geralmente, coproprietários e muito ricos, comerciam por conta própria ou transportam grandes somas em dinheiro a eles confiadas.²⁶³

Os donos das tropas eram alocadores de serviços ou vendedores da capacidade de carga de seus animais. Faziam frete, transportavam carga para os outros, mas não viajavam necessariamente com a tropa, encarregando terceiros.²⁶⁴ Não se pode achar que todos os tropeiros possuíam a mesma função, realizavam os mesmos trabalhos e tinham as mesmas condições sociais e econômicas. O dono da tropa era o que levava a maior parte dos lucros. Condutores, camaradas, cozinheiros, aprendizes eram funções muitas vezes exercidas por escravos, que não recebiam grandes quantias de dinheiro.²⁶⁵

Apesar do grande número de negros utilizados no transporte e na condução das tropas, era na navegação fluvial e marítima onde sua força de trabalho se fazia mais presente. Para Nielson Rosa Bezerra, assim como no Recôncavo existia um volumoso comércio fluvial, com ampla circulação de mercadorias, pessoas e informações, em várias partes do litoral africano também era encontrada tal prática, permitindo determinar ligações entre os escravos africanos que viviam nas freguesias do recôncavo com sua vida anterior à travessia atlântica. Segundo Bezerra, nesse sentido, foi possível identificar a maioria dos marinheiros e barqueiros africanos da Baía da Guanabara, cujas procedências eram de regiões africanas que tinham grandes rios e costume de navegação, como Moçambique e Cabinda.²⁶⁶

Mary Karasch afirmou que semelhante ao carroto por terra era o transporte de bens ou pessoas por água, com canoas, balsas, veleiros pequenos e grandes e barcos a vapor que

²⁶² *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXXIV, nº85, 26 e 27 de março de 1855, p. 3.

²⁶³ MATHISON, Gilbert Farquhar. *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822...*p.22.

²⁶⁴ SATHLER, Evandro Bastos. *Tropeiros e outros viajantes*. Niterói, Rio de Janeiro: PPGSD-UFF, p.30, 2003.

²⁶⁵ STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas...*p.24.

²⁶⁶ BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)...*p.23.

viajavam pela costa, atravessavam a baía de Guanabara. Segundo Karasch um ou dois escravos tripulavam as canoas que traziam produtos para vender na cidade, enquanto outros alugavam seus serviços para transportar passageiros ao longo da costa. Desse grupo de cativos, alguns navegavam pela baía sem seus donos e gozavam de uma vida menos controlada:²⁶⁷

Quando chegamos ao ponto onde devíamos tomar a embarcação na Praia dos Mineiros, fomos, como de costume, assaltados por cerca de cinquenta barqueiros, em tremenda concorrência, oferecendo botes, faluas ou canoas e enaltecendo os seus serviços; todos reclamavam preferência e alardeavam a superioridade de seus barcos. Esses homens pertencem à numerosa classe de escravos adestrados no mister de catraieiros e empregados no transporte de passageiros no interior da baía. Dão lhes botes e canoas pelos quais ficam pessoalmente responsáveis, assumindo perante os seus senhores a obrigação de pagar certa parcela diária, depois de deduzida, da fêria quotidiana, a quantia necessária para sua subsistência.²⁶⁸

A despeito dessa suposta autonomia²⁶⁹, alguns dos barqueiros e marinheiros ainda trabalhavam sob a supervisão disciplinadora do senhor ou feitor ou manejo de escravos e marinheiros das galeras, muitas vezes sendo vendidos com os barcos,²⁷⁰ sendo bem diversificadas as relações escravistas do recôncavo. A navegação no interior da Baía de Guanabara era atividade na qual se encontrava uma grande presença dos escravos de ganho, trabalhando como remadores nos botes, canoas ou faluas e, também, como pilotos dos diversos vapores que conduziam carga e passageiros. Os escravos de ganho remadores e barqueiros geralmente trabalhavam em embarcações pertencentes aos seus senhores, mas não era difícil encontrar aqueles que se empregassem em embarcações de terceiros mediante a um salário anteriormente acertado.²⁷¹ Tratando-se de uma região de entreposto comercial, era comum a presença de escravos que mantinham uma autonomia diferenciada, tendo possibilidades de circulação e de mobilidade dentro dos limites geográficos da região e, em alguns casos, estes limites eram ultrapassados, pois suas ocupações produtivas permitiam-lhes ter acesso a outras regiões.²⁷² Sendo assim, pode-se identificar um sistema de transporte que articulava o litoral e

²⁶⁷ KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, p. 267, 2000.

²⁶⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo...*p.157-158.

²⁶⁹ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)* ...p.162.

²⁷⁰ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXIII, nº6534,29 de janeiro de 1844, p.3.

²⁷¹ SOARES, Luiz Carlos. *Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. Revista brasileira de História*, v.8. nº16, p.124, 1988.

²⁷² BEZERRA, Nielson Rosa. *As Chaves da liberdade: Estratégias de Resistência escrava na Ferrovia...*p. 27.

o interior, cortando a região do recôncavo Guanabara, cujas relações sociais escravistas apresentaram características específicas.²⁷³

A grande maioria dos mestres de embarcações que navegavam na Baía da Guanabara e nos portos fluviais do recôncavo, como o Porto das Caixas, era composta por escravos africanos e crioulos.²⁷⁴ Segundo publicação do Almanak Laemert, em 1857 o Porto das Caixas contava com 20 de barcas de lotação de 1,200 a 2,000 arrobas e a tripulação desses barcos era composta de 1 mestre e 1 contra mestre, que eram livres e de 4 escravos marinheiros.²⁷⁵ A observação dessas informações oferece formas de avançar sobre o debate acerca da escravidão no Brasil, pois para ser um arrais²⁷⁶ era necessário possuir uma série de condições, entre outras, “lideranças, conhecimentos técnicos de navegação, ambiência com os portos urbanos, bom manejo da língua portuguesa”.²⁷⁷ Apesar da função permitir uma “posição privilegiada na hierarquia social da época”, esses negros continuavam a fazer parte do sistema escravista, no qual o senhor era dono da sua vida e de seu trabalho, dispendo de acordo com suas necessidades.²⁷⁸

Após a análise dos trabalhos de Nielson Rosa Bezerra²⁷⁹ e Gilciano Menezes Costa²⁸⁰, percebe-se que a maioria de remadores locais eram das nações Moçambique, Benguela, Cabinda e Congo, preferidas pelos portugueses graças as suas habilidades de navegação,²⁸¹ e também a grande diversidade étnica. Eram inúmeras as nações africanas, com confluências culturais notadas também nas modalidades de exploração do trabalho, com africanos dividindo seu cotidiano com não africanos e trabalhadores livres. Esses escravos pertenciam, em sua grande maioria, aos donos dos comércios local, que administravam o porto fluvial da freguesia,

²⁷³ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)* ...p.163.

²⁷⁴ BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)* ...p.135.

²⁷⁵ *Almanak Laemert*. Rio de Janeiro: p. 252, 1857. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1857/00000933.html>>. Acesso em 04 de janeiro de 2017.

²⁷⁶ Comandante de uma embarcação, que guia e conduz. Disponível em <<https://www.priberam.pt/dlpo/arrais>>. Acesso em 26 de fevereiro de 2017.

²⁷⁷ BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)* ...p.125.

²⁷⁸ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº15, 20 de junho de 1835, p.2.

²⁷⁹ BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)* ...p.135.

²⁸⁰ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)* ...p.81-89.

²⁸¹ BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)* ...p.179.

realizando o transporte fluvial para a corte. Segundo a listagem feita por Bezerra²⁸² e também apresentada por Costa,²⁸³ além dos africanos, o Porto das Caixas contava ainda com 3 escravos crioulos remadores.

Além do trabalho tropeiro e da navegação fluvial, empregar um grande número de braços escravos, outras funções e ofícios também absorveram a mão de obra negra na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. Além de trabalharem nas fazendas e plantações da região, exerciam ofícios urbanos. Em diversas publicações foram encontrados escravos oficiais de pedreiro²⁸⁴, padeiros²⁸⁵, escravos vendedores²⁸⁶ e de ganho.²⁸⁷

Rodrigo Aguiar Amaral afirmou que paralelamente ao aumento da população na província do Rio de Janeiro, ocorreu também um incremento das atividades comerciais, necessitando de mais mão de obra especializada. Para Amaral, é possível concluir que a valorização dessa mão de obra na primeira metade do século XIX teve como uma de suas características, o aumento do investimento na escravidão urbana²⁸⁸. Com o crescimento da Freguesia de Nossa Senhora do Porto das Caixas e o grande fluxo de comércio e de pessoas no local, foi necessário também aumentar escravos para exercer funções urbanas primordiais que a freguesia necessitava, como pode-se ver no anúncio: “Precisa-se alugar dois pretos ou pretas para venderem fazendas e também um mestre padeiro para o Porto das Caixas”.²⁸⁹

Ambientes comerciais e movimentados possibilitaram que os escravos trabalhassem em diversas atividades, destacando-se nas ruas aqueles que estivessem ao ganho e alugados. Eles carregavam, costuravam, cozinhavam, varriam, limpavam, teciam, barbeavam, vendiam, entre muitas outras atividades.²⁹⁰ Através desse contato com o público e com a vida urbana, muitos aprendiam a ler, escrever e a se expressar muito bem. Essa mobilidade de serviços forneceu aos escravos um poder de barganha com seus senhores, pois a natureza da ocupação exercida pelos cativos urbanos permitiu contato com uma vida fora do ambiente de domínio

²⁸² _____. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)* ...p.136.

²⁸³ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)* ...p.162.

²⁸⁴ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº25, 30 de setembro de 1831, p.4.

²⁸⁵ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Nº24, 28 de julho de 1830, p.4.

²⁸⁶ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 104, 11 de maio de 1841, p.4.

²⁸⁷ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XX, nº95, 10 de abril de 1845, p.4.

²⁸⁸ AMARAL, Rodrigo de Aguiar. *Nos Limites da Escravidão Urbana: A vida dos pequenos senhores de escravos nas urbes do Rio de Janeiro, 1800 – 1860*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, p.82, 2006.

²⁸⁹ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 104, 11 de maio de 1841, p.4.

²⁹⁰ AMARAL, Rodrigo de Aguiar. *Nos Limites da Escravidão Urbana: A vida dos pequenos senhores de escravos nas urbes do Rio de Janeiro, 1800 –1860...*p.83.

senhorial. No Brasil, como em outros locais onde ocorreu a escravidão africana, os escravos negociaram mais que lutaram, conseguindo em sua maioria viver no dia a dia.²⁹¹ Apesar de tal mobilidade e da possibilidade de negociações com seus donos a fim de evitar conflitos que desgastariam a convivência entre ambos, os papéis quase nunca eram modificados, escravo era escravo e senhor era senhor, como se observa no anúncio feito por Manoel José Rodrigues Torres, comerciante do Porto das Caixas:

Fugio, há 2 annos, a Manoel José Rodrigues Torres, do Porto das Caixas, um escravo de nome Agostinho, os signaes seguintes: idade 40 annos, alto, magro, tem um talho da face esquerda, cicatrizes de pancadas na cabeça, bastante cicatrizado pelo corpo, de castigos que recebeu por ser fujão; fala muito bem, lê e escreve alguma cousa, toca viola, e é bastante ladino.²⁹²

Apesar de ler, escrever, falar bem, tocar e ser esperto, Agostino permaneceu como escravo. Talvez ser tão “ladino” tenha feito com que ele questionasse sua escravidão, tornando-se “fujão” como forma de resistência. Mesmo assim, ainda era socialmente considerado cativo na freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas.

Essas relações escravistas demonstradas ocorreram, sobretudo, no auge comercial do Porto das Caixas, até 1870. Ao analisar o recenseamento de 1872, o perfil da mão de obra escrava mudou consideravelmente. Como já dito no capítulo 1, de uma população de 834 escravos, nenhum foi considerado pelo censo alfabetizado. O número de escravos marinhos reduziu bastante e somente foram descritas seis atividades profissionais: marítimos, costureiros, pedreiros, criados e jornaleiros e serviços domésticos. Essas modificações ocorreram, sobretudo, devido à decadência comercial que a localidade começou a enfrentar após 1870.

O porto fluvial da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, empório comercial da província do Rio de Janeiro, foi movido pela mão de obra negra, refletindo, na verdade, a base econômica escravista do Império, na qual as relações de trabalho se apresentavam de formas mais complexas. A participação de uma parcela não desprezível de escravos dentro da economia do mercado brasileiro ocasionou o acúmulo de capital, que muitas vezes foi utilizado para fazer com que saíssem do instrumento de produção.²⁹³

A análise das relações escravistas do recôncavo da Guanabara através dos anúncios dos periódicos e, principalmente pelos trabalhos de Nielson Rosa Bezerra²⁹⁴ e Gilciano

²⁹¹ SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista...*p.14.

²⁹² *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 95, 10 de abril de 1845.

²⁹³ SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista...*p.17.

²⁹⁴ BEZERRA, Nielson Rosa. *Marinheiros e barqueiros africanos no Recôncavo da Guanabara, século XIX. Recôncavo* Revista de História da UNIABEU, v. 1, nº 1, 2011.

Menezes Costa²⁹⁵, permitiu o apontamento de uma grande diversidade de tipos de trabalho escravo (até o recenseamento de 1872), e apesar de ter uma característica rural, era uma região de grande trânsito de pessoas, livres e escravas, que vinham e se encaminhavam para diversas origens. Esses fatores favoreceram um contato cotidiano de diferentes hábitos, costumes, tradições, visões de mundo, realizando a ligação entre a escravidão do mundo rural e a escravidão do mundo urbano.

Seja realizando trabalhos nas tropas, ligando o interior com o litoral, fornecendo mão de obra para as funções urbanas ou exercendo o ofício da navegação fluvial e na Baía de Guanabara, foi o escravo africano, crioulo, de ganho, alugado e algumas vezes até mesmo o forro que sustentou as relações de trabalho no Porto das Caixas e que impulsionou economicamente a freguesia, sobretudo após o auge cafeeiro, possibilitando um grande enriquecimento dos comerciantes e proprietários de terras da região. Graças a esse enriquecimento, parte da sociedade da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, principalmente a família Torres, adquiriu grande influência dentro do Império brasileiro, conquistando cargos, títulos e benefícios para a localidade, principalmente com obras públicas que ajudaram a manter a economia da região e o status de alguns moradores.

CAPÍTULO 3

A ELITE IMPERIAL DO PORTO DAS CAIXAS: SAQUAREMAS NO PODER

3.1. A família Rodrigues Torres e a sua influência no segundo reinado

Após a vinda da família real para o Brasil em 1808, D. João VI encontrou na região do Porto das Caixas uma elite formada por fidalgos portugueses, proprietários de terras e comerciantes.²⁹⁶ Em 1827 as relações comerciais do Porto refletiam bem a constituição da sua população mais abastada: donos de armazéns e casas comerciais tão importantes que, para trabalhar em alguns deles, era necessário o conhecimento do francês, alemão e o inglês, como pode-se ver no anúncio a seguir:

Perciza-se de huma pessoa para ser empregada em hum armazém de Molhados na vizinhança do Porto das Caixas, e que tenha conhecimento do mesmo

²⁹⁵ COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*. Dissertação(Mestrado)-Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, 2013

²⁹⁶ FERREIRA, Osvaldo Luiz. *Itaboraí Ontem e Hoje: Síntese Histórica...*p. 17.

negócio, assim como também o conhecimento das línguas Franceza, Portugueza, Ingleza, ou Allemãa, a quem convier a sua conducta, queira dirigir-se à Rua Direita, n. 193.²⁹⁷

Os senhores de engenho da região também eram figuras relevantes. Possuir terras, escravos e participar da agricultura mercantil diferenciava-os dos demais colonos,²⁹⁸ sem ao menos precisar de títulos oficiais. Maria Odília Leite da Silva Dias afirmou que o predomínio social dos comerciantes e sua íntima interdependência com os proprietários rurais proporcionou mecanismos de defesa e coesão do elitismo na sociedade brasileira.²⁹⁹ Percebe-se que a etapa de gestação da economia cafeeira também foi a de formação de um elitismo escravocrata, que desempenhou um papel fundamental no país.

A elite escravocrata se formou inicialmente com homens da região que haviam acumulado alguns capitais no comércio e transporte de gêneros para o abastecimento da corte e que passaram a interessar-se pela produção do café, vindo a constituir a vanguarda da expansão cafeeira.³⁰⁰ Raymundo Faoro também descreveu o poder dessa elite de proprietários rurais, afirmando que não apenas o conteúdo político do senhor rural mudou após o café, mas que essas transformações profundas foram responsáveis por uma mudança do status.³⁰¹ Emília Viotti da Costa foi mais além. Segundo Costa, essas elites usaram a produção agrícola do café para manter intacta a estrutura tradicional de produção, revelando-se pouco simpáticas às empresas industriais. Dessa forma, as condições que haviam inibido o desenvolvimento urbano no período colonial continuaram a atuar durante a primeira metade do século XIX, mesmo com a expansão econômica do café. Por isso, os viajantes que percorreram o país nessa época continuaram a observar o profundo contraste que havia entre as cidades portuárias mais movimentadas, mais modernas, mais europeizadas e os núcleos urbanos do interior que, na sua quase totalidade, viviam à margem da civilização, meras extensões das zonas rurais.³⁰² O arraial do Porto das Caixas foi um símbolo desse contraste: seu núcleo principal moderno em contrapartida com o resto da vila a qual pertencia, São João de Itaborahy, onde a ruralidade era a principal característica.

²⁹⁷ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Nº 3, vol. I, 03 de outubro de 1827, p.4.

²⁹⁸ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial...*p. 38.

²⁹⁹ DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos...*p.28.

³⁰⁰ FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil...*p. 88.

³⁰¹ FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: Formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Globo, 3ª edição, p. 287, 2001.

³⁰² COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 6ª ed. p. 241, 1999.

Para Júlio Bentivoglio, de uma maneira ampla, a política econômica executada pelas elites no início do Segundo Reinado foi um processo vagaroso e articulado, refletido e pontual, que teve como objetivo o desenvolvimento da economia brasileira, a superação dos déficits, à organização do mercado e à confecção de uma infraestrutura adequada. Com um começo duvidoso e dependente do cenário externo, a partir de 1844, ela assumiu um caráter profundamente voltado para os interesses nacionais. Impressiona o quanto a agenda liberal foi colocada em prática na reorganização do Estado e da economia: na organização do trabalho livre, na regulamentação da propriedade privada, na atuação do governo, na reforma da burocracia e na reestruturação das forças militares e policiais, entre outros aspectos. Ou seja, tais aspectos relativizam a demasiada importância que é dada aos conservadores e ao projeto saquarema.³⁰³

Cabe aqui realizar, através da análise de alguns autores, colocações sobre o partido Liberal ou Luzias e o partido Conservador, também conhecidos como os Saquaremas. Essa análise é importante para a compreensão do alcance do poder político do Visconde de Itaboraay e de sua família junto ao segundo reinado. Joaquim José Rodrigues Torres tornou-se uma figura considerável no governo imperial e, juntamente com seu cunhado Paulino José Soares de Sousa, Visconde de Uruguai e Eusébio de Queiroz, formaram a Trindade Saquarema: “Nenhum bloco eleitoral foi mais considerável do que o de Rodrigues Torres e seu cunhado Paulino José Soares de Sousa, aliados a Honório Hermeto e ao espírito moderador da corte.”³⁰⁴

Para melhor entendimento da situação dos partidos no Segundo Reinado, é fundamental realizar um pequeno retorno a abdicação do trono por D. Pedro I. No trabalho escrito por Américo Brasiliense, intitulado *Os programas dos Partidos e o 2ª Império*, publicado no ano de 1878, encontra-se a afirmação de que a revolução de 7 de abril de 1831, com a renúncia do Imperador D. Pedro I em favor de seu filho D. Pedro de Alcântara, teve como consequência imediata o aparecimento na arena política do combate entre os partidos Restaurador, Republicano e Liberal. O Restaurador exigia a volta de D. Pedro I ao Brasil para ocupar o trono e dirigir os negócios do Estado. O partido Republicano pretendia o fim da monarquia. Já o partido Liberal sustentava a necessidade de reformas na constituição, conservando a monarquia. A ideia de monarquia federativa subdividiu o partido Liberal entre

³⁰³ BENTIVOGLIO, Julio. *Política e diretrizes econômicas no início do segundo reinado (1840-1860): Limites e desafios da modernização*. In: Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas. p.1, 2003. Disponível em <http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_julio_bentivoglio_politica-e-diretrizes-economicas-no-inicio-do-segundo-reinado-1840-1860_limites-e-desafios-da-modernizacao.pdf>. Acesso em 06/08/2017.

³⁰⁴ CALMON, Pedro. *História do Brasil. Século XIX- Conclusão. O Império e a ordem liberal*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, volume V, p. 1686, 1963.

Moderados e Exaltados, ficando os Moderados em vantagem política em relação aos exaltados e aos demais partidos. Mesmo assim, com o objetivo de uma unificação partidária e para evitar novos embates políticos, os Moderados aceitaram alguns princípios políticos dos Exaltados. O surgimento do partido Conservador é datado no ano de 1837, com a renúncia de Diogo Antônio Feijó do cargo de regente do Império. Uma das principais distinções entre esses dois partidos políticos foi a necessidade de uma interpretação legal do ato adicional a constituição do Império.³⁰⁵ O ato adicional foi um conjunto de mudanças e adições feitas na Constituição do Império, prevista nos arts. 174 a 177, decretadas pela câmara dos deputados no dia 12 de agosto de 1834, “autorizada por especial faculdade, sem intervenção do senado nem sanção do poder moderador”.³⁰⁶

O partido Liberal sustentava que o ato adicional não necessitava de correções e que as províncias deveriam ter uma maior independência administrativa. Já os conservadores consideravam essas ideias como ameaças a Império, principalmente as deliberações feitas pelas assembleias provinciais. Para os conservadores, era preciso fixar as atribuições das assembleias provinciais para evitar que “com suas variadas interpretações formassem estados nos estados”.³⁰⁷ A centralização política era uma das metas dos conservadores, com a defesa do poder moderador: “O imperador impera, governa e administra”³⁰⁸.

O autor Júlio Bentivoglio afirmou que, em relação aos autores que defendem a existência de partidos, existe uma certa concordância em dizer que o Partido Conservador teria surgido precisamente em 1837. O Partido Liberal, por sua vez, teria raízes anteriores que poderiam ser localizadas nas lutas da Independência. Bentivoglio afirmou que enquanto os conservadores formaram um partido que tinha um projeto definido e delegava a direção nacional a um grupo específico situado Rio de Janeiro a partir de 1837, tendo sua força se espalhando de forma mais ou menos homogênea pelo território brasileiro, envolvendo diferentes representantes em uma mesma agremiação, com a adesão a uma disciplina, os liberais sofreram de divisões e disputas internas, sobretudo entre paulistas, mineiros e pernambucanos, impedindo uma atuação mais coesa até meados de 1847.³⁰⁹

³⁰⁵ BRASILIENSE, Américo. *Os programas dos Partidos e o 2º Império: Exposição de princípios*. São Paulo: Typographia de Jorge Seckler, p. 7-10, 1878.

³⁰⁶ SÁ, F. Franco. *A reforma da Constituição: Estudo de historia Patria e direito constitucional*. Typographia Nacional, p. 1, 1880.

³⁰⁷ BRASILIENSE, Américo. *Os programas dos Partidos e o 2º Império: Exposição de princípios...*p. 14-15.

³⁰⁸ Discurso feito em 1869 no senado pelo então presidente do gabinete conservador, o Visconde de Itaborahy.

³⁰⁹ BENTIVOGLIO, Julio. *Cultura política e consciência histórica no Brasil: uma contribuição ao debate historiográfico sobre a formação dos partidos políticos no Império*. Diálogos-Revista do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História, v. 14, n. 3, p. 539-551, 2010.

Já Raymundo Faoro afirmou que os liberais representariam os interesses agrários, contrários ao avanço do poder central promovido pela burocracia. O Partido Conservador representaria fundamentalmente o estamento burocrático, expressão da monarquia portuguesa colonizadora e civilizadora, com a preocupação de absorver e cunhar interiormente a sociedade, enquanto o partido liberal representaria a sociedade colonial, por meio da classe proprietária e, ocasionalmente, de duas ordens guerreiras, o caudilho e o bandido.³¹⁰ Azevedo Amaral, ao contrário de Faoro, viu nos conservadores os representantes dos interesses rurais da cana-de-açúcar do nordeste e dos cafezais do Vale do Paraíba. Em campos opostos estavam os liberais, expoentes do espírito demagógico, elaborados no seio das classes, que tinham muito pouco ou nenhum contato com a vida econômica do país.³¹¹

Para Afonso Arinos de Melo Franco, os liberais eram representantes da burguesia urbana, dos comerciantes, dos intelectuais e dos magistrados; e os conservadores representariam os interesses agrários, notadamente dos cafeicultores do Rio de Janeiro.³¹² Nelson Werneck Sodré afirmou que os partidos Liberal e Conservador eram simples representantes dos interesses proprietários agrários e escravistas que dominavam a política imperial.³¹³ Em concordância com Sodré, Oliveira Vianna descreveu que os Liberais e Conservadores não eram somente iguais, mas constituíam simples clãs organizados para a exploração comum das vantagens do poder em uma sociedade quase feudal.³¹⁴ Caio Prado Júnior descreveu que os partidos tinham uma significação ideológica muito restrita, pois expressavam um grande império burguês, no qual existia apenas um conflito entre a burguesia reacionária, representada pelos donos da terra, e a burguesia progressista, relacionada ao comércio e às finanças.³¹⁵

Marco Morel relacionou a formação dos partidos políticos à construção das identidades políticas, entre 1820 e 1840, tentando descaracterizar a origem parlamentar dos partidos brasileiros devido à incoerência e à falta de laços sólidos entre os parlamentares. A seu ver, outros aspectos devem ser considerados, particularmente as ligações pessoais, de parentesco, de compadrio, interesses sociais, afinidades intelectuais, econômicas ou regionais

³¹⁰ FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: Formação do patronato político brasileiro...* p. 456.

³¹¹ AMARAL, Azevedo. *O Estado autoritário e a realidade nacional*. Rio de Janeiro: José Olympio, p. 35, 1938.

³¹² FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *História e teoria dos partidos políticos no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

³¹³ SODRÉ, Nelson Werneck. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1967.

³¹⁴ VIANNA, Oliveira. *O Ocaso do Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1953. Disponível em <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1091/702813.pdf?sequence=4>>. Acesso em 17 de agosto de 2017.

³¹⁵ JÚNIOR, Caio Prado. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. Editora Brasiliense, 1953.

Para esse autor, um partido político, na primeira metade do século XIX, era mais do que tomar um partido e constituía-se em formas de agrupamento em torno de um líder, por meio de palavras de ordem e da imprensa, em determinados espaços associativos, ou de sociabilidade e a partir de interesses ou motivações específicas, além de se delimitarem por lealdades ou afinidades (intelectuais, econômicas, culturais, etc) entre seus participantes.³¹⁶ Já Ricardo Salles citou que os conservadores exerceram um papel de hegemonia e direção intelectual e moral sobre os liberais e sobre a construção do Estado no período imperial a partir de 1835, de forma praticamente incontestada até a crise de 1868.³¹⁷

Para Ilmar Rohloff de Mattos, os dois partidos estabeleceram uma distinção entre os movimentos levantados pela elite brasileira daqueles feitos pela parte iletrada e pobre da população, demonstrando assim uma semelhança de pensamento elitista. Ambos partidos não admitiam “gente sem qualificação”, ou seja, eram representantes e representados pela alta sociedade brasileira. Mattos ainda afirmou que os Luzias e Saquaremas possuíam uma visão diferente sobre política e sociedade, visão essa que se formou desde o processo de colonização, consolidando após a construção do Estado Imperial e da constituição da classe senhorial. Luzias e Saquaremas, em suas pretensões de monopolizar ambas as faces do mundo do governo, apresentavam-se, em um só tempo, semelhantes, diferentes e hierarquizados. Assim, os Saquaremas eram intelectuais da classe senhorial em constituição, intimamente ligados ao Estado. Já os Luzias não conseguiram estar no governo do Estado porque insistiram em privilegiar o governo da Casa. Negaram o poder do Imperador quanto dos seus ministros, negaram o elemento português, negaram os regressistas e embaraçaram-se na questão da igualdade.³¹⁸

Apesar dos diversos conceitos sobre os Luzias e Saquaremas e das várias formas de diferenciação ou associação desses dois partidos, percebe-se que ambos eram formados pelas elites imperiais, tanto representados pelos grandes produtores escravocratas e comerciantes como pela elite intelectual, formada pelos “letrados”, principalmente os de Coimbra. A diferença ocorria basicamente nas interpretações políticas, com ambos lutando para a manutenção do prestígio e posição social alcançados:

³¹⁶ MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na Cidade Imperial (1820-1840)*. São Paulo: Hucitec, p. 63, 2005.

³¹⁷ SALLES, Ricardo Henrique. *O Império do Brasil no contexto do século XIX*. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado...p. 18.

³¹⁸ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*...p.103-158.

A Trindade Saquarema teve seu nome graças a região em que seus principais líderes, Joaquim José Rodrigues Torres³¹⁹ e Paulino José Soares de Sousa (1807-1866), futuro visconde de Uruguai, tinham sua base social e política. Os dois eram casados com filhas de João Álvares de Azevedo, grande proprietário rural na região. Paulino nasceu em Paris, para onde seu pai, mineiro de Paracatu, emigrara, lá se casando e se formando em medicina. A família se mudou para Portugal em 1814 e em seguida, veio para o Brasil, estabelecendo-se no Maranhão. Em 1823, Paulino foi para Coimbra, onde cursou até o quarto ano do curso de direito, que concluiria em São Paulo, em 1831.³²⁰ Paulino Soares de Souza foi eleito para a assembleia provincial do Rio de Janeiro em 1835, substituindo o Visconde de Itaboraá em 1836, no cargo de presidente da Província do Rio de Janeiro. Teve os cargos de ministro do Estado, senador, conselheiro do Estado e negociador de projeção internacional.³²¹ Já origem da família Rodrigues Torres se deu na Vila de Santa Maria Martin do Arcebispado, distrito de Braga, Norte Atlântico de Portugal, da província de "Entre-D'Ouro-e-Minho", quase fronteira com a Galiza, na Espanha, hoje município de Braga. Lá viviam Manoel Rodrigues Torres e Antônia Francisca Rodrigues Torres, pais de Manoel José Rodrigues Torres, que emigrou para o Brasil e casou-se com Emerenciana Maria Mathildes Rodrigues Torres, filha de Antonio José da Costa e Joana Maria de Ferreira de Jesus. Manoel José e Emerenciana tiveram seis filhos: Cândido José Rodrigues Torres, Maria Carolina Rodrigues Torres, Bernardino José Rodrigues Torres, Antônio José Rodrigues Torres, Manoel José Rodrigues Torres e Joaquim José Rodrigues Torres, o Visconde de Itaboraá.³²²

Joaquim José Rodrigues Torres nasceu na Fazenda da Cruz³²³, no povoado do Porto das Caixas, dia 13 de dezembro de 1802³²⁴, em uma família de profissionais liberais, negociantes, proprietários de prédios urbanos, oficinas e fazendas,³²⁵ na sua maioria nos arredores da vila de São João de Itaboraá. Estudou em Coimbra até 1822, e formou-se em

³¹⁹ Do grupo de homens de carreira política oriundos de Coimbra encontra-se o Joaquim José Rodrigues Torres. Coimbra funcionou como uma espécie de escola para o poder dos primeiros dirigentes pós-independência no Brasil. In: MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na Cidade Imperial (1820-1840)*...p.175.

³²⁰ SALLES, Ricardo Henrique. *O Império do Brasil no contexto do século XIX*. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. Almanack, v. 1, n. 4, p. 8, 2012.

³²¹ FILHO, João Lyra. *Visconde de Itaboraá: A luneta do império*. Rio de Janeiro: Gráfica Portinho Cavalcanti Cavalcanti, p. 19, 1985.

³²² Disponível em < http://familiarodriguesstorres.blogspot.com.br/2009/10/origem-da-familia-rodrigues-torres_05.html>. Acesso em 04 de janeiro de 2017.

³²³ REZNIK, Luís; GONÇALVES, Marcia de Almeida; CONDURU, Roberto; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Patrimônio cultural do Leste Fluminense: história e memória de Itaboraá, Rio Bonito, Cachoeiras de Macacu, Guapimirim e Tanguá*. Rio de Janeiro: EdUERJ; PETROBRAS, p. 91, 2013.

³²⁴ FILHO, João Lyra. *Visconde de Itaboraá: A luneta do império*...p.15.

³²⁵ SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraá no século XIX*...p. 49.

Matemática em Paris. De volta ao Rio de Janeiro, foi nomeado professor dessas matérias na Escola da Marinha.³²⁶ Torres chegou ao Império primeiramente como Ministro da Marinha em 1831, e após 3 anos, em 1834, assumiu o cargo de presidente da província do Rio de Janeiro³²⁷, paralelamente com início do grande auge econômico do Porto das Caixas, que teve começo na década de 30. Fez parte do terceiro Conselho de Estado³²⁸, onde foi presidente no gabinete de 11 de maio de 1852 e simultaneamente ministro da Fazenda:

Foi Ministro de Estado dez vezes; pela primeira vez com 29 anos incompletos no 1º Gabinete da Regência Permanente de 16 de Julho de 1831, Ministro da Marinha nessa data, substituindo Bernardo Pereira de Vasconcellos na pasta da Fazenda em 1832; Ministro da Marinha no 3º Gabinete de 13 de Setembro de 1832, desde 7 de Novembro desse anno até 30 de Junho de 1834; Ministro da Marinha e interino da pasta da Guerra, no 1º Gabinete de 19 de Setembro de 1837, da Regência do Senador Marquez de Olinda; Ministro da Marinha no 4º Gabinete de 18 de Maio de 1840. Em 1852 assumiu a Presidencia do Conselho de Estado do 11º Gabinete de 11 de maio, ocupando a pasta da Fazenda.³²⁹

A importância de Joaquim José Rodrigues Torres e de sua família foi tanta na região do Porto das Caixas que a mesma foi citada em duas obras diferentes do viajante D. P. Kidder: *O Brasil e os brasileiros*:(esboço histórico e descritivo) e *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil* (Rio de Janeiro e província de São Paulo). Nesses livros, Kidder relacionou a localidade com o Visconde de Itaboraí: “Além de sua importância comercial, Porto das Caixas é notável por ser a residência da família do Visconde de Itaboraí (Senhor Joaquim José Rodrigues Torres)”.³³⁰ O apoio político da família Rodrigues Torres, as construções de redes clientelares e o ápice comercial do café impulsionaram o Arraial do Porto das Caixas de tal modo que a Vila a qual pertencia, São João de Itaboraí, chegou a concorrer na assembleia provincial³³¹, em 1834, com a Vila de Praia Grande, o título da capital da

³²⁶ VASCONCELLOS, Barão de; VASCONCELLOS, Barão Smith de. *Archivo Nobiliarchico Brasileiro*. Suíça: Lausanne, p. 200, 1917.

³²⁷ BRASIL. *Carta imperial de D. Pedro II, Imperador do Brasil, a Joaquim José Rodrigues Torres, futuro Visconde de Itaboraí, nomeando-o primeiro presidente da província do Rio de Janeiro em 23/08/1834*. Museu Imperial, Coleção Visconde de Itaboraí. Disponível em <<http://187.16.250.90:10358/handle/acervo/193>>. Acesso em 27 de maio de 2016.

³²⁸ Em 1841 volta o Conselho de Estado com funções bem definidas: aconselhar o Imperador, sempre que este devesse exercitar algumas de suas atribuições privadas. Para saber mais sobre o assunto consulte: VAIFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil imperial*. Rio de Janeiro: Objetiva, p. 165, 2002.

³²⁹ VASCONCELLOS, Barão de; VASCONCELLOS, Barão Smith de. *Archivo Nobiliarchico Brasileiro*...p.201.

³³⁰ FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros: esboço historico e descritivo*... p. 338-339.

³³¹ SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX*...p. 19.

província do Rio de Janeiro,³³² perdendo para Praia Grande. Além do grande prestígio no Império, a família Rodrigues Torres exerceu no Arraial do Porto das Caixas formas de poder geradas nas relações pessoais de parentesco e clientelismo.³³³

Segundo autor Théo Lobarinhas Piñeiro, o Império brasileiro foi compreendido como produto de uma expansão e uma dominação, que se materializam na subordinação das diversas regiões aos interesses e à direção dos grupos dominantes do sudeste e, em especial, do Rio de Janeiro. Mais do que isso, ele foi o resultado da aliança de classes entre proprietários de terras e escravos, especialmente os da Província do Rio de Janeiro, com os negociantes, principalmente os estabelecidos na Corte, ao mesmo tempo em que se incorpora, no interior do próprio Estado, no processo de (re)centralização, classes e frações de classe de outras regiões do país.³³⁴ Ilmar Rohloff de Mattos citou que o momento em que se propunham a tarefa de construção de um estado soberano, levaram a cabo seu próprio forjar enquanto classe, transbordando da organização e direção da atividade econômica meramente para a organização e direção de toda a sociedade, gerando o conjunto de elementos indispensáveis à sua ação de classe dirigente e dominante. Para o autor, essa classe não se constituiu unicamente dos plantadores escravistas, mas também dos comerciantes que lhes viabilizavam e, por vezes, com eles se confundiam de maneira indiscernível, além dos setores burocráticos que tornavam possíveis as necessárias articulações entre política e negócios, a classe senhorial se distinguiria nesta trajetória por apresentar o processo no qual se forjava por meio do processo de construção do Estado imperial.³³⁵

A família Rodrigues Torres fazia parte tanto da classe grandes proprietários de terras e escravos como da classe de comerciantes, alcançado uma grande representatividade no governo, passando a ter fortes influências no Império brasileiro. O perfil da família de Joaquim José Rodrigues Torres confundiu-se com as demais famílias de proprietários de terras e escravos da província fluminense no século XIX, onde poder e dinheiro andavam juntos. A grande diferença entre os Rodrigues Torres e as outras famílias foi o tempo de permanência no poder e os altos cargos por eles exercidos, em especial pelo Joaquim José Rodrigues Torres,

³³² BRASIL. *Carta de lei nº2 de 26 de março de 1835, que erigiu a Vila Real de Praia Grande a capital da província do Rio de Janeiro*. Disponível em <<http://culturaniteroi.com.br/blog/?id=421>>. Acesso em 27 de maio de 2016.

³³³ O clientelismo constituiu a trama da ligação política no Brasil do século XIX e sustentou virtualmente todo o ato político. In: GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, p. 15, 1997.

³³⁴ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Estado Imperial: Classes e Dominação*. ANPUH – XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Londrina, p. 3-4, 2005.

Disponível em <<https://anais.anpuh.org/?p=17182>>. Acesso em 31 de abril de 2017.

³³⁵ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial...*p.57.

que além de todas as funções executadas já citadas, foi também presidente do Banco do Brasil por duas vezes. No quadro abaixo, pode-se ver as funções exercidas pelos Rodrigues Torres na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, os títulos recebidos e as ligações familiares, reforçando a ideia do poder legitimado pelos cargos e títulos concedidos a elite local:

Quadro 1.2. Perfil econômico, político e social da família Rodrigues Torres na freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas (1847-1870)

Nome:	Grau de parentesco com o Visconde de Itaboraahy:	Funções exercidas na freguesia:	Títulos:
Agostino José Rodrigues Torres.	Sobrinho.	Capitalista. Comerciante. Dono de casa de Comissão.	Dignitário da Imperial Ordem da Rosa.
Antônio José Rodrigues Torres.	Irmão.	Juiz de Paz. Subdelegado. Capitalista. Fazendeiro.	Cavaleiro da Ordem de Christo. Comendador da Imperial Ordem da Rosa.
Bernardino José Rodrigues Torres.	Irmão.	Médico.	_____
Cândido José Rodrigues Torres.	Irmão.	Negociante. Major.	Cavaleiro da Ordem de Christo. Barão de Itamby.
Manoel José Rodrigues Torres.	Irmão.	Comerciante. Alferes do exército.	_____

Fonte: *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: 1847-1870. Disponível em: <<http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>>. Acesso em 14 de junho de 2016.³³⁶

Deve-se observar que a imagem do Imperador ofereceu legitimidade em um ambiente onde os líderes locais tinham poder baseado em suas propriedades, nas alianças políticas ou na força, mas que a sua autoridade dependia de serem aceitos por seus possíveis seguidores como legitimamente investidos deste poder. O Império precisou da elite tanto quanto a elite do Império. Assim, girando em torno de cargos importantes como os que assumiu Joaquim José Rodrigues Torres durante praticamente toda a sua vida, a elite brasileira, em suas diversas representações, acabou por sustentar o estado, tornando-o a sua própria razão de ser,³³⁷ realizando um papel aglutinador.

³³⁶ *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: 1847-1870. Disponível em: <<http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>>. Acesso em 14 de junho de 2016.

³³⁷ MACEDO, Valter Luiz de. *Província fluminense: um território a serviço da nação...* p. 85-88.

Para Salles, esse papel aglutinador e formador se dava qualquer que fosse a origem dos estadistas: intelectuais oriundos de configurações regionais, normalmente articuladas com a grande propriedade rural escravista, o comércio, as finanças, a burocracia governamental; letrados de um modo geral; ou, finalmente, provenientes de uma camada social específica de intelectuais, a elite dos estadistas imperiais. Em graus variados, os intelectuais das províncias mantiveram seus vínculos com suas bases sociais e políticas de suas províncias. Esse fato se processava tanto pelos mecanismos políticos formais das eleições proporcionais quanto pelo jogo de influências e interesses. Para o autor, contudo, na Corte, representavam o Império, tanto por convicção, adquirida no processo de sua formação, quanto por compreenderem que o Império não era uma abstração, mas tinha uma força material, econômica, social e política, própria.³³⁸

O fortalecimento e a continuação do prestígio social dos estadistas, formados por famílias importantes, eram mantidos entre outras formas, através de alianças matrimoniais.³³⁹ Richard Graham afirmou que as famílias representavam importante fonte de capital político. Naturalmente, como em outros lugares, elas dedicavam-se a aumentar suas propriedades, ao longo de várias gerações, famílias bem sucedidas acumularam recursos significativos. Os vínculos que levavam os homens a cargos oficiais e ao domínio local constituíam parte importante desses recursos, e, através da política, famílias lutavam para preservá-los, muitas vezes contra outras famílias. Para o autor, os limites da família iam muito além do pai, mãe e filhos. A proteção em troca de lealdade, imposta pelos vínculos familiares, estendiam-se primeiramente a uma ampla gama de relacionamentos consanguíneos, e, em seguida, pelo número igualmente grande de casamentos. Ser padrinho, afilhado, compadre ou comadre também implicava obrigações e proteções mútuas, em ajuda nas eleições ou na garantia em cargos do governo.³⁴⁰ O próprio Paulino José Soares de Sousa alcançou sua ascensão social e política pelo casamento com Ana Macedo Álvares de Azevedo, irmã da esposa do Visconde de Itaboraahy, cujo pai tinha parentesco e relações de família com os principais fazendeiros da baixada, que representavam então uma das mais consideráveis forças políticas da província.³⁴¹

³³⁸ SALLES, Ricardo Henrique. *O Império do Brasil no contexto do século XIX*. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado...p.37.

³³⁹ PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Nas Águas do Canal*. Política e Poder na Construção do Canal Campos – Macaé (1835-1875). Tese apresentada ao curso de doutorado da Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, RJ: UFF, p. 45, 2012.

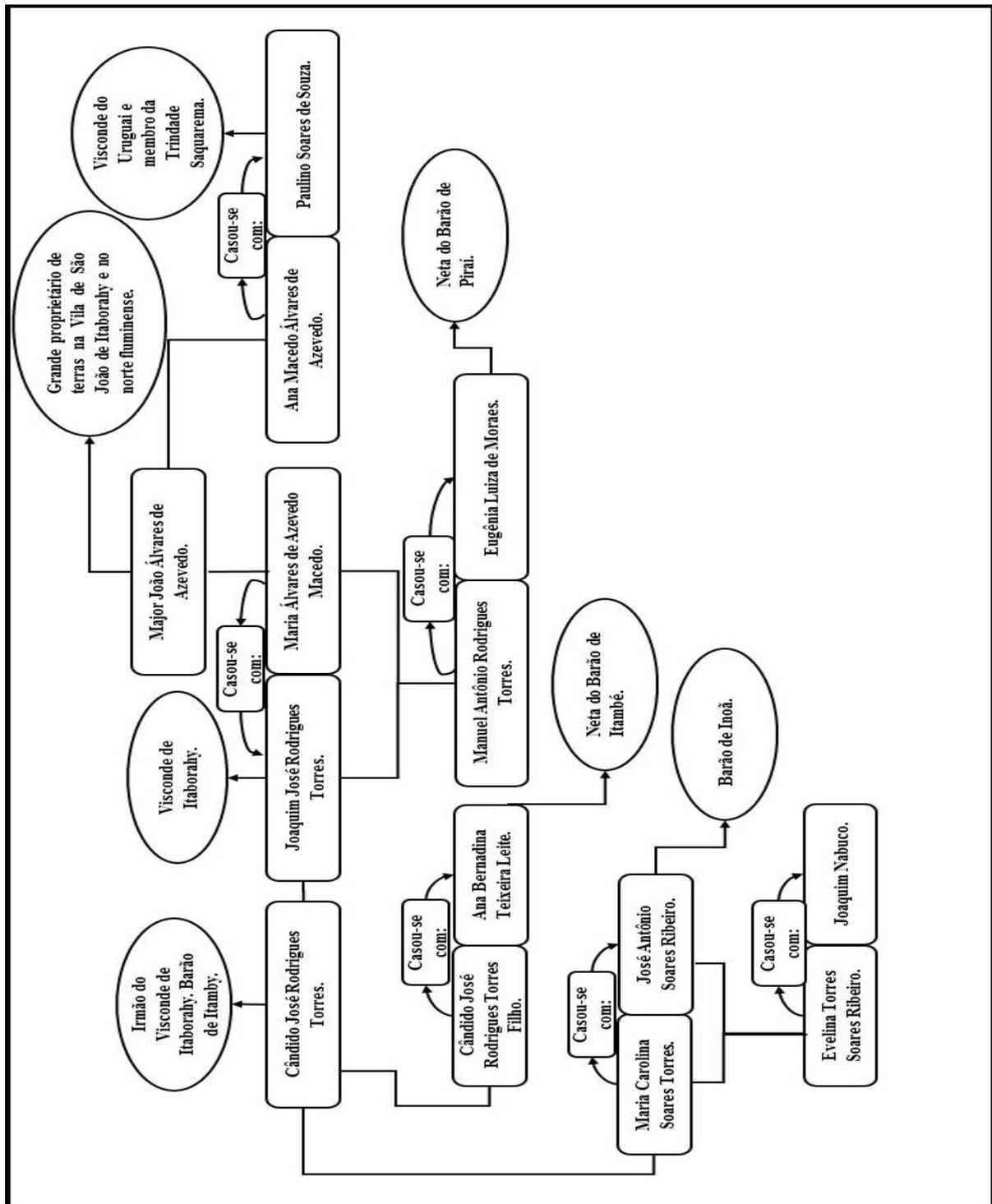
³⁴⁰ GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Editora UFRJ, p. 35-37, 1997.

³⁴¹ SALLES, Ricardo Henrique. *O Império do Brasil no contexto do século XIX*. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado...p.8.

É fundamental o entendimento do processo do fortalecimento e a continuação do prestígio social das famílias, para que se identifique as redes de sociabilidade e parentesco das elites reunidas no conselho de estado e suas continuidades referentes aos principais grupos econômicos do país, cuja influências foram estendidas em direção ao poder central. A identidade individual estava estreitamente ligada às relações familiares e nas redes sociais, nas quais os indivíduos estavam inseridos, fazendo com que muitas vezes os homens públicos fossem representantes de famílias e grupos de negócios que, de alguma forma, os levaram até o poder. Essa rede forneceu a compreensão do termo elite como grupos com identidades construídas a partir de relações de parentesco, crenças e práticas políticas.³⁴² Abaixo pode-se observar, através da figura, as alianças matrimoniais entre a família Rodrigues Torres e grandes proprietários de terras fluminenses:

³⁴² MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: o Conselho de Estado no Brasil Imperial...*p. 181-212.

Figura 1.1. Organograma das alianças matrimoniais entre a família Rodrigues Torres e grandes proprietários de terras fluminenses



Fonte: Organograma produzido pelo autor com base na análise da árvore genealógica da família Rodrigues Torres. Disponível em <<http://familiarodriguestorres.blogspot.com.br/>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.³⁴³

³⁴³ Organograma produzido pelo autor com base na análise da árvore genealógica da família Rodrigues Torres. Disponível em <<http://familiarodriguestorres.blogspot.com.br/>>. Acesso em 12 de agosto de 2016

A partir da observação da figura acima, percebe-se a intrínseca rede familiar feita a partir dos casamentos entre a família Torres e diversos produtores fluminenses, alguns com títulos de nobreza. Para Mariana de Aguiar Ferreira Muaze, a aquisição de títulos de nobreza também foi um elemento primordial para a conquista da importância social almejada e, portanto, uma preocupação constante das famílias abastadas da classe senhorial na segunda metade do século XIX.³⁴⁴ Os laços criados pelos casamentos entre as famílias proprietárias foram tão fortes que apagaram os tênues limites provinciais, transformando-se em um único bloco onde se espalharam os cafezais. Por meio dessa política de casamentos, surgiu uma verdadeira dinastia cafeeira,³⁴⁵ formada por produtores, comerciantes e políticos ligados diretamente ao café. Para Muaze, no que se refere aos acordos de casamento, estes eram vistos pela classe dominante como meio de manter a honra e a fortuna. Os matrimônios eram intencionalmente calculados para proporcionar a manutenção das famílias como parte de um grupo seletivo e, ao mesmo tempo, gerar novos elementos de poder e prestígio que as distinguissem e elevassem de seus pares. As exigências minuciosas feitas durante o processo de arranjos matrimoniais revelam o esforço de consolidação de novas alianças políticas, econômicas e sociais que tinha como objetivo estruturar uma rede complementar que, em última instância, iam dar continuidade às casas das famílias senhoriais, preservando as fortunas, mas também buscando o prestígio perante o império.³⁴⁶

Apesar disso, não se pode reduzir a formação da classe senhorial somente a um processo de expansão de alianças familiares a partir de um núcleo de origem, formado por uma ou mais famílias radicadas em uma região central. Para Ricardo Salles, se tal característica fez parte da formação da classe e pode ser concretamente rastreado em termos de indivíduos, famílias e grupos com redes de interesse mais ou menos extensas, ele não foi seu aspecto principal. Segundo o autor, a partir de uma situação histórica particular, no caso brasileiro, a conjuntura de 1837- 1842, como vivida pelos os Saquaremas, as ações de indivíduos, famílias, grupos, muitos deles radicados em aparatos institucionais locais, regionais e nacionais, resultaram grau de homogeneidade, de autoconsciência e de organização, com a consciência coletiva de seus interesses econômico-corporativos e sua formulação enquanto identidade e interesses universais, com capacidade de incorporar e modificar interesses de outros grupos sociais tornados, assim, subalternos. Para Salles, essa foi a época em que se colocou a questão

³⁴⁴ MUAZE, Mariana de Aguiar Ferreira. *Por uma micro-história da família*, p.24. Disponível em < http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300404775_ARQUIVO_ANPUH2011PRONEX.pdf>. Acesso em 14 de setembro de 2017.

³⁴⁵ MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema...* p.66.

³⁴⁶ MUAZE, Mariana de Aguiar Ferreira. *Por uma micro-história da família...*p.22.

do Estado e da direção moral e intelectual de toda sociedade, de todo o Império, e não apenas da região fluminense, como forma de manutenção e reprodução da ordem senhorial-escravista. Assim, após 1842, a formação de redes familiares e de círculos de influência continuou sendo importante, mas agora mediado pelo processo social irradiador do Estado (em sentido amplo). A classe senhorial "aconteceu", diferenciando-se dos seus grupos de origem, fossem estes a "elite" política, o grupo dos comerciantes de grosso trato, ou, finalmente, o grupo de proprietários de escravos e terras da região fluminense, no momento em que a facção do partido conservador fluminense dos Saquaremas, encabeçado pelo Visconde de Itaborahy, se tornou governo no Império e na província.³⁴⁷ Ou seja, além dos vínculos criados pelo casamento, a chegada ao poder dos Saquaremas proporcionou o acontecimento da elite fluminense, tanto a elite intelectual, escravocrata quanto a comerciante. E a família Rodrigues Torres pertencia simultaneamente a todas essas elites.

Para Martins, além das relações que se estabeleciam na Corte, onde evidenciaram as estreitas ligações que uniram os conselheiros aos grandes comerciantes e capitalistas e ao que se poderia considerar uma iniciante elite empresarial, ficou claro ainda que a alta cúpula do poder imperial reunida no Conselho de Estado encontrou-se próxima às oligarquias regionais, fossem por linhagem direta ou pela eficiente política de casamentos. Segundo Martins, era nas principais províncias do Império brasileiro que muitas vezes se originavam e ramificavam as relações pessoais e familiares verificadas na Corte, alimentadas pelas práticas clientelares e de poder e dependência pessoal, que davam sustentação eleitoral e política ao governo central.³⁴⁸ Foram ampliadas as formas de solidariedade horizontal dessas famílias que, envolvidas e condecoradas pelo estado imperial, utilizaram de sua posição para a defesa de seus interesses, em uma relação extremamente corporativista.³⁴⁹

Toda essa rede clientelar e o prestígio econômico e político que a família Rodrigues Torres alcançou, fez com que líderes locais do Porto das Caixas, a maioria pertencente à família do Visconde de Itaborahy, almejassem muito mais para a povoação, desejando que a mesma fosse elevada à Freguesia, causando sérias preocupações a sua sede, a Vila de São João de Itaborahy.

Temendo que a elevação da população para Freguesia fosse o primeiro passo para emancipação total do Porto das Caixas, representantes da Vila de São João de Itaborahy e do

³⁴⁷ SALLES, Ricardo. *E o vale era o escravo: Vassouras, século XIX: senhores e escravos no coração do Império. Civilização Brasileira*, p. 40-42, 2008.

³⁴⁸ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: o Conselho de Estado no Brasil Imperial...* p.189-190.

³⁴⁹ MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema...* p. 67.

Arraial do Porto travaram uma batalha que durou de 1844 até 1856, na qual ficou evidente que a alta cúpula do poder imperial reunida no Conselho de Estado encontrava-se próxima às oligarquias regionais, e que o poder dos comerciantes e proprietários de terras formavam estreitas relações com as decisões políticas.³⁵⁰

3.2. Elevação ao curato e criação da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas (1844-1856)

Apesar da crescente importância comercial e política que o Arraial do Porto das Caixas foi adquirindo, a população e os comerciantes locais enfrentavam alguns problemas administrativos, que fizeram com que o arraial constantemente entrasse em embate com a sua sede, a vila de São João de Itaboraí. O povoado Porto das Caixas tornou-se um relevante centro comercial, não propriamente pelo comércio local, mas pelo elo entre mercadorias e passageiros, do interior para a corte³⁵¹ e porque a produção das fazendas de São João de Itaboraí e arredores necessariamente passava pelo porto fluvial do arraial para chegar até a capital. Era também o berço de figuras importantes do governo Imperial, encabeçadas pela família Rodrigues Torres. O arraial do Porto das Caixas tornou-se a conexão entre várias regiões e a Baía de Guanabara³⁵², e a consciência desse valor comercial e político fez surgir uma série de ambições em seus moradores, que começaram a desejar um futuro bem mais promissor do que ser somente um povoado da vila de São João de Itaboraí. Assim, os comerciantes do arraial do Porto das Caixas, que conseguiram na época contrabalançar ou superar a força política dos fazendeiros, empregaram em sua municipalidade estratégias para manter e legitimar seu poder.³⁵³

A importância do Arraial para a Vila de São João de Itaboraí foi grande e várias descrições da época permitem demonstrar tal afirmação. J.C.R. Milliet de Saint-Adolphe em seu *Diccionario geographico, historico e descriptivo, do imperio do Brazil* descreveu o Arraial como “povoação considerável e de grande trato da Província do Rio-de-Janeiro, no districto da

³⁵⁰ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: o Conselho de Estado no Brasil*. Topoi, v. 7, n. 12, p. 189-190, 2006.

³⁵¹ FERREIRA, Osvaldo Luís. *Itaboraí ontem e hoje: Síntese histórica*...p. 17.

³⁵² SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX*...p 90.

³⁵³ MOREIRA, Gustavo Alves Cardoso. *Negociantes e política local na Província do Rio de Janeiro*. VI Simpósio Nacional Estado e Poder: Cultura, Universidade Federal de Sergipe, Centro de Educação e Ciências Humanas, 2010, p. 7. Disponível em <http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:UeJpsAK6SaMJ:scholar.google.com/+MOREIRA,+Gustavo+Alves+Cardoso+NEGOCIANTES+E+POL%C3%8DTICA+LOCAL+NA+PROV%C3%8DNCIA+DO+RIO+DE+JANEIRO.&hl=pt-BR&as_sdt=0,5>. Acesso em 19 de março de 2016.

Villa d'Itaborahy” e fez menção ao seu comércio, dizendo que o porto fluvial do arraial admitia, com o favor da maré, barcos e lanchas e que era o depósito mais considerável das caixas de açúcar, bem como das sacas de café que vinham por terra das cabeceiras do rio Macacu ou das fazendas dos arredores.³⁵⁴ Em outra publicação, o periódico *Novo Correio das Modas* citou o arraial do Porto das Caixas como “lugar comerciante e opulento do município de Itaborahy”.³⁵⁵ No relato da viagem do imperador D. Pedro II para a localidade, o arraial foi descrito como “espaçoso e comercial”.³⁵⁶ Até mesmo no relatório do presidente da Província, Paulino José Soares de Souza, do ano de 1836, o local foi citado como “florescente Povoação do Porto das Caixas”.³⁵⁷

Cientes da sua favorecida posição, comerciantes e moradores não estavam mais satisfeitos com alguns inconvenientes que o arraial atravessava, a começar pelo o fato que até 1844 sua capela não era curada. A análise do *Jornal do Commercio* do dia 09 de novembro de 1846³⁵⁸ permitiu uma visão sobre um dos problemas administrativos enfrentados pelo arraial, tendo como início a criação da capela filial curada em 02 de maio de 1844, que só ocorreu após inúmeros pedidos da população local. A partir desse momento, o Arraial do Porto das Caixas também assumiu o título de Curato de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, sob a cura do padre João Lourenço Filgueiras. No ano seguinte e por deliberação vice-presidencial de 27 de junho de 1845, foi criado o distrito de Paz no curato, mandando-se estabelecer eleições para o cargo de juiz, que ocorreram no dia 16 de agosto de 1845. Eleitos os juízes, o novo distrito de Paz começou a funcionar, beneficiando toda a população, já que antes da sua criação era necessário ir à sede, na vila de São João de Itaborahy que ficava a uma légua e meia de distância, para se resolver os problemas de ordem judicial do Arraial. Para Richard Graham, em nível local, todo o processo eleitoral do Brasil no século XIX patenteava um sistema social dramaticamente estratificado, no qual se instruía as pessoas sobre sua adequação, propriedade e valor. Assim, as eleições funcionavam de forma a alcançar fins inteiramente oportunos às ambições e aos desejos dos senhores de terras. Segundo Graham, as

³⁵⁴ DE SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet. *Diccionario geographico, historico e descriptivo, do imperio do Brazil*. Tomo II. Paris: JP Aillaud, 1845, p. 351. Disponível em <https://books.google.com.br/books?hl=pBR&lr=&id=AO0pAQAAAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=JCR+SAINT+ADOLPHE&ots=4i7Z6cpsDG&sig=TL_KGfzAlfi2YFU16kRhHiF1b_l#v=onepage&q&f=false>. Acesso em 15 de fevereiro de 2016.

³⁵⁵ *Novo Correio das Modas*. Rio de Janeiro: Nº2, 1854, p. 55.

³⁵⁶ *Anuario político, histórico e estatístico do Brazil*. Rio de Janeiro: Anno II, p. 351, 1847.

³⁵⁷ BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro pelo presidente Paulino José Soares de Souza em 18 de outubro 1836*, p. 51. Disponível em <<http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/u815/000052.htm>>. Acesso em 10 de setembro de 2016.

³⁵⁸ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 311, 09 de novembro de 1846, p. 3.

eleições atuavam como forma de consolidar a ordem hierárquica nitidamente estratificada.³⁵⁹ As eleições para os juizes de Paz do Arraial do Porto das Caixas obedeceram ao mesmo sistema, já que os eleitos foram os grandes comerciantes e proprietários de terras locais.

Para Antônio Carlos Wolkmer, a importância da figura do juiz de Paz estava muito mais no que representava em termos de independência distrital, do que propriamente como potencial de melhoramento do sistema legal. Após 1832, os poderes do juiz de Paz foram estendidos à jurisdição penal, adquirindo um perfil mais coercitivo e de controle. O autor afirmar que além dessa experiência renovadora de uma "magistratura popular" escolhida pela participação da comunidade, merece atenção, igualmente, a instituição do Tribunal do Júri, que representou as aspirações de autonomia judicial e localismo, em maior grau do que as decisões do juiz de Paz. Assim, na prática, o poder judicial estava identificado com o poder político ainda que, institucionalmente, suas funções foram distintas.³⁶⁰

A criação do distrito de Paz, que no primeiro momento surgiu como alívio, tornou-se um transtorno. Ao retornar de uma viagem, o presidente da Província do Rio de Janeiro, Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, anulou no dia 16 de setembro de 1846 a criação do distrito no Arraial do Porto das Caixas feita por seu vice. Para tal anulação, utilizou de dois argumentos que revoltaram os comerciantes, proprietários de terras e a população como um todo: o primeiro argumento foi que era inútil e inconveniente a criação do distrito de Paz no Arraial do Porto das Caixas e o segundo foi que as eleições para o cargo de juiz não tiveram valor legal, sendo consideradas nulas, pois não foram realizadas na matriz na Vila de São João de Itaborahy e sim na capela curada do Arraial do Porto das Caixas. Emília Viotti da Costa relatou que a legislação posterior à independência não chegou nunca a conceder grande autonomia às cidades, mantendo-as na dependência do poder provincial. Até mesmo a aprovação das posturas urbanas ficava subordinada à assembleia provincial.³⁶¹ A anulação da criação do distrito de Paz no Arraial do Porto das Caixas demonstra bem a subordinação ao poder provincial descrita por Costa. Já Wolkmer descreveu que, na prática, o poder judicial estava identificado com o poder político ainda que, institucionalmente, suas funções foram distintas. O governo central utilizava-se dos mecanismos de nomeação e remoção de juizes para administrar seus interesses, fazendo com que a justiça fosse partidária e o cargo utilizado para futuros processos eleitorais (fraudes e desvios) ou mesmo para recompensar amigos e

³⁵⁹ GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, p. 151, 1997.

³⁶⁰ WOLKMER, Antônio Carlos. *A magistratura brasileira no século XIX*. Sequência; Estudos Jurídicos e Políticos, v. 18, n. 35, p. 26, 1997.

³⁶¹ COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos...*p. 249.

políticos aliados, como no caso em questão, a anulação das eleições. Assim, o juiz deixava de apreciar conflitos de sua competência (impessoalidade, neutralidade) para entrar numa prática “antijudiciária”, em que o que contava era o atendimento ao partido aliado e aos chefes no interior. Os juízes tinham, assim, uma conduta dupla, ora submetidos às exigências da legalidade partidária (aliados ou adversários das facções locais), ora impelido aos deveres funcionais do cargo como aplicadores da lei. Obviamente que esta prática simultânea do exercício de funções administrativas e judiciais favoreciam tensões permanentes que reproduziam uma certa “limitação dos magistrados no exercício partidário dos seus poderes e também uma fonte de pressão no sentido da separação entre as atividades judiciária e política”. Assim, se de um lado a magistratura constituía-se no modelo privilegiado de ingresso na elite política imperial, de outro, os juízes “eram controlados pelos poderes de remoção, promoção, suspensão e aposentadoria do governo central.”³⁶²

Revoltados com tal controle do governo central, aqui representado pela figura do presidente da Província Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, os proprietários e comerciantes do Arraial do Porto das Caixas uniram-se e escreveram uma correspondência destinada à Vossa Majestade Imperial D. Pedro II, que foi publicada no *Jornal do Commercio*.³⁶³ Com as assinaturas dos principais proprietários locais entre eles Antônio José Rodrigues Torres, comendador da Imperial Ordem da Rosa, cavaleiro da ordem de Christo³⁶⁴ e irmão do Visconde de Itaboraahy, Antônio José Gonçalves Bastos, Manoel Teixeira de Carvalho, José Carlos Pereira Lobo, padre João Lourenço Filgueiras e mais 200 assinaturas, a carta, além de demonstrar o descontentamento com a anulação da criação do distrito de Paz, descreveu a situação econômica e social do Arraial do Porto das Caixas no ano de 1846: existia no arraial 75 casas de negócios, chácaras, prédios, 5 aulas de primeiras letras para ambos os sexos, com um total de 143 alunos, 30 barcos com lotação de 1200 arrobas, que realizavam cada um 8 viagens por mês, 12 lampiões (muito mais que que possuía algumas cidades da província) e uma população livre de 1.230 pessoas. Segue a abaixo o quadro com os gastos do arraial do Porto das Caixas no ano de 1846 descritos na carta:

³⁶² WOLKMER, Antônio Carlos. *A magistratura brasileira no século XIX...*p. 26.

³⁶³ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 311, 09 de novembro de 1846, p. 3.

³⁶⁴ *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 66, 1852. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1852/00000620.html>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

Quadro 1.3. Gastos do arraial do Porto das Caixas no ano de 1846 descritos na carta enviada ao Imperador Dom Pedro II

Tipo:	Valor:
Construção da Igreja Matriz no arraial.	22:233\$410Rs.
Décima paga ao governo da Província do Rio de Janeiro.	558\$073Rs.
Décima paga a sede do arraial (vila de São João de Itaborahy).	253\$007Rs.
Pagamentos de impostos das casas comerciais do arraial para a Fazenda Pública.	2:621\$400Rs.
Pagamentos de impostos das casas comerciais do arraial para a Câmara Municipal da sede do arraial (vila de São João de Itaborahy).	2:008\$664Rs.
Total:	27:674\$554Rs.

Fonte: *Jornal do Commercio*.³⁶⁵

A carta fez questão de demonstrar que o pagamento de impostos que o Porto das Caixas realizava era maior do que sua sede. Os gastos do Arraial do Porto das Caixas, com a décima paga ao governo da província do Rio de Janeiro, era o dobro do pago pela a Vila de São João de Itaborahy. Demonstrou também os altos preços dos impostos pagos pelas casas comerciais, tanto para a fazenda pública como para a câmara municipal da Vila de São João de Itaborahy e a estrutura privilegiada do local. Essa foi a forma de “lavar a honra” da população, que foi considerada “insignificante” para ter direito a ser um distrito de Paz. Além das questões econômicas e sociais, a correspondência destinada à Vossa Majestade estava calçada em questões jurídicas que contrariaram a resolução de Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho ao anular a criação do distrito de Paz.

A primeira questão foi sobre a eleição dos juízes de Paz não ter sido feita na matriz da vila. Segundo a resolução de 11 de setembro de 1830, art. 1º “Nomear se-hão juízes de paz em todas as capelas filiaes curadas” condição na qual encontrava-se o arraial do Porto das Caixas desde 1844, contradizendo o primeiro argumento para a anulação. A segunda foi que desde o decreto de 3 de dezembro de 1844 e sob consulta do conselho de Estado, ficou determinado que os presidentes da província não eram competentes para julgar nulidades de eleições de juízes de Paz e câmaras municipais. Ou seja, segundo a carta destinada a D. Pedro II, não existiu nenhum fundamento legal nem econômico para a anulação da criação do distrito de Paz no Curato de Nossa Senhora da Conceição do Porto das Caixas.³⁶⁶ Nota-se a meticulosa preparação da carta, tanto no aspecto econômico como no jurídico. Tal preparação surgiu efeito, e no ano de 1846 foi revogado a anulação da criação do distrito de Paz. No Almanak Laemmert do ano de 1847, o Curato de Nossa Senhora da Conceição do Porto das Caixas aparece pela

³⁶⁵ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 311, 09 de novembro de 1846, p. 3.

³⁶⁶ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 311, 09 de novembro de 1846, p. 3.

primeira vez tanto como cura, tanto como distrito de Paz, e os juizes de Paz eleitos nada mais eram do que os mesmos comerciantes e proprietários que assinaram a carta: Antônio José Rodrigues Torres, Manoel Teixeira de Carvalho, José Carlos Pereira Lobo e Antônio José Gonçalves Bastos.³⁶⁷ Ficou evidente que, além de lutar pelos benefícios do curato, a elite do Porto das Caixas lutou também para a manutenção de seus próprios benefícios e *status*. Segundo Maria Fernanda Vieira Martins, o exercício da política significou uma dinâmica permanente de estratégias de manutenção da hierarquia das elites, de suas fortunas, seus cargos e de sua influência social.³⁶⁸ No Arraial do Porto das Caixas, o exercício da política assumiu a mesma dinâmica descrita por Martins.

A criação do distrito de Paz do curato do Porto das Caixas não terminou com a luta da elite do Arraial, ao contrário, ela deu força e impulso para a batalha maior que seguiria: a elevação do Curato para Freguesia. Era ciente de todos a intenção da localidade em se tornar freguesia e quem sabe alcançar o posto de Vila. Essas pretensões abalaram a sua sede, a Vila de São João de Itaborahy, já que com o Arraial do Porto das Caixas se obtinha grandes lucros, tanto através dos impostos pagos pelos comerciantes como pelo transporte de mercadorias do porto fluvial da localidade até a corte. Tornando-se independente o Arraial do Porto das Caixas, seria certamente a Vila de São João de Itaborahy que pagaria tributos para que sua produção agrícola chegasse à Corte de maneira mais rápida. Além disso, perder o Arraial diminuiria consideravelmente a arrecadação de impostos da Vila, ainda mais com a promessa que a construção do canal Campos-Macaé se estenderia até o Arraial do Porto das Caixas.³⁶⁹ O porto fluvial do Arraial do Porto das Caixas, que recebia a produção agrícola de Cantagalo, com o canal, também receberia a produção de Campos e Macaé, tornando-o fonte de enormes lucros comerciais.

Apesar da oposição da sua sede, o Arraial do Porto das Caixas conseguiu que fosse criada pela assembleia provincial, no dia 19 de junho de 1845, o decreto elevando o curato à categoria de freguesia.³⁷⁰ É preciso deixar claro que não só os vereadores atuavam em prol de suas localidades, muitos dos presidentes e deputados provinciais destacaram-se na defesa de questões relativas aos municípios onde tinham vínculos familiares, políticos e econômicos.³⁷¹

³⁶⁷ *Amanak Laemmert*. Rio de Janeiro: 1847, p. 81. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1847/00000496.html>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

³⁶⁸ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: o Conselho de Estado no Brasil Imperial...*p.213.

³⁶⁹ *O Despertador Commercial e Político*. Rio de Janeiro: Nº 290, 04 de abril de 1839, p.2.

³⁷⁰ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº 7154, 07 de março de 1846, p.1.

³⁷¹ CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de. *Ideias em ordenamento, cidades em formação: a produção da rede urbana na Província do Rio de Janeiro*. Tese apresentada ao curso de doutorado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, p. 176, 2006.

Segundo Emília Viotti da Costa, os grupos urbanos tinham uma dependência em relação às oligarquias rurais, que controlavam as legislaturas, a administração e a justiça. Para Costa, a estrutura patriarcal, o sistema de clientela, os mores dos fazendeiros que construíram casas na cidade, repetindo a estrutura dos casarões de fazenda, permaneceram praticamente intactos nos núcleos urbanos, onde imperava, como na zona rural, o domínio das grandes famílias de fazendeiros, que tinham o poder político, controlavam a administração e a vida pública.³⁷² Ao mesmo tempo que a ideologia do clientelismo serviu aos interesses da elite econômica, também demonstrou um padrão para se medir e verificar o comportamento da classe dominante,³⁷³ ficando claro a influência dos grandes proprietários nas decisões políticas para o favorecimento das suas localidades, inclusive nas criações de projetos na assembleia provincial.

Infelizmente, para os idealizadores do projeto, elevando-se o Curato à categoria de freguesia, ocorreu o que eles mais temiam. O vice-presidente da Província, juntamente com dois terços da assembleia, negou a sanção do decreto, causando com isso uma batalha que durou até o ano de 1856. No *Jornal do Commercio* do dia 21 de março de 1846, foi publicado que a comissão de justiça civil e criminal examinou as razões pela quais o vice-presidente negou a sanção e, mesmo achando-as procedentes, determinou que o decreto fosse novamente submetido a uma nova discussão na assembleia provincial, como se propunha o artigo de 13 de março de 1846.³⁷⁴

Na sessão da assembleia provincial de 16 de março de 1847, sob a presidência de Gomes dos Santos, o então deputado provincial Assis Branco relatou que não se poderia existir uma Freguesia no local, já que não foram delimitados o limite do Curato. Assis deixou bem claro que a própria elevação ao Curato do Porto das Caixas feriu os direitos da assembleia provincial e os direitos paroquiais, já que foi criado sem nenhuma demarcação territorial. O deputado em questão argumentou que não existiam motivos políticos para ir contra a criação da freguesia e que ele mesmo tinha grandes amigos no Arraial do Porto das Caixas, pelos quais possuía profunda admiração. Um desses amigos seria um grande comerciante e político influente, o qual mais se empenhou na criação do Curato e, agora, na elevação à Freguesia. Mesmo assim, Assis citou que não se poderia fechar os olhos e passar por cima das leis e que os direitos do pároco da Vila de São João de Itaborahy estavam sendo constantemente invadidos. Continuou sua fala afirmando que o Curato de Porto das Caixas foi criado de maneira

³⁷² COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos...*p.249.

³⁷³ GRAHAM, Richard. Clientelismo e política no Brasil do século XIX... p.22.

³⁷⁴ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 80, 21 de março de 1846, p. 80.

independente, um *status in status* e que o vigário da Cura não possuía a menor obediência com o pároco da Vila de São João de Itaborahy.³⁷⁵

No dia 18 de março de 1847, na sessão da assembleia provincial sob a presidência de Gomes dos Santos, o deputado provincial José Teixeira de Mesquita, o Barão de Lajes, tomou a fala em favor da elevação para a Freguesia do Curato do Porto das Caixas. O Barão de Lajes em seu discurso afirmou que realmente o Curato do Porto das Caixas foi criado em *status in status* como dito por Assis Branco, mas que a Província aceitou tal criação, sem oposições. Somente a partir daquele momento, em que a povoação julgou que o Curato do Porto das Caixas tinha tanta importância econômica que seria uma injustiça não ser elevado à categoria de Freguesia, que começaram a surgir as oposições da assembleia provincial. O Barão também relatou que não conhecia nenhum outro Curato com melhores condições de ser tornar Freguesia ou até mesmo Vila, como o Arraial do Porto das Caixas, citando que o Curato só perdia em importância para Campos e Niterói. Para comprovar tal afirmação, o Barão de Lajes apresentou para a assembleia provincial a mesma carta que foi mandada ao Imperador D. Pedro II.³⁷⁶

Posteriormente, no ano de 1849, na assembleia provincial de 3 de março, sob a presidência do Visconde de Baependi, foi discutido um outro projeto, de nº 19, que extinguiria a Freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Itamby e que elevaria à categoria de Vila o Curato de Porto das Caixas, extinguindo também as Vilas de São João de Itaborahy e a de Santo Antônio de Sá. Esse decreto demonstrou a real intenção do curato, que lutava para tornar-se Freguesia, mas que almejava na verdade o título de Vila. O projeto não foi aprovado pela assembleia provincial.³⁷⁷

Assis Branco, nas assembleias provinciais, continuou a defender ferrenhamente que o Curato do Porto das Caixas não poderia, em hipótese alguma, ser elevado à categoria de Freguesia.³⁷⁸ Essa queda de braço entre os deputados da assembleia e o Curato durou até o dia 17 de outubro de 1856, quando a assembleia provincial, presidida pelo Comendador Cardoso, aprovou a redação elevando à categoria de Freguesia o curato de Nossa Senhora da Conceição do Porto das Caixas, com a mesma invocação.³⁷⁹ E assim, a partir do decreto nº 912 de 1856, o Curato do Porto tornou-se, enfim, uma Freguesia, como tanto desejou sua elite e população em geral:

³⁷⁵ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXVI, nº 7455, 17 de março de 1847, p. 2.

³⁷⁶ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXVI, nº 7456, 18 de março de 1847, p. 2.

³⁷⁷ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno VI, nº 62, 05 de março de 1849, p. 2.

³⁷⁸ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXVI, nº 7499, 12 de maio de 1847, p. 2.

³⁷⁹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 287, 16 de outubro de 1856, p.1.

Art. 1º Fica elevado a categoria de Freguesia o Curato da Nossa Senhora do Porto das Caixas.

Art. 2º Os limites na nova freguesia, se nelles concordar o bispo diocesano, serão os seguintes: pelo lado da freguesia de Nossa Senhora do Destino de Itamby o rumo que vai ao rio Macacú, fazenda do Engenho novo até o rio da Aldêa, e por este rio até a sua junção com o Varzea; pelo lado da freguesia de São João Baptista de Itaborahy o rumo que divide a fazenda que foi de Paulo Cesar de Andrade, das terras da viúva Campello, estrada geral, lado esquerdo até perto do Anzelin, estrada do Iguá, também lado esquerdo até o Ingá, o rio da Cumbica até o Cassimbú.³⁸⁰

Toda essa análise sobre a elevação do Arraial para o Curato, e posteriormente para Freguesia, possibilitou demonstrar que existiu uma disputa entre a elite do Porto das Caixas e a sua sede, a Vila de São João de Itaborahy, disputa essa que foi levada ao âmbito da assembleia provincial, sendo representada pelos deputados. Comerciantes e políticos influentes do Porto de um lado, proprietários de terras da Vila de São João de Itaborahy de outro, o embate durou 12 anos e culminou com a vitória parcial dos portuenses. Parcial porque a real intenção da localidade, que era ser elevada à categoria de Vila, nunca chegou a ocorrer. Mesmo freguesia, o Porto das Caixas continuou subordinado a sua sede, a Vila de São João de Itaborahy.

Apesar de todas as batalhas políticas travadas, a Freguesia do Porto das Caixas continuou prosperando e na década de 50 tornou-se ainda mais rica. Como consequência de tal opulência econômica, a Freguesia transformou-se em um lugar de finos tratos, onde a elite dominava em seus casarões luxuosos e onde a cultura se irradiava através do Recôncavo da Guanabara.

3.3. Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas: irradiadora de cultura no recôncavo da Guanabara do século XIX

A localidade do Porto das Caixas, além de ter tido uma significativa importância comercial, foi considerada grande polo cultural do recôncavo da Guanabara. Seus habitantes, muito dados ao comércio, também gostavam de desfrutar de todas as modas que chegavam da corte, ostentando luxuosos casarões, roupas e joias. Além disso, por ter alguns representantes do Império nascidos na localidade, era impensável não demonstrar os “hábitos civilizados da corte”. Segundo Maria Odília Leite da Silva Dias, apesar de ser uma sociedade escravocrata e mestiça, era grande a vontade das forças políticas do Império em se constituir e sobreviver como

³⁸⁰ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 338, 10 de dezembro de 1856, p.1.

nação civilizada europeia nos trópicos.³⁸¹ O próprio Imperador D. Pedro II em sua visita a região se encantou com a quantidade de pessoas presentes para a sua recepção e com a elegância demonstrada.³⁸² Em uma publicação do *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal* a localidade foi citada com espanto pelo grau de civilidade encontrada em uma região distante da corte: “Era na realidade impossível aos que estavam presentes deixar de admirar-se o quando reflectião que a tantas léguas da corte vião-se sentados a uma mesa servida com tanto capricho e primor da alta sociedade.”³⁸³ Jornais, teatros, modista de Paris, cafés, bilhares, hotéis, orquestras de meninos e bailes fizeram parte do cotidiano da freguesia do Porto das Caixas³⁸⁴.

Essa organização cultural pôde ser verificada através de diversas fontes, além da análise dos exemplares do periódico local *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios*³⁸⁵, impressos na tipografia de Almeida & Paula Azevedo, rua da Conceição, nº 1, Freguesia do Porto das Caixas. Publicados todas as quartas e sábados de manhã, a assinatura por seis meses custava 3\$Rs e o avulso saía por 100\$Rs e teve suas publicações mantidas do ano de 1854 até 1862. Por diversas vezes *O Popular* foi utilizado pelos jornais da capital da província como fonte de notícias do interior do recôncavo da Guanabara, entre eles o *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico e Universal*, o *Diário do Rio de Janeiro*, *A Pátria*, *O Correio da Tarde*, *O Jornal do Commercio*, *O Parahyba* e o *Tyranno*.³⁸⁶

Nessas publicações, encontram-se descritas as atividades culturais e a estrutura social da Freguesia do Porto das Caixas, que por ser rota comercial, tanto do interior para a corte, como no caminho inverso, recebia e repassava as notícias e as novas modas da capital. Caixeiros e viajantes eram responsáveis por trazer as últimas tendências e por levar as informações do que ocorria no Porto, e vários foram os relatos desses viajantes sobre a Freguesia do Porto das Caixas.

Em *O Brasil e os brasileiros*: esboço histórico e descritivo, que relatou a viagem dos pastores americanos James Cooley Fletcher e Daniel Parish Kidder, Porto das Caixas foi lembrando como grande centro comercial e residência do Visconde de Itaboraahy. Nessa

³⁸¹ DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos...*p. 17-18.

³⁸² *Anuario político, histórico e estatístico do Brazil*. Rio de Janeiro: Anno II, p. 351, 1847.

³⁸³ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIV, nº 307, 10 de novembro de 1857, p.1.

³⁸⁴ MAGALHÃES, João de. *Reminiscências do Porto das Caixas*. Arquivo do Centro de Memória da Casa de Cultura Heloísa Alberto Torres. Itaboraá, Rio de Janeiro: P. 14, março de 1944. Consulta no dia 23 de março de 2016.

³⁸⁵ Os exemplares do periódico *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios* do ano de 1855 a 1862 encontram-se microfilmados no Acervo de Publicações Seriadas da Biblioteca Nacional.

³⁸⁶ Fonte: Hemeroteca digital. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=%5Bcache%5D45590.2826502.DocLstX&pasta=ano%20185&pesq=o%20popular%20do%20porto%20das%20caixas>>. Acessado em 23 de julho de 2016.

descrição os autores fizeram questão de relatar sobre a hospedaria mantida por um francês, cujos preços não eram moderados, mas que tinha um bom serviço, a hospedaria de *M. Boulanger*: “Dois jantares, duas velas, duas camas, café para dois, dois almoços, e o estábulo para duas mulas, 7\$200Rs (cerca de dezesseis shillings ingleses)”.³⁸⁷ Kidder também descreveu a Freguesia do Porto das Caixas em outro relato de viagem, publicado no livro *Reminiscências de Viagens e Permanências no Brasil*, já citado. Escreveu que pernitoou em uma farmácia, sendo recebido pelo boticário e que, ao amanhecer, pode constatar o aspecto de progresso do local, com diversas casas recém-construídas, outras sendo erguidas e a reforma da igreja com pedras que vinha do Rio de Janeiro.³⁸⁸ A hospedaria de *M. Boulanger* não foi a única do local, que contava também com uma outra hospedaria chamada de Nova Hospedaria³⁸⁹ e com o Hotel Portuense:

A affluencia de estrangeiros e nacionais a este porto, a falta de commodos que necessariamente experimentavão, convidou, através de muitas despesas, a abrir o-hotel portuense-, onde se encontrará uma casa ricamente preparada, cama e mesa com todo asseio e limpeza.³⁹⁰

As construções dos hotéis e hospedarias, das casas comerciais, casarões e palacetes da freguesia foram feitas em sua maioria no estilo Manuelino³⁹¹ e não deixaram nada a desejar às construções da capital da província.³⁹² Anúncios de vendas publicados descreveram como eram essas casas: “Quem quiser comprar huma morada de casa, contendo nelas dois Armazens e huma casa de vivenda, e por baixo desta hum grande Armazem para acomodações; citas no Porto das Caixas”.³⁹³ Em outro anúncio publicado no mesmo periódico foi descrito que a casa à venda, além de possuir cômodos térreos, tinha também uma chácara aos fundos com 600 pés de cafés, bananeiras, laranjeiras e mandioca, sendo um bom lugar para se instalar algum comércio.³⁹⁴ A maioria das construções estavam ligadas com algum armazém ou casa comercial, tirando os poucos casarões das fazendas, unia-se moradia e comércio no mesmo

³⁸⁷ FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros: esboço historico e descritivo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 338-339, 1941.

³⁸⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo...*p. 165-166.

³⁸⁹ *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios*. Porto das Caixas, Rio de Janeiro: V. II, nº 103, 28 de março de 1855, p. 4.

³⁹⁰ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXII, nº 54, 8 de março de 1843, p. 4.

³⁹¹ Para saber mais sobre o assunto consulte < <http://manuelinohistoria.blogspot.com.br/p/o-gotico-manuelino.html>>.

³⁹² MAGALHÃES. João de. *Reminiscências do Porto das Caixas...*p.14.

³⁹³ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: nº 12, 23 de abril de 1822, p. 70.

³⁹⁴ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: nº 20, 23 de outubro de 1834, p. 1.

local, geralmente a casa no andar de cima e as lojas no andar térreo, não perdendo em beleza para as casas e palacetes do centro do Rio de Janeiro: “Caminhavamos com surpresa e surpresa, no Porto das Caixas encontramos casas que ocupariam dignamente um lugar distinto entre os edifícios mais aristocráticos do bairro do Catete.”³⁹⁵

Quase todos os palacetes da região possuíam em suas entradas grandes alas de palmeiras que protegiam os senhores do calor do sol e, nos portões das residências, figuras de leões ou cães guardavam os moradores. A rua da Madureira (existente até os dias de hoje com o mesmo nome) tinha as mais belas vivendas, com jardins bem cuidados e arbustos floridos. Quando faltava a limpeza pública, eram os próprios moradores que ordenavam a varredura na frente de suas casas pelas manhãs, conservando um aspecto de asseio e frescura.³⁹⁶ A residência de Antônio José Rodrigues Torres, irmão do Visconde de Itaboraá, era localizada nessa rua e ficou conhecida pelo luxo da construção e da mobília:

O presidente da província e mais pessoas que acompanhavam foram recebidos pelo Sr. Commendador Antônio José Rodrigues Torres no seu palacete, causando admiração dos que não conheciam ainda a localidade, a magnificência e grandeza do edifício, e o apurado gosto e riqueza que está mobiliado.³⁹⁷

A sociedade da Freguesia do Porto das Caixas não se preocupava somente com o aspecto de suas casas comerciais e moradias. A educação e as atividades culturais eram motivo de atenção permanente dos moradores locais. De acordo com Ilmar Rohloff de Mattos, a instrução das classes populares no Império procurou representar o rompimento com as trevas do passado colonial e para isso existiu uma mobilização por parte da elite política e letrada da época. Porém, o desenvolvimento do quadro de cada município, vila e freguesia também dependia dos interesses e acordos políticos de cada região e de seus agentes.³⁹⁸ Assim, a preocupação dos moradores da região com a educação nada mais foi do que um reflexo dos interesses dos grupos dominantes da freguesia, que tinham como objetivos demonstrar o quanto a sua localidade era culta e moderna e incluir na sociedade os seus futuros cidadãos do Império, se distanciando cada vez mais da “barbárie dos sertões”.³⁹⁹ Luciano Mendes de Faria Filho também afirmou que a instrução primária pretendeu cumprir o papel civilizador da população,

³⁹⁵ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XVII, nº 113, 24 de abril de 1860, p.1.

³⁹⁶ MAGALHÃES. João de. *Reminiscências do Porto das Caixas...*p. 25-26.

³⁹⁷ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIV, nº 307, 10 de novembro de 1857, p.1.

³⁹⁸ MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema...* p. 259.

³⁹⁹ MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo de Saquarema...*p. 262.

porém foi necessário delimitar qual o público a que a instrução estava destinada e qual a escola destinada a esse público.⁴⁰⁰ O livro *A instrução Pública no Brasil* deixou claro o objetivo do ensino público oferecido:

Se o Estado deve a instrução primaria gratuita ao povo; se o ensino official é uma necessidade publica; convem que tenha uma organização uniforme e homogenea: esta centralisação na parte technica do ensino harmonisa-se com a natureza da instituição e com as altas necessidades da ordem moral. E' assim, que o Estado pôde sustentar a concurrencia do ensino livre, e manter os altos interesses, que he são confiados. A unidade moral de uma nação depende dessa uniformidade e homogeneidade do ensino official. Sem compressão e sem quebra da liberdade individual mantem o Estado a elevação do ensino publico, como a primeira condição da ordem e grandeza moral.⁴⁰¹

Nessa visão, pode-se afirmar que as instituições públicas da Freguesia do Porto das Caixas e de todo o Império, além de manter a homogeneidade do público, preocuparam-se em oferecer um ensino que possibilitasse um controle dos alunos no meio social, através de uma uniformidade de ensino e da valorização da moral.

A Freguesia do Porto das Caixas contava, além dos 2 colégios públicos de instrução primária, com 2 escolas particulares, uma para o sexo feminino e outra para o sexo masculino.⁴⁰² O Collegio Portuense para meninas era dirigido pela professora Clara Amathilde de Mattos Rocha, cobrando o valor de 20\$Rs mensais para os pensionistas, mas admitindo também meia pensão. Nele ensinava-se primeiras letras, instrução religiosa e moral, caligrafia, aritmética, português, francês, geografia, cozer, marcar e bordar. As aulas de piano, canto e dança eram pagas a parte.⁴⁰³ Para os meninos carentes da região, foi criada a sociedade de música, que contava com 40 alunos.⁴⁰⁴ Segundo o deputado Vieira Souto, as escolas públicas de instrução primária do Porto das Caixas eram as das mais frequentadas da província, ambas, a masculina e feminina, com um grande número de alunos.⁴⁰⁵ Ficou evidente a preocupação em demonstrar que a Freguesia do Porto das caixas pertencia a uma boa sociedade pela oferta da educação. Mattos descreveu esse processo, no qual a elite imperial tinha interesses em criar mecanismos

⁴⁰⁰ FARIA FILHO, Luciano Mendes de. *Instrução Elementar no Século XIX*. In: FARIA FILHO, Luciano Mendes de; LOPES, Eliana Marta Teixeira; VEIGA, Cynthia Greive. *500 anos de educação no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Autêntica, p. 137, 2003.

⁴⁰¹ BARROSO, José Liberato. *A instrução Pública no Brasil*. Rio de Janeiro: B.L. Ganier Edictor, p. 49, 1867.

⁴⁰² *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 250, 1857. Disponível em <<http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1857/00000931.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.

⁴⁰³ *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios*. Porto das Caixas, Rio de Janeiro: V. II, nº 83, 17 de janeiro de 1855, p. 4.

⁴⁰⁴ *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 243, 1860. Disponível em <<http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1860/00001017.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.

⁴⁰⁵ *Annaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro*. Sessão de 1861, Tomo I, p.92.

para conservar o lugar que ocupava socialmente, mas também reconhecer, reproduzir e legitimar as diferenças e hierarquizações na sociedade e no próprio interior dos grupos dirigentes, utilizando para isso a educação.⁴⁰⁶

Do mesmo modo que a educação, a arte dramática foi bem representada na Freguesia do Porto das Caixas, chegando a região possuir dois teatros fixos, além das companhias teatrais itinerantes que percorriam a localidade. Apesar dos teatros existirem no Brasil desde o primeiro período de sua colonização, foi a partir do século XIX e após ter se instalado a família real portuguesa que essas casas começaram a apresentar um nível artístico e cultural apreciável.⁴⁰⁷ Com esse nível artístico, pode-se citar a casa de Ópera criada por Menezes de Drumond, que constantemente se apresentava na Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas⁴⁰⁸. Além dela, a localidade contou com duas casas de espetáculos fixo: o Theatro Santo Antônio, sob a direção de João Ribeiro de Carvalho, que tinha 162 cadeiras, entre as quais eram 54 nas galerias, 72 nas gerais e 16 nos camarotes e o Theatro do Campinho, onde se apresentava a companhia dramática de Joaquim José da Silva, com os artistas Vitorino, Maria Amália e Joaquim José da Silva.⁴⁰⁹ Nesses teatros, eram exibidos dramas, comédias, orquestras musicais, ginásticas e show de mágicas:

Theatro do Porto das Caixas:

Domingo 12 corrente principião os espetáculos neste theatro com mágica aparente e gymnastica, o qual será anunciado por cartazes; o empresário a nada poupou para pôr o theatro com o maior brilhantismo possível, a orchestra é da corte.⁴¹⁰

Artes cênicas, educação e arquitetura enriqueceram culturalmente a localidade, que, devido ao seu caráter comercial e de passagem de tropas, constantemente recebia influências da capital da província. Na Freguesia se instalou uma modista de Paris chamada Madame Vanel, que tinha seu atelier na rua direita.⁴¹¹ Juntamente com Vanel, a localidade possuía alfaiates, barbeiros cabelereiros, chapeleiros e outros comerciantes de vestuário, beleza, alimentos e

⁴⁰⁶ MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema...*p. 263.

⁴⁰⁷ DIAS, José da Silva. *Teatros do Rio: do Século XVIII ao Século XX / José da Silva Dias.* – Rio de Janeiro: FUNARTE, p. 19, 2012.

⁴⁰⁸ ROCHA, Helenice Aparecida Bastos; MAGALHÃES, Marcelo de Sousa; GONÇALVES, Marcia de Almeida; REZNIK, Luís; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Caixa da história: Itaboraí...* p. 73.

⁴⁰⁹ CASADEI, Thalita de Oliveira. *Páginas de história Fluminense.* Niterói, Rio de Janeiro: Ed. Casa do Homem de Amanhã, p. 45, 1971.

⁴¹⁰ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal.* Rio de Janeiro: Anno X, nº 161, 10 de junho de 1853, p. 4.

⁴¹¹ ROCHA, Helenice Aparecida Bastos; MAGALHÃES, Marcelo de Sousa; GONÇALVES, Marcia de Almeida; REZNIK, Luís; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Caixa da história: Itaboraí...* p.74.

distração para a população. No quadro a seguir pode-se ver os números desses negociantes no ano de 1857:

Quadro 1.4. Comércio de moda, alimentação e de atividades culturais da Freguesia do Porto das Caixas no ano de 1857

Descrição do comércio:	Número:
Typographia commercial	1
Bilhares e café	2
Doceira	1
Padarias	2
Alfaiates e modistas	7
Barbeiros cabelereiros	2
Chapeleiro	1
Charutaria	1
Ourives	1
Sapateiros	5
Theatros	2
Total	25

Fonte: *Almanak Laemmert*.⁴¹²

Apesar da Freguesia do Porto das Caixas ter alcançado uma população de 3000 almas⁴¹³ no ano anterior, esse comércio descrito acima não se limitava a população local. Não se pode esquecer que a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas era passagem de tropas e de viajantes e essa movimentação também aquecia o comércio local.

Nesse fervor cultural em que vivia a Freguesia do Porto das Caixas, a religião não era colocada em plano inferior. Nelson Werneck Sodré afirmou que as igrejas e os sacerdotes eram intimamente ligados à população e que as cerimônias públicas congregavam todas as camadas da população: ricos senhores de terras que contribuía para as irmandades, a classe média menos afortunada e os escravos, que absorveram o misticismo cristão e os ritos religiosos, mesclando com às crenças trazidas da África. Para Werneck, as cerimônias religiosas públicas eram uma diversão única, momentos excepcionais e culminantes, onde todos se encontravam, se viam e se reuniam. Missas, procissões, festas incluíam todas as camadas sociais.⁴¹⁴ Possuindo duas capelas, a de Santo Antônio e a da Nossa Senhora Imaculada Conceição, as festas religiosas, as irmandades e as procissões descritas por Nelson Werneck agitavam a população

⁴¹² *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 250, 1857. Disponível em <<http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1857/00000931.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.

⁴¹³ *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios*. Porto das Caixas, Rio de Janeiro: V.III, nº 218, 24 de maio de 1856, p. 1.

⁴¹⁴ SODRÉ, Nelson Werneck. *Panorama do Segundo Império*. Rio de Janeiro: Graphia, 2ª edição, p. 110, 1998.

da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, que chegava a disponibilizar barcos para que pessoas da corte pudesse assistir seus eventos.⁴¹⁵

Gostavam de ser lembrados como “religiosos e respeitadores dos preceitos da igreja” e promoviam grandes festas, que eram conhecidas e admiradas na capital da província⁴¹⁶ e bailes em homenagens aos santos padroeiros. Um desses bailes em especial foi relatado no *Correio Mercantil* devido a sua opulência e também ao seu patrocinador. Ficou conhecido como o Baile do Comendador Torres, o influente comerciante local e que contou com a presença do seu ilustre irmão, o Visconde de Itaborahy.⁴¹⁷ A publicação descreveu toda a ansiedade dos moradores e os preparativos para o grande acontecimento, que, apesar de ter tido cunho religioso, acabou por se transformar em um acontecimento político, já que um dos participantes ousou cobrar providências do Visconde de Itaborahy sobre a situação precária do cemitério local.

Apesar de todos os esforços da elite local em romper as “barbáries do Sertão” e tornar-se civilizada, dois fatos ocorridos na região demonstraram que a linha entre o bárbaro e o civilizado ainda era muito tênue no segundo reinado e que ideias de liberdade, educação, cultura e religiosidade ainda se confrontavam com ações que não combinavam com a suposta civilidade. O assassinato do coronel Antônio Jansen do Paço e o caso dos recrutas acorrentados do Porto das Caixas foram algumas dessas ações.

O assassinato do coronel Antônio Jansen do Paço causou uma grande comoção na província do Rio de Janeiro e em várias províncias do Nordeste brasileiro, já que ele tinha sido deputado da província do Maranhão. Inúmeros jornais acompanharam o desenrolar do processo contra o espanhol Romão Netto, o descrevendo como “fera do Porto das Caixas”:

No dia 13 andante, à tarde, foi barbaramente assassinado no lugar-Porto das Caixas-distante da corte sete legoas, pouco mais ou menos, por um creado hespanhol, Romão Netto, de 23 annos, o coronel Antonio Jansen do Paço, ex-deputado à assemblea geral legislativa pela província do Maranhão, e um dos empresários da estrada de ferro do Cantagallo. Acommedito o falecido pelo agressor, pôde apenas lançar d’um cabo de vassoura, o qual, depois de pequena luta, lhe foi arrancado pelo malvado, que completamente o subjugou, levando-o d’ encontro à um dos muros do jardim de sua casa. Ahi prostando-o, e pondo-lhe um joelho sobre o estômago, e um pé sobre o pescoço, o apunhalou por diversas vezes. Esta fera foi immediatamente presa.⁴¹⁸

⁴¹⁵ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro: Anno XXVII, nº 244, 3 de setembro de 1852, p. 3.

⁴¹⁶ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno X, nº 261, 18 de setembro de 1853, p.1.

⁴¹⁷ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 173, 13 de junho de 1856, p. 1.

⁴¹⁸ *Pedro II*. Ceará: Anno XVII, nº 1772, 06 de fevereiro de 1858, p. 2.

Romão Netto foi julgado e sentenciado à forca, sendo executado no Porto das Caixas dois anos após a sentença. Nem mesmo a intervenção do ministro espanhol, que ameaçou acusar as autoridades brasileiras de conduzir seu compatriota ao tribunal sem lhe dar o direito a um defensor, surgiu efeito.⁴¹⁹ Netto não teve defesa porque, segundo o presidente do júri do Porto das Caixas, todos os advogados da Corte se negaram a representá-lo.⁴²⁰ Foi o único enforcamento que ocorreu na Freguesia.⁴²¹ A população local tentou intervir a favor do espanhol, apelando para a Imperatriz Dona Tereza Maria Cristina, mas a suspensão da execução, devido à distância e à falta de telégrafos, só chegou após o enforcamento.⁴²²

A sentença foi criticada por muitos, que viram como algo bárbaro, desajustado com a modernidade que o país estava adquirindo.⁴²³ O que se percebeu com a observação do desenrolar do assassinato do coronel Antônio Jansen do Paço, através dos periódicos da época foi, além da grande comoção que o assassinato de um político influente causou na sociedade, a força da opinião pública que transformou Romão Netto, através dos relatos do crime, em “fera do Porto das Caixas”, fato que fez com que os advogados da província se negassem a defendê-lo. Ademais, percebeu-se o movimento de algumas publicações contra a pena de morte ainda em vigor no país, ato que segundo esses periódicos nos distanciava da civilidade e nos aproximava da barbárie.

O outro acontecimento que causou críticas e comoção foi o “caso dos recrutas acorrentados do Porto das Caixas”. Para Fábio Faria Mendes, o êxito do recrutamento dependeu de sua imprevisibilidade. Segredo e simultaneidade foram fatores decisivos para o sucesso do apresamento, pois na ausência de quaisquer previsões distributivas, praticamente qualquer um poderia ser objeto da caçada humana. À menor suspeita da aproximação do recrutamento, os possíveis recrutas se antecipavam e desapareciam nos sertões. A população via-se tomada de pânico e as vilas tornavam-se desertas. Os recrutadores queixavam-se, sobretudo, da lei eleitoral e da chamada aos voluntários, que sinalizavam aos que estão “nas circunstâncias” do recrutamento a tormenta por vir, fazendo-os perder as melhores ocasiões. Os agentes do recrutamento, por sua vez, adaptaram suas estratégias, utilizando todas as ocasiões e pretextos possíveis para recrutar. A sua astúcia e os seus expedientes, contudo, só fizeram por tornar a

⁴¹⁹ *A Imprensa*. São Luís: Anno II, nº?, 02 de outubro de 1858, p.3.

⁴²⁰ *O Tyranno*. Rio de Janeiro: Anno II, nº11, 17 de abril de 1858.

⁴²¹ MAGALHÃES. João de. *Reminiscências do Porto das Caixas*...p.18.

⁴²² MAGALHÃES. João de. *Reminiscências do Porto das Caixas*...p.18.

⁴²³ *Novo e Completo Índice Chronologico da História do Brasil*, p.178, Jan.1857-dez.1864.

tarefa ainda mais odiosa e tirânica aos olhos da população.⁴²⁴ A corte não hesitava em sobrecarregar com violência os recrutamentos.⁴²⁵ Assim ocorreu com os recrutas citados nos periódicos *O Tynanno* e o *Diário do Rio de Janeiro*, todos os dois usando como fonte o jornal local *O Popular*:

Lê-se no Popular do Porto das Caixas:

Na manhã de 30 de abril findo encontrámos, com dôr no nosso coração, a cinco cidadãos acorrentados em uma só corrente pelo pescoço: maravilhados com semelhante sena, paramos e pedimos ao camarada que fechava semelhante préstito, nos dissesse si eram criminosos importantes; a resposta foi: São recrutas vindo de Cantagallo! E lá seguiram o caminho esses infelizes acorrentados, para servirem à pátria!⁴²⁶

Após a independência, a Constituição de 1824 determinou que a assembleia geral do Império, além de ser responsável pelos recrutamentos, também possuía a função e estabelecer, anualmente, o tamanho das forças de terra e de mar, em situações ordinárias e extraordinárias. Essas determinações reforçaram as decisões contidas em uma lei feita em 1823, onde estava prescrito que os comandantes de armas eram totalmente sujeitos aos governadores provinciais, exceto em relação à disciplina, à administração e ao comando das unidades militares. A união dessas determinações transferiu a atribuição de completar as fileiras do exército da esfera militar para a esfera civil, degenerando o recrutamento, especialmente no âmbito das províncias. Passou a ser utilizado como perseguição política e pessoal, resultando em cenas vergonhosas,⁴²⁷ como as descritas no periódico *O Popular* e repassada para demais jornais. Era o recrutamento “pau e corda”.

Para o alistamento no exército concorriam além dos voluntários, em um número pequenos, *os forçados a sentar praça*,⁴²⁸ criminosos, vadios e outros elementos que as autoridades queriam se livrar, utilizando para isso o serviço militar. Quando o número não era suficiente, lançava-se então a mão do recrutamento.⁴²⁹ No relatório do ano de 1858, feito pelo então ministro e secretário de Estado dos negócios da guerra, Jeronymo Francisco Coelho, foi

⁴²⁴ MENDES, Fábio Faria. *A economia moral do recrutamento militar no Brasil Império*. Revista Brasileira de Ciências Sociais, Volume 13, n.º 18, p.11-12, 1998.

⁴²⁵ DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos...*p.35.

⁴²⁶ *Diário do Rio de Janeiro*: Anno ?, n.º 150, 13 de maio de 1858, p. 1.

⁴²⁷ MARTINS, Francisco José Corrêa. *Vida na caserna: as praças no Exército Brasileiro durante o século XIX*. In: RODRIGUES, Fernando da Silva; FERRAZ, Francisco; PINTO, Surama Conde Sá (Orgs.). *História Militar: Novos caminhos e novas abordagens*. São Paulo: Paco Editorial, p.98-99, 2015.

⁴²⁸ Grifo nosso.

⁴²⁹ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia...*p. 310.

apresentado o decreto nº 2171 de 1º de maio de 1858, onde estava o regulamento de como deveria ocorrer o recrutamento, admitindo o uso da força para se conseguir recrutas:

Art.4.º Nas mesmas circunstâncias, e dentro dos dous primeiros mezes da época de cada anno fixada para o recrutamento, serão recebidos como voluntários os indivíduos que se oferecerem para o serviço militar, e no fim do dito prazo se procederá o recrutamento forçado, na forma das leis em vigor, para completar-se em cada freguezia o número de recrutas que lhe tiver cabido na distribuição, mas nem por isso deixarão de ser recebidos durante todo o anno os que se apresentarem voluntariamente. Em cada anno, na época do recrutamento, se publicará nas freguezias um edital conforme o modelo n.1.⁴³⁰

Percebe-se que o recrutamento forçado foi utilizado para completar o número destinado de recrutas para cada Freguesia. Com o número pequeno de voluntários, esse sistema de recrutamento foi recorrente. No mesmo decreto, foi demonstrado a força da esfera civil nos recrutamentos, deixando transparecer que existiam representantes nas freguesias e vilas e que era atribuição do presidente da província destinar um local para receber os recrutas:

Art.13.º Os encarregados do recrutamento nas freguezias remetterão os recrutas, que fizerem, ao encarregado do recrutamento na villa do seu termo ou na cabeça da comarca, o qual os enviará com segurança e commodidade para a capital da província, ou para o lugar que lhe for indicado pelo respectivo presidente, attendendo às distâncias e á maior facilidade das comunicações.⁴³¹

“Envio com segurança e comodidade” não combinavam bem com as descrições da época sobre o processo de recrutamento e transporte. Era comum a ordem dada a todos os soldados de um regimento de deter quantas pessoas estivessem em seu alcance, com as únicas limitações de serem brancas e não militares, existindo uma tolerância aos mulatos. Todos os detidos eram levados às cadeias e aos corpos da guarda, e somente lá se realizava a seleção de quem estava apto ao serviço militar.⁴³² Para piorar o quadro do recrutamento forçado, ficou estabelecido que os encarregados das freguesias receberiam, por cada recruta que conseguissem, apto para servir, a quantia de 10\$Rs e por cada voluntário 20\$Rs, sendo

⁴³⁰ BRASIL. *Relatório apresentado a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de Estado dos negócios da guerra*, Jeronymo Francisco Coelho. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, p. 1, 1858.

⁴³¹ BRASIL. *Relatório apresentado a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de Estado dos negócios da guerra*, Jeronymo Francisco Coelho. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, p. 2, 1858.

⁴³² PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia...*p.311.

responsabilidade da província pagar essas gratificações,⁴³³ fato que contribuiu para o aumento da *caça aos recrutas*⁴³⁴: “Na atividade do recrutamento, sobretudo, o uso do dinheiro é fator decisivo. Os próprios agentes do recrutamento, tão temidos, devem sua particular voracidade à peculiar estrutura de incentivos a que estão sujeitos, sendo remunerados por peça.”⁴³⁵

O periódico *O Tyranno* fez uma análise profunda sobre o recrutamento forçado a partir do relato descrito no *O Popular*. O Tyranno se auto descrevia como “ter o fim principal de pugnar pela humanidade”, aceitando “toda e qualquer publicação com inteiro segredo”, condição que favoreceu o grande número de críticas ao governo imperial e que coloca em questão a veracidade de algumas informações nele contidas. Ocupando quase uma página, e de autoria de Remigio de Sena Pereira (o autor não decidiu pelo anonimato), o caso dos recrutas acorrentados do Porto das Caixas foi classificado de “caçada humana”. Na publicação, foi demonstrada a indignação com esse tipo de recrutamento, “que não poupava nem o ancião, nem o pai de família, nem o filho único e muito menos o lavrador. Até o estripiado não ficava salvo”. Além disso, a coluna colocou em debate o prejuízo para a nação em se retirar o camponês de seu serviço para colocá-lo nos quartéis, onde seu trabalho seria de menor valor para o país do que o exercido na lavoura. Usando os recrutas acorrentados do Porto das Caixas como exemplo, o recrutamento forçado foi severamente criticado pelo autor, afirmando que essa prática era comum no Brasil, relatando como era feito o transporte dos recrutas: se viessem por terra, mãos amarradas como “escravos fugidos”, acorrentados uns aos outros igualando-os aos criminosos, movidos a chibatadas; se o caminho fosse pelo mar, eram lançados nos porões, presos pelos pés com ferros. Concluiu o desabafo, perguntando como poderia servir bem a uma nação um recruta que começava nessas condições, e que era preciso rever com urgência essa prática para se conseguir soldados.⁴³⁶

A indignação causada por esse caso em particular refletiu um descontentamento que ocorria em todo o território nacional e em alguns outros países, que também se utilizavam do recrutamento forçado. Com o número limitado de voluntários e o pouco contingente do exército brasileiro, para as autoridades não restavam outras opções em se conseguir o número necessário de praças que um país, com a enorme extensão territorial, necessitava. Os periódicos assumiram bem a função de “expor a aversão contra os meios bárbaros de recrutamento” e de fazer uma

⁴³³ BRASIL. *Relatório apresentado a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de Estado dos negócios da guerra*, Jeronymo Francisco Coelho. Art.20.º. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, p. 3, 1858.

⁴³⁴ Grifo nosso.

⁴³⁵ MENDES, Fábio Faria. *A economia moral do recrutamento militar no Brasil Império...*p.8.

⁴³⁶ *O Tyranno*. Rio de Janeiro: Anno II, nº 24, 17 de julho de 1858, p.3.

crítica ao governo imperial, demonstrando as opiniões sobre o tema de parte da população brasileira.

Os periódicos observados, em especial *O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios*, permitiram realizar uma leitura social e econômica da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. O alto número de periódicos demonstraram a intenção de integrar a região “à civilidade”. Esse número estava relacionado com a vida urbana triunfante da freguesia, que contava com três publicações locais. *O Popular* adquiriu grande significância na província do Rio de Janeiro e em outras, repassando as notícias, os costumes e as ideias da região. A observação de algumas publicações revelou muito sobre a localidade, que era em suma comercial, escravista, mas que queria estar longe da barbárie e próxima da civilização.

A análise desses dois acontecimentos, o assassinato do coronel Antônio Jansen do Paço e o caso dos recrutas acorrentados, através dos periódicos, possibilitaram a percepção de que a morte de um importante político poderia mover a opinião pública a ponto de todos os advogados da corte se negarem a defender o réu, mas que parte da população também não aceitava a pena de morte ainda em vigor; que a utilização da força e correntes para conseguir praças não eram mais admitidos por alguns grupos, que aceitavam essa mesma forma de trato com os escravos. Essas discordâncias ideológicas locais na verdade refletiam a agitação que o Império vivia, com ideais republicanos, abolicionistas em choque com os defensores da escravidão e da monarquia. O palco das divergências era os periódicos, que no século XIX adquiriram uma força ímpar no processo de transformações políticas, econômicas e sociais e especialmente culturais.

A Freguesia do Porto das Caixas, apesar dessas contradições, irradiou cultura da Corte, muito mais até que a sua sede, a Vila São João de Itaborahy, que foi o berço do teatrólogo João Caetano e do escritor Joaquim Manoel de Macedo. Composta por uma elite de importantes comerciantes ligados ao Império, a Freguesia chegou a ser comparada às grandes Vilas da Província, como Campos e Niterói, graças principalmente a influência de sua elite na política do Segundo Reinado.

CAPÍTULO 4

A INFLUÊNCIA DO PODER POLÍTICO DOS COMERCIANTES E PROPRIETÁRIOS DE TERRAS DA FREGUESIA DE NOSSA SENHORA IMACULADA CONCEIÇÃO DO PORTO DAS CAIXAS NAS OBRAS PÚBLICAS

4.1. Estrada de rodagem entre Cantagalo e Porto das Caixas e a canalização do rio Aldeia

Na metade do século XIX, a grande lavoura cafeeira fluminense atingiu seu auge. Essa realidade permitiu aos cafeicultores, em sintonia com o governo central, colocar suas demandas em situação de prioridade perante as autoridades,⁴³⁷ favorecendo o surgimento dos “Barões do café.”⁴³⁸ A partir desse momento, a riqueza cafeeira fez a província fluminense se destacar no cenário econômico, político, cultural e territorial do Império. Seu esplendor coincidiu com o auge do período Imperial e, por isso, a elite cafeeira fluminense foi a que melhor espelhou o momento através do poder efetivo e simbólico decorrente de suas exuberantes fazendas e da influência imediata no Conselho do Imperador.⁴³⁹ Foi o café da Província do Rio de Janeiro que sustentou a suntuosidade do Segundo Reinado.⁴⁴⁰

Para Júlio Bentivoglio, entender a consolidação e a sustentação do Estado brasileiro durante o Segundo Reinado significa perceber uma intrincada trama que integra os quatro poderes, responsável por um lento processo de modernização na estrutura administrativa, colaborada pela confecção de uma política econômica, que permitiu contornar um quadro instável, caótico e de debilidade econômica herdado em grande parte da preservação de certas estruturas coloniais, bem como da instabilidade do período regencial. Segundo o autor, para que as reformas tivessem sucesso foi imprescindível a adoção de um Código Comercial a fim de normalizar as atividades econômicas, dotando-as da segurança necessária. Por meio da nova legislação, o Brasil usou racionalidade legal através da esfera da produção e integrou-se, definitivamente, ao mundo do capital. Bentivoglio também afirmou que o Estado brasileiro não

⁴³⁷ MOREIRA, Gustavo Alves Cardoso. *Negociantes e política local na Província do Rio de Janeiro*. VI Simpósio Nacional Estado e Poder: Cultura, 2010, p.2. Disponível em <<http://www.historia.uff.br/estadoepoder/6snepc/GT3/GT3-GUSTAVO.pdf>>. Acesso em 24 de junho de 2016.

⁴³⁸ Designação dada aos ricos cafeicultores do período Imperial, cujas origens, muitas vezes obscuras, e a acumulação inicial de riqueza em atividades desprestigiadas, incluindo o tráfico negreiro, faziam com que buscassem na titulação nobiliária o reconhecimento de seu evidente prestígio e poder econômico. In: VAIFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil imperial*. Rio de Janeiro: Objetiva, p. 78, 2002.

⁴³⁹ MACEDO, Valter Luiz de. *Província fluminense: um território a serviço da nação...*p. 53.

⁴⁴⁰ CALMON, Pedro. *História do Brasil. Século XIX- Conclusão*. O Império e a ordem liberal...p.1730.

se resumiu a atender os interesses exclusivos dos grandes proprietários de terra, pois a política cambial beneficiou também os grandes comerciantes, em especial, aqueles que se dedicavam ao comércio de importação e exportação. Assim, a política econômica favoreceu o desenvolvimento agrícola, não porque privilegiasse a agricultura, mas para permitir os ganhos necessários ao comércio. A expansão da produção e, por consequência, as exportações ampliaram os lucros dos homens de negócio e trouxeram divisas para o Estado em processo de consolidação.⁴⁴¹ O surto cafeeiro e o surgimento dos grandes produtores de café, estimulados pelo governo imperial através de políticas econômicas, favoreceu tanto aos produtores quanto aos comerciantes.

A Vila de São João de Itaboraí, na qual pertencia o Porto das Caixas, teve seu surto cafeeiro em entre 1830 e 1870, aumentando a riqueza dos proprietários de terras e comerciantes da região. O café, como já dito, favoreceu a revitalização de várias áreas do recôncavo da Guanabara, que estavam passando pela crise da produção canavieira,⁴⁴² mas foi no norte fluminense que a cafeicultura encontrou condições mais propícias, fato esse que possibilitou o surgimento de inúmeras fazendas no Vale do Paraíba, Cantagalo, Campos e Macaé. Tropas de muaras articulavam o planalto ao litoral, transportando as sacas de café, permitindo superar a barreira das serras, e o transporte por via terrestre tornou-se extremamente importante para a cafeicultura.⁴⁴³

Ricardo Salles descreveu que o café alastrou-se na Província do Rio de Janeiro, nas primeiras três décadas do século XIX, através de dois grandes eixos principais. O primeiro estendeu-se, aproximadamente a partir de 1820, de Laranjeiras, Tijuca e da Serra do Mendanha, na cidade do Rio de Janeiro, em direção à Serra Acima no Vale do Paraíba. Deste primeiro eixo, a expansão bifurcou-se: um braço, através do Caminho de São Paulo buscando Barra Mansa e Resende, em terras fluminenses, e Bananal, Areias e Queluz, no Vale do Paraíba paulista; o outro, através do Caminho Novo, demandando Pati do Alferes, Vassouras e Valença. O segundo eixo partiu de São Gonçalo e Itaboraí, pelo Caminho das Minas de Cantagalo, em direção a Nova Friburgo, Cantagalo, Aldeia da Pedra (Itaocara) e, mais tarde, em direção a Cambuci e São Fidélis. Para Salles, na década de 1830, o café avançou pelo Rio Paraíba, acima de Entre-Rios (Três Rios) e Paraíba do Sul, para Sapucaia e Porto Novo. A região de Vassouras e

⁴⁴¹ BENTIVOGLIO, Júlio. *Política e diretrizes econômicas no início do segundo reinado (1840-1860): Limites e desafios da modernização*. In: Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, p.2-4, 2003. Disponível em <http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_julio_bentivoglio_politica-e-diretrizes-economicas-no-inicio-do-segundo-reinado-1840-1860_limites-e-desafios-da-modernizacao.pdf>. Acesso em 06/08/2017.

⁴⁴² SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX...*p.18.

⁴⁴³ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Squarema: a formação do Estado imperial...*p.59.

Valença, na década de 1820, abriram-se duas variantes do Caminho Novo: a Estrada do Comércio, que partia de Iguaçu Velho e atravessava o Rio Paraíba por Massarambá, em vez de Pati do Alferes, e a Estrada da Polícia, que passava por Desengano (Juparanã) em direção ao Rio Preto. À sua margem fundaram-se as vilas de Valença, em 1819, onde já existia uma aldeia desde pelo menos o início do século, e Vassouras, em 1833. A produção da região se escoava pelos portos de Iguaçu, Estrela e Porto das Caixas.⁴⁴⁴

Toda essa produção cafeeira e de demais gêneros vindos do norte fluminense e Cantagalo era transportada em estradas com péssimas condições, que causavam constantemente enormes prejuízos. Começou a ser extremamente necessário investir em novas formas de transporte, e nas melhorias das estradas de terras, que beneficiariam, sobretudo, aos grandes proprietários fluminenses, sendo recorrentes as iniciativas dos presidentes da província em prover o território de infraestruturas técnicas capazes de sustentar e alavancar o apogeu do café.⁴⁴⁵ O próprio Joaquim José Rodrigues Torres, então presidente da província do Rio de Janeiro, em seu relatório, escreveu a importância de se conservar primeiramente as estradas por onde o café era transportado, priorizando essas das demais, pelo bem da produção agrícola e do comércio:

Huma verdade porém, senhores, reconhecida hoje he, que o grande número de estradas, que em todos os sentidos cortão a província, e o mau estado da mór parte dellas, não permite occuparmo-nos de reparal-as simultaneamente: mais vale abandonar algumas, e curar de tornar as outras transitáveis, do que conserva-las todas no estado actual. Escolher as mais necessárias para facilitar a comunicações do interior, e promover os interesses da agricultura e do commercio.⁴⁴⁶

Em outro relatório do presidente da Província do ano de 1836, Paulino Soares de Sousa, cunhado do Visconde de Itaboraí, citou que existiam dois caminhos para o transporte da produção de Cantagalo até a Baía de Niterói: um de Nova Friburgo ao Porto das Caixas e o outro atravessando a Serra do Socavão até Magé. O presidente explicou que o abandono da primeira causaria a aniquilação de Nova Friburgo, além de enormes prejuízos à “florescente povoação do Porto das Caixas”. O parecer do engenheiro Carlos Rivierre afirmou que não se poderia acudir simultaneamente os dois caminhos, ficando acordado que o primeiro a receber as obras de melhoramento seria o de Nova Friburgo ao Porto das Caixas, por ser mais frequentado e com menos trabalhos a serem feitos.

⁴⁴⁴ SALLES, Ricardo. *E o vale era o escravo: Vassouras, século XIX: senhores e escravos no coração do Império*. Civilização Brasileira, p. 107, 2008.

⁴⁴⁵ MACEDO, Valter Luiz de. *Província fluminense: um território a serviço da nação...*p. 139.

⁴⁴⁶ BRASIL. *Relatório do Presidente da Província Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: 1 de março de 1836, p. 16. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u814/000017.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

Para a obra de reparo geral dessa estrada, foi orçado o valor de 170:000\$000 Rs.⁴⁴⁷ O interessante da defesa do curato é saber que Paulino Soares Souza também era proprietário de terras próximas à região do Porto das Caixas, da mesma forma que o seu cunhado Joaquim José Rodrigues Torres. Paulino recebeu o engenho Itapacorá após o seu casamento com Ana Macedo Álvares de Azevedo.⁴⁴⁸

No ano de 1839, a exportação anual de café de Cantagallo chegou a 200 mil arrobas, cada uma ao custo de 800\$ Rs⁴⁴⁹ para os fazendeiros, e a maior parte dessa produção era transportada até o Porto das Caixas. Em 1839, a estatística do movimento da estrada de terra, que ligava Cantagalo ao curato do Porto das Caixas, foi de 23.160 animais conduzindo 170 mil arrobas de café, embarcados para a província.⁴⁵⁰ Calcula-se, a partir dessas informações, que somente 30 mil arrobas de café tomaram outro rumo comercial, não descendo pela estrada até o Porto. No mesmo ano, foi autorizada a construção de uma ponte sobre o rio Macacu, na estrada de Cantagalo ao Porto das Caixas, cujo custo foi de 14:004\$000 Rs.⁴⁵¹

Segundo Paulo Knauss, o tempo do Brasil Imperial foi marcado também pela questão regional, onde a política na esfera provincial era decisiva para a dinâmica da política nacional.⁴⁵² Cabe aqui também ressaltar que, segundo Martins, o presidente de Província⁴⁵³ assumiu um papel fundamental no Império, apresentando-se como o principal intermediário e fundamental agente de negociação, realizando a ligação entre os poderes locais e governo central.⁴⁵⁴ O presidente da Província definiu-se como principal autoridade regional, escolhido e nomeado pelo Imperador. No plano hierárquico, ficava subordinado ao Imperador, ministros e secretários de Estado. Principal peça burocrática provincial, relacionava-se com toda a elite política do Império, tanto dos representantes dos poderes executivos, legislativos e judiciários. Também possuía agentes diretamente ligados a eles nos municípios, garantindo assim a centralização administrativa.⁴⁵⁵

⁴⁴⁷ BRASIL. *Relatório do presidente da Província Paulino José Soares de Souza*, p. 50-51, 18 de outubro de 1836. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u815/000051.html> />. Acesso em 26 de junho de 2016.

⁴⁴⁸ REZNIK, Luís; GOLÇALVES, Marcia de Almeida; CONDURU, Roberto; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Patrimônio cultural do Leste Fluminense: história e memória de Itaboraí, Rio Bonito, Cachoeiras de Macacu, Guapimirim e Tanguá...*p. 85.

⁴⁴⁹ *O Despertador Commercial e Político*. Rio de Janeiro: Nº 298, 3 de abril de 1839, p. 2.

⁴⁵⁰ *O Despertador Commercial e Político*. Rio de Janeiro: Nº 298, 3 de abril de 1839, p.1.

⁴⁵¹ *O Despertador Commercial e Político*. Rio de Janeiro: Nº 301, 6 de abril de 1839, p.1.

⁴⁵² KNAUSS, Paulo. In: LIMA, José Edson Schümann (Org.). *A Província fluminense: administração provincial no tempo do Império do Brasil*. Apresentação. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, p. 10, 2012.

⁴⁵³ Lei nº 40 de 3 de outubro de 1834.

⁴⁵⁴ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: o Conselho de Estado no Brasil Imperial...*p.200.

⁴⁵⁵ LIMA, José Edson Schümann (Org.). *A Província fluminense: administração provincial no tempo do Império do Brasil...*p.33-36.

O vínculo da presidência da Província com o poder central imperial fazia com que o executivo provincial se tornasse um representante da corte,⁴⁵⁶ e esse prestígio foi utilizado pelos presidentes da Província para conseguir a manutenção e construção das “estradas do café”.

Com o poder nas mãos, grupos políticos locais utilizavam cada vez mais de seu prestígio e de suas alianças para conseguir melhorias e investimentos públicos para as suas regiões. Para Paulo Knaus, entre 1834 e 1889, o que se consta é que o aparelho estatal provincial teve sua atuação estendida, com sua capacidade de intervenção social aprofundada, definindo um entrelaçamento entre a sociedade e o estado no contexto da ordem imperial.⁴⁵⁷ Após o ato adicional em 1834,⁴⁵⁸ a província do Rio de Janeiro adquiriu jurisdição própria e os deputados fluminenses passaram a garantir seus interesses na assembleia, “um espaço importantíssimo no desenrolar dos conflitos políticos existentes entre os grupos locais da Província”,⁴⁵⁹ utilizando os cofres públicos para a melhoria do transporte, principalmente da produção cafeeira, que por sinal foi primordial para que se discutisse as condições das estradas e a criação de formas mais eficazes de escoamento da produção:⁴⁶⁰

Os deputados provinciais eram, em sua maioria, representantes da elite política e econômica do Rio de Janeiro, sendo muitos aliados do imperador. Na disputa por interesses locais, não apenas vereadores atuavam, mas os presidentes e deputados provinciais destacaram-se na defesa de questões relativas aos municípios onde fincaram seus vínculos familiares, políticos e econômicos. No complexo jogo de interesses entre esses níveis do poder, cabia ao presidente da província fazer-se porta-voz de comunidades e de regiões frente às autoridades nacionais.⁴⁶¹

As péssimas condições do caminho entre Cantagalo e o Porto das Caixas atrapalhavam o transporte e o comércio do café. Mesmo com a cobrança das barreiras e a liberação de verbas para a conservação, o caminho continuava em mau estado. O aterro Tipotá, rota para a chegada das tropas até o porto, passava constantemente por obras e reparos. A publicação do *Diário do*

⁴⁵⁶ LIMA, José Edson Schümann. *A Província fluminense: administração provincial no tempo do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, p. 31, 2012.

⁴⁵⁷ KNAUSS, Paulo. In: LIMA, José Edson Schümann (Org.). *A Província fluminense: administração provincial no tempo do Império do Brasil*. Apresentação...p. 11.

⁴⁵⁸ BRASIL. Lei nº 16 de 12 de agosto de 1834.

Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LIM/LIM16.htm >. Acesso em 26 de junho de 2016.

⁴⁵⁹ GOUVÊA, Maria de Fátima S. *O império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 127

⁴⁶⁰ PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Nas Águas do Canal*. Política e Poder na Construção do Canal Campos – Macaé (1835-1875) ... p.44.

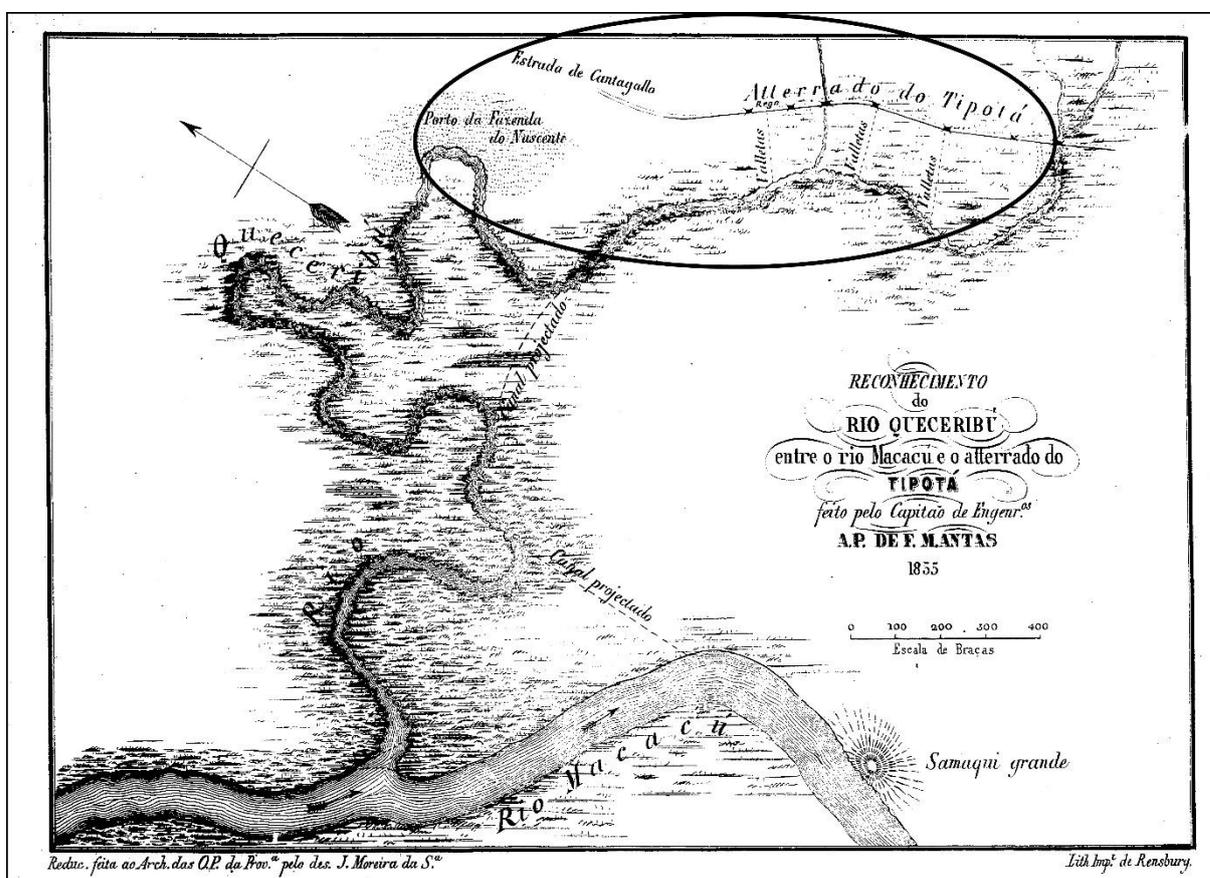
⁴⁶¹ MACEDO, Valter Luiz de. *Província fluminense: um território a serviço da nação*...p.151.

Rio de Janeiro, do dia 27 de janeiro de 1846, cobrou do então arrematante Joaquim Ferreira de Lemos providências sobre as obras do aterro:

Pouco ou quase nenhum impulso têm dado a tal obra, resultando de semelhante desleixo, causando transtornos as numerosas tropas, que descendo do município de Cantagallo vem abastecer os mercados do Porto das Caixas e do Rio de Janeiro.⁴⁶²

Abaixo observa-se o caminho entre Cantagalo e o Porto das Caixas passando pelo aterro Tipotá:

Mapa 1.7. Reconhecimento do rio Queceribú entre o rio Macacú e o aterrado do Tipotá



Fonte: *Relatório do vice-presidente da província Joé Ricardo de Sá Rego para o anno de 1856*, p. 33. (Modificado pelo autor).⁴⁶³

No mesmo ano de 1846, a lei de orçamento da província liberou o valor de 11:400\$000Rs para a conservação do caminho entre Cantagalo e Porto das Caixas,⁴⁶⁴ que tinha

⁴⁶² *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº 7121, 27 de janeiro de 1846, p. 1.

⁴⁶³ BRASIL. *Relatório do vice-presidente da província Joé Ricardo de Sá Rego para o anno de 1856*, p. 33. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/785/000033.html> >. Acesso em 30 de janeiro de 2017.

⁴⁶⁴ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº 7222, 02 de junho de 1846, p.2.

mais ou menos 11 léguas da várzea até a raiz da serra e que era constantemente sujeita às inundações do rio Macacu,⁴⁶⁵ sendo essa a principal causa dos constantes problemas na conservação da passagem. As condições do caminho, que cada vez causavam mais prejuízo aos fazendeiros de café e aos comerciantes do Porto das Caixas, tornaram-se insustentável. Entre os anos de 1852 e 1859, fase que corresponde aproximadamente à política da Conciliação⁴⁶⁶, a produção de café da província do Rio de Janeiro chegou a pelo menos 78% do total nacional. O valor das exportações brasileiras de café dobraram entre 1850 e 1860. Em 1850 as exportações estavam computadas em 32.604 contos, o que equivalia a 2.906 libras, enquanto que em 1859-60 elas passaram a 60.238 contos, somando 6.289 libras. Nesse período, o Brasil se tornou o maior produtor mundial de café, e com isso compensavam as perdas com a queda dos preços.⁴⁶⁷

Os investimentos na melhoria das estradas refletiam a grande necessidade de aplicação de recursos em infraestrutura de transporte, exigindo a ação de diversos grupos de políticos fluminenses para requerer melhorias para suas regiões.⁴⁶⁸ Não foi diferente em Porto das Caixas. Assim, através do decreto nº 721 de 1854, ficou autorizada a construção de uma estrada de rodagem do Porto das Caixas até Nova Friburgo e Cantagalo.⁴⁶⁹ Para tal obra foi contratado, de forma preliminar, o Visconde de Barbacena, que ficaria responsável em fazer o calçamento com pranchões de madeira, a fim de evitar os constantes atoleiros que as tropas eram obrigadas a enfrentar e também para tornar a estrada acessível às carroças.⁴⁷⁰ No relatório do presidente da província de 1855, reiterou-se a necessidade do aperfeiçoamento das vias de comunicação e do sistema de transportes, pois as estradas não eram suficientes para escoar os produtos da lavoura, principal renda da província.⁴⁷¹ Essa estrada beneficiaria até mesmo os municípios de Minas Gerais que faziam divisa com Cantagalo:

⁴⁶⁵ *Correio da Tarde*. Rio de Janeiro, 06 de abril de 1852, p.3.

⁴⁶⁶ Para saber mais sobre o assunto acesse: <http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1276733474_ARQUIVO_ArtigoANPUHRio2010PaulaRibeiroFerraz.pdf>. Acesso em 20 de junho de 2016.

⁴⁶⁷ BENTIVOGLIO, Júlio. *Política e diretrizes econômicas no início do segundo reinado (1840-1860): Limites e desafios da modernização...*p.18.

⁴⁶⁸ PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos-Macaé (1835-1875)*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, p.47, 2014.

⁴⁶⁹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 1, 01 de janeiro de 1855, p.3.

⁴⁷⁰ BRASIL. *Relatório do presidente da província Sr. Luiz Antônio Barbosa sobre o estado da administração em 02 de maio de 1856*, p. 89. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u833/000089.html>>. Acesso em 19 de janeiro de 2017.

⁴⁷¹ LIMA, José Edson Schümann (Org.). *A Província fluminense: administração provincial no tempo do Império do Brasil...*p. 166.

A 3ª estrada já se acha contratada com empresários que merecem fé, e que pretendem organizar huma Companhia para a sua construção e custeio. Tem de partir do Porto das Caixas ou de suas proximidades e de terminar na Villa do Cantagallo e será de valiosíssima utilidade para o commercio e para a lavoura dos municípios de Itaborahy, Friburgo, e Cantagallo, na província do Rio de Janeiro, e para o de alguns da província de Minas Geraes, que confinam com o ultimo município ou estão próximos.⁴⁷²

O que a princípio causou grande felicidade aos comerciantes do Porto das Caixas, acabou por ser tornar uma imensa fonte de preocupação. O relatório apresentado à assembleia geral pelo ministro e secretário do estado dos negócios do Império, Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, no ano de 1855, trouxe uma brecha para que a estrada de Cantagalo tivesse outro ponto inicial que não fosse o Porto das Caixas:

A 3ª estrada já se acha contratada com empresários que merecem fé, e que pretendem organizar huma companhia para a sua construção e custeio. Tem de partir do Porto das Caixas ou de outro ponto do rio Macacú e de terminar na Villa do Cantagallo e será de valiosíssima utilidade para o commercio.⁴⁷³

Porto das Caixas que, segundo Ana Lúcia Nunes Penha, já vinha passando por dificuldades em suas exportações (graças à condição de sua estrada e o uso da estrada Cantagalo a Macaé),⁴⁷⁴ viu seu comércio ser fadado a ruína, caso o ponto inicial da estrada Cantagalo fosse em outro local:

Não nos deve esquecer das contas da empresa aque se querem se arriscar os negociantes do Porto das Caixas para salvarem de uma ruina completa aquella bela povoação, um dos melhores centros do commercio interior da província. O projecto da nova estrada, pela qual se pretende ligar o município de Cantagallo com nossa bahia, dá lugar a esta triste previsão, se acaso essa estrada se desviar d'aquela direção.⁴⁷⁵

A grande problemática da localidade era que o rio Aldeia não tinha profundidade suficiente para ser navegável por vapores, sendo o comércio feito para a corte através de barcos e faluas, que reduziam a capacidade de cabotagem. Assim, aparentemente era mais vantajoso para a cabotagem que o ponto inicial da estrada de Cantagalo fosse em outra localidade da Vila

⁴⁷² BRASIL. Ministério do Império. *Relatório do anno de 1855 apresentado a Assembleia geral legislativa na 4ª sessão da 9ª legislatura pelo ministro Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*, p. 39.

⁴⁷³ BRASIL. Ministério do Império. *Relatório do anno de 1855 apresentado a assembleia geral legislativa na 4ª sessão da 9ª legislatura*. Rio de Janeiro: P.39, 1856.

⁴⁷⁴ Penha, Ana Lúcia Nunes. *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos-Macaé (1835-1875)* ...p. 189.

⁴⁷⁵ *A Abelha*. Rio de Janeiro: Nº 10, 31 de março de 1856, p. 9.

São João de Itaborahy, que ficava às margens do rio Macacu: a Freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Itamby.

A Freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Itamby era uma localidade originária do Aldeamento de São Barnabé dos Índios, o segundo feito no Rio de Janeiro. Passou de Aldeamento de São Barnabé para Villa Nova de S. Jozé d'ElRei, sendo incorporada mais tarde pela vila de São João de Itaborahy como Freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Itamby.⁴⁷⁶ O porto da Freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Itamby, conhecido como porto da Villa Nova, ficava às margens do rio Macacu e não em um afluente e, ao contrário do Porto das Caixas, era navegável a vapores. Abaixo segue a localização de Villa Nova e do Porto das Caixas:

Mapa 1.8. Localização do porto de Villa Nova e do Porto das Caixas segundo a Carta da Província do Rio de Janeiro 1840



Fonte: *Carta da Província do Rio de Janeiro 1840* (modificado pelo autor). Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart225721/cart225721.jpg>. Acesso em 03 de janeiro de 2017.⁴⁷⁷

⁴⁷⁶ PIZARRO E ARAUJO, José de Sousa Azevedo. *Memorias historicas do Rio de Janeiro e das provincias annexas à jurisdicção do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo II...p. 107-108.

⁴⁷⁷ *Carta da Província do Rio de Janeiro 1840*. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart225721/cart225721.jpg>. Acesso em 03 de janeiro de 2017.

Os comerciantes do porto de Villa Nova começaram a lutar para que o ponto inicial da estrada Cantagalo fosse construído na localidade. Várias publicações dos periódicos da época relataram a disputa entre Porto das Caixas e Villa Nova. O próprio Visconde de Barbacena, arrematário da obra, sugeriu que o ponto inicial fosse em Villa Nova, causando uma grande mobilização dos comerciantes e proprietários de terras da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas.⁴⁷⁸

Em defesa do Porto das Caixas, saiu o Dr. Bernardino Torres, médico e irmão do Visconde de Itaboraahy. Na publicação do *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*, o Dr. Torres afirmou que para fazer com que a estrada de Cantagalo tivesse início no porto de Villa Nova e não no Porto das Caixas seria necessária uma extensão de duas léguas, em terrenos pantanosos. Citou ainda que o único desejo daqueles que preferiam Villa Nova era simplesmente exterminar o Porto das Caixas,⁴⁷⁹ em uma clara alusão à briga política existente entre a sede das duas localidades, a Vila são João de Itaboraahy e os comerciantes e proprietários do Porto das Caixas.⁴⁸⁰ A possível escolha de Villa Nova como ponto inicial para a estrada de Cantagalo foi usada como forma de desarticular o poder local e evitar a elevação do Curato para Freguesia, fato que acabou por ocorrer em 10 de dezembro de 1856.

A fim de evitar a quebra econômica do Porto das Caixas, os grandes comerciantes da região uniram-se sob a presidência do comendador Antônio José Rodrigues Torres e criaram a Companhia de Navegação e Commercio do Porto das Caixas, que tinha como objetivo canalizar o rio Aldeia e torná-lo navegável a vapores:

No domingo próximo passado, tendo-se reunido em casa do Sr. Commendador Antônio José Rodrigues Torres, os Srs. Negociantes e alguns proprietários desse curato, instalou-se uma associação, com o fim de tornar navegável a vapores o riacho que desagua no rio Macacú, onde construir um canal, com a clausula de terminar n'este porto a nova estrada de Cantagallo, projectada pelo Sr. Visconde de Barbacena. Foi eleita uma directoria como se segue:
 Presidente da Companhia, o Sr. Commendador Antônio José Rodrigues Torres.
 Vice-presidente, o Sr. João José Teixeira da Fonseca.
 Thesoureiro, o Sr. Antônio José Rodrigues Torres.
 1º secretário, o Sr. Dr. Cypriano José de Carvalho.
 2º Dito, o Sr. Bernadino José Golçalves Bastos.⁴⁸¹

⁴⁷⁸ *A Pátria*. Rio de Janeiro: Anno VI, nº 83, 15 de abril de 1857, p.1.

⁴⁷⁹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 169, 10 de junho de 1856, p.1.

⁴⁸⁰ Como dito anteriormente, Porto das Caixas travou uma grande luta para se elevada a freguesia, que durou de 1844 a 1856.

⁴⁸¹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 31, 31 de janeiro de 1856, p.1.

Segundo Ana Maria dos Santos, o único e real interesse da criação dessa companhia era evitar que o início da estrada de rodagem de Cantagalo fosse em Villa Nova.⁴⁸² O que para muitos não passou de um delírio, foi para outros um sonho de possível realização. Além de ter como inspiração para a realização da obra o canal que estava sendo feita entre Campos e Macaé, e que no projeto original se estenderia até o Porto das Caixas, a obra de canalização do rio Aldeia também teve o parecer favorável do engenheiro hidráulico Euzébio Stevaux, responsável pela obra do canal do Nogueira, em Campos.⁴⁸³

Está fora de toda a duvida a possibilidade da navegação a vapor até o Porto das Caixas. Hontem chegou dalli o hábil engenheiro francez Stevaux, que por quinze dias consecutivos sondou e reconheceu o rio Macacú ate aquelle ponto, e que vai agora reduzir a escripta e o desenho dos seus trabalhos para serem apresentados ao governo provincial.⁴⁸⁴

Outro engenheiro também deu o parecer favorável à canalização do rio Aldeia. José Bernardino de Moura, engenheiro civil, descreveu que a realização dessa obra seria possível, mas que a companhia de Navegação e Comércio do Porto das Caixas deveria concluir essa obra antes de começar o serviço de rodagem da estrada de Cantagalo. Bernardino defendeu o Porto das Caixas como sendo a melhor opção para o início da estrada de rodagem, afirmando que nenhum ponto do Macacu poderia ser mais vantajoso, já que além de tornar a estrada mais curta, poupando capitais, era a povoação do Porto muito importante, com grandes capitais imobiliários e nobres comerciantes.⁴⁸⁵ A despesa para a canalização do rio Aldeia ficou orçada em uma capital de 516:600\$000Rs, com o lucro provável de 16% para cada acionista da companhia.⁴⁸⁶

Além de criar a companhia de Navegação e Comércio do Porto das Caixas, a família Rodrigues Torres também conseguiu o privilégio da navegação a vapor do porto Sampaio, outro porto importante do rio Macacu, ao porto do Rio de Janeiro. Cândido José Rodrigues Torres, barão de Itamby e outro irmão do Visconde de Itaboraahy, arrematou a concessão juntamente com Pereira Silva, Teixeira da Fonseca e Teixeira Coimbra. A intenção desse arremate era levar os vapores do Porto Sampaio até o Porto das Caixas, caso fosse feita realmente a canalização do rio.⁴⁸⁷

⁴⁸²SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraá no século XIX...*p. 98.

⁴⁸³ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

⁴⁸⁴ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 94, 05 de abril de 1856, p. 1.

⁴⁸⁵ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

⁴⁸⁶ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Anno XXXVI, nº 126, 06 de maio de 1856, p.1.

⁴⁸⁷ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 319, 20 de novembro de 1856, p.1.

Toda mobilização política e econômica da elite do Porto das Caixas surtiram efeito, e ficou definido pelo Visconde de Barbacena, após inúmeros debates e defesas de ambas localidades, que o ponto inicial da estrada de rodagem de Cantagalo seria no Porto das Caixas, inclusive com um novo contrato, revisto e publicado no relatório do presidente da província do ano de 1857.⁴⁸⁸ Segundo o novo contrato, a estrada ficaria dividida em três sessões: a primeira do Porto das Caixas a raiz da serra, com um ramal para a vila de Itaborahy; a segunda entre a raiz da serra e a vila de Nova Friburgo e a terceira, de Nova Friburgo a Cantagalo. Ficou garantido o juro de 7% ao capital de 4:200\$00Rs, sendo 1:900\$00Rs para a primeira sessão, 1:500\$000Rs para a segunda e 800\$000Rs para a terceira.⁴⁸⁹ Mais uma vez a força política do Porto das Caixas prevaleceu, conservando o status da sua elite, a família Torres.

Essa decisão abalou o porto de Villa Nova, que viu desaparecer a chance de alavancar seu comércio e também Niterói, prejudicado pelo comércio do Porto das Caixas. A criação da barreira do Fonseca, com altos valores, obrigava os produtores de Saquarema e Maricá a preferirem utilizar o Porto das Caixas para o transporte de sua produção até a corte:

A criação da barreira onerosa bastante a pequenina lavoura de Saquarema e Maricá que alimentava por assim dizer mais vivamente a atividade commercial de Nictheroy, os lavradores que conduziam e permutavam seus gêneros ou produtos com as diversas casas de negócios, cessaram imediatamente de o fazer, e começaram logo, para libertarem-se do imposto vexativo e injustificável da barreira, a dirigirem-se para Porto das Caixas, o que talvez entrasse nos cálculos da administração, creando aquela barreira com o fim somente de lisonjear aquella porto, propriedade por assim dizer de uma família privilegiada. Que nenhuma razão plausível havia para a criação da barreira a não ser dar importância ao Porto das Caixas com o sacrifício da capital da província ninguém duvida. E quaes serão as consequências da semelhante conducta no futuro, agora principalmente com a estrada de rodagem de Cantagallo? Certamente o completo aniquilamento de Nictheroy.⁴⁹⁰

Foi visível o favorecimento dos comerciantes do Porto das Caixas pelo governo Imperial. Apesar disso, o Visconde de Barbacena não concluiu a obra, da mesma forma que a Companhia de Navegação e Comércio do Porto das Caixas. Não era mais vantagem investir em uma estrada de rodagem com as ferrovias chegando ao Brasil. Canalizar o rio Aldeia tornou-se uma obra caríssima e poucos se interessaram em investir em tal companhia, sem ter o retorno

⁴⁸⁸ BRASIL. *Relatório do presidente da província Sr. Luiz Antônio Barbosa sobre o estado da administração em 1857*, p.45. Disponível em < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u835/000048.html>>. Acesso em 17 de janeiro de 2017.

⁴⁸⁹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 36, 05 de fevereiro de 1857, p.1.

⁴⁹⁰ *A Pátria*. Rio de Janeiro: Anno V, nº 49, 08 de junho de 1856, p.1.

certo. O projeto da estrada de rodagem entre Porto das Caixas e Cantagalo acabou por se transformar no projeto da estrada de ferro,⁴⁹¹ que seria muito mais lucrativo e transportaria uma maior quantidade de gêneros de Cantagalo até o Porto. Apesar de não concluídas, a transformação da estrada de Cantagalo em uma estrada de rodagem e a canalização do rio Aldeia demonstraram a força política que tinha a família Rodrigues Torres nas decisões imperiais. Paralelamente, duas outras obras de proporções gigantescas, que beneficiaria o Porto das Caixas, estavam sendo realizada: a construção do canal Campos-Macaé/Porto das Caixas e o Ramal Férreo de Cantagalo.

4.2. A construção do Canal Campos-Macaé/Porto das Caixas e o Ramal Férreo de Cantagalo

O estado Imperial dependia profundamente da produção agrícola de exportação do café, mas a defesa dessa produção colocava um sério limite a sua liberdade de ação⁴⁹². As alianças matrimoniais geraram frutos, e Joaquim José Rodrigues Torres, seu concunhado Paulino José Soares e Eusébio de Queiróz formaram o principal grupo conservador e articulador do Império: a Trindade Saquarema. O alinhamento entre os fazendeiros do Norte da província com os Saquaremas⁴⁹³ foi fundamental para o surgimento de outra forma de transporte da produção rápida e eficaz, sem os incômodos do péssimo estado das estradas locais: a construção de um canal navegável de Campos a Macaé, cujo o ponto final seria o Porto das Caixas.⁴⁹⁴ Esse canal favoreceria a baixada campista, mas não somente a ela, beneficiaria também a produção de Cantagalo, sendo um gerador de lucros para os grandes produtores do norte, centro-norte fluminense⁴⁹⁵ e para os comerciantes do Porto, em sua maioria formados pela família Rodrigues Torres:

Para a execução da lei provincial de 19 de outubro de 1837, sob. N,5, forão encarregados os chefes da 3ª e 4 seccção de procederem ao levantamento da planta de hum canal que, partindo das imediações da cidade de Campos, se dirija ao porto da Villa de Macahé, e d'alá seguindo até S. João de Macahé, venha sair no Porto das Caixas. O espaço que terá de atravessar esse canal he tão extenso, são tão delicados

⁴⁹¹ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 310, 11 de novembro de 1856, p.1.

⁴⁹² CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: UFRJ, p.37, 1996.

⁴⁹³ Grupo do partido conservador que imprimiram as diretrizes da política imperial no segundo reinado, formado por Joaquim José Rodrigues Torres, Paulino José Soares e Euzébio de Queirós. In: MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema. A formação do Estado Imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990.

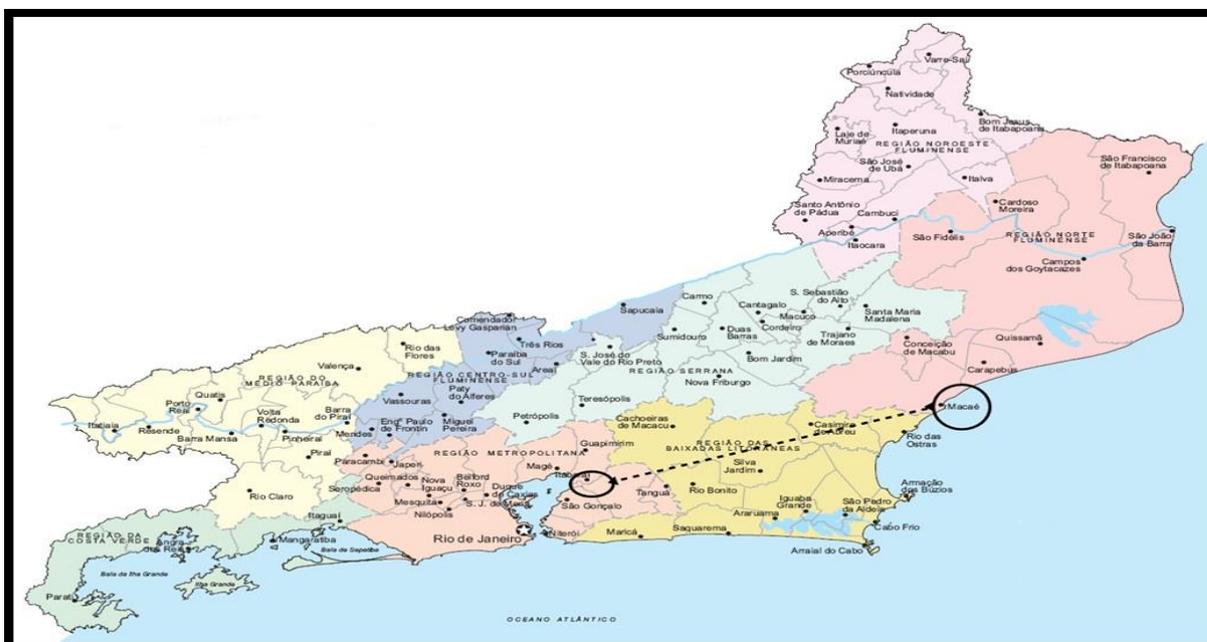
⁴⁹⁴ PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Rumos da Civilização: plantadores fluminenses na abertura de estradas e canais*. Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, Rio de Janeiro, n. 4, p. 16, maio de 2014.

⁴⁹⁵ _____. *Rumos da Civilização: plantadores fluminenses na abertura de estradas e canais...p. 7.*

e minuciosos, e requerem tantos preparativos e exames os trabalhos que exige o levantamento da sua planta, que impossível era que o seu resultado vos fosse apresentado na presente sessão.⁴⁹⁶

Ficou evidente mais uma vez a influência política para o favorecimento do Porto das Caixas como ponto terminal do canal Campos-Macaé, já que estender a obra por um trecho tão extenso, em terrenos desfavoráveis, não teria outro motivo cabível. Abaixo pode-se observar a distância em linha reta entre Macaé e Porto das Caixas:

Mapa 1.9. Mapa do Estado do Rio de Janeiro e a distância em linha reta entre Macaé e Porto das Caixas



Fonte: <http://mapasblog.blogspot.com.br/2011/11/mapas-do-estado-do-rio-de-janeiro.html> (modificado pelo autor).⁴⁹⁷

A produção agrícola das regiões poderia descer pelo litoral, mesmo com uma navegação complicada pela costa litorânea, de Macaé até o Porto do Rio de Janeiro, ou por terra em outras rotas, a um custo muito menor do que abrir caminhos no solo para o canal chegar até o Macacu. Essa conclusão é reforçada através da leitura de um desabafo realizado pelos comerciantes de Niterói, no ano de 1855, no periódico *O Republico*, onde os senhores do Porto das Caixas, através de alianças políticas, são acusados de dificultar a passagem das tropas por

⁴⁹⁶ *O Despertador Commercial e Político*. Rio de Janeiro: Nº 290, 04 de abril de 1839, p.2.

⁴⁹⁷ Disponível em < <http://mapasblog.blogspot.com.br/2011/11/mapas-do-estado-do-rio-de-janeiro.html>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

outros caminhos que não fossem pelo Porto, com a cobrança de barreiras, demonstrando que a rivalidade entre o Porto e Niterói estendeu-se muito depois da eleição da capital da província:

Nicteroy, a capital da província do Rio de Janeiro tem prosperado com rapidez espantosa, concorrendo para isto o livre curso da produção dos importantes municípios de Maricá, Saquarema, Capivary e Araruama, que alcançam bom mercado na capital. Este caminho foi fatal aos senhores do Porto das Caixas, que, segos de ambição, preferem as suas algibeiras ao bem da província;- e n'este intuito tanto promoveram e intrigaram que uma barreira se levantou sobre a produção d'esses quatro municípios. O Sr. Barboza impensadamente resolveu a criação d'essa barreira, - barreira, obstáculo do progresso da província inteira: - mas não avia dado regulamento: coube esta onra ao atual vice-presidente o Sr. Rego, que preferiu Porto das Caixas a Niteroy, os interesses de uma família aos interesses da província. Não podia a província esperar parcialidade no Sr. Rego, que devendo remeter a assembléa provinsal a representação dos povos com a informação da câmara da capital, que lhe dava muito valor, deixou ficar esta na sua secretaria e remeteu somente a representação. Isto porém deve remediar a benemérita câmara de Niteroy transmitindo a assembléa provinsial sua informação, para autorizar com seu juízo a instancia do povo, que quer remédio a seus males, e que não deve ser prejudicado para satisfazer a ganancia da família Torres, que quer fazer do Porto das Caixas o empório da produção do Norte da província.⁴⁹⁸

Percebe-se que o Porto já sofria uma queda econômica, tanto pelos novos caminhos de escoação da produção do norte fluminense como pela as péssimas condições de suas estradas, que continuaram em um estado difícil, mesmo com os melhoramentos liberados pela província. Esses melhoramentos não foram suficientes para a conservação de um trecho tão extenso em um solo e relevo desfavoráveis:

Partimos no dia 26 do mesmo mez para o logar da comissão, e percorrendo a estrada antiga que vae do Porto das Caixas á Villa de Cantagallo, para d'alli começar os exames em questão, não deixamos de notar o máu estado em que esta estrada se acha, tanto por falta de concertos e conservação, como pela natureza do terreno em que é feita.⁴⁹⁹

Como dito anteriormente, o uso da estrada Cantagalo-Macaé foi outro agravante que prejudicou o escoamento da produção pelo Porto,⁵⁰⁰ sendo assim, a conclusão do canal Campos-Macaé/Porto das Caixas forneceria um novo sopro para o comércio local. Aureliano de Souza e Oliveira, presidente da província em 1846, deixou claro em seu relatório que a extensão do canal até o rio Macacu possibilitaria vantagens imensas: “podereis também melhor reconhecer

⁴⁹⁸ *O Republico*. Rio de Janeiro: Nº 170, 14 de agosto de 1855, p. 2.

⁴⁹⁹ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ano XXVI, nº 7618, 6 de outubro de 1847, p.1.

⁵⁰⁰ PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Nas Águas do Canal*. Política e Poder na Construção do Canal Campos – Macaé (1835-1875) ... p. 168.

Aureliano ainda citou em seu relatório que o término do canal em Porto das Caixas seria muito vantajoso para seus habitantes e para o estado⁵⁰³. O Tenente engenheiro chefe do 4º distrito das obras públicas, Andre Alves Pereira Ribeiro Cerne, e o Tenente engenheiro arquivista, Antonio Pinto de Figueredo Mendes Antas, também escreveram sobre a importância do término do Canal Campos-Macaé no Porto das Caixas, em seu relatório para o então vice-presidente da Província do Rio de Janeiro, José Maria da Silva Paranhos, no ano de 1847:

Tendo-se mandado construir um Canal de Campos a Macahé e projectar a continuação d'este até o Porto das Caixas, reconhecemos n'esta obra importantíssima a utilidade de facilitar a condução dos produtos da lavoura ao grande centro de commercio da cidade do Rio de Janeiro, na qual Porto das Caixas representa a mesma praça; convem, pois, este canal tanto para o comercio como para furtarmo-nos aos obstáculos que possam vir a nossa navegação costeira.⁵⁰⁴

O Canal Campos-Macaé/ Porto das Caixas foi considerado a obra mais cara da província fluminense, estendendo-se por quase 30 anos. O início de sua construção só ocorreu em 1843:

A autorização ficou sem execução até 1843, quando o João Caldas Viana por deliberação de 22 de agosto criou uma comissão para traçar o plano e o orçamento das obras. Com base na Lei de 08 de maio de 1839, que dava ao presidente de província a prerrogativa de obter crédito mediante empréstimo, foi sancionada pelo Conselheiro Tomás Gomes dos Santos a Lei no. 333 de 11 de maio de 1844, que concedia ao governo provincial o crédito extraordinário de 1.432:000\$000 (mil quatrocentos e trinta e dois contos de réis) para a construção do canal.⁵⁰⁵

Em 1844, foi liberado uma ordem de pagamento de trezentos mil réis mensais, durante três meses, para o início da exploração do canal até o Porto das Caixas.⁵⁰⁶ No ano seguinte, em 1845, foi expedida ordem para fornecer ao chefe interino no 5º distrito os instrumentos pedidos por ele em ofício, para a realização da exploração do canal de Macaé ao Porto.⁵⁰⁷ Em 1846, definiu-se o trajeto do canal que se abriria do Porto das Caixas até Macaé, começando no rio Macacu pelo Casseribú, acima até o da Posse, sendo realizado o nivelamento dessa parte do dito canal.⁵⁰⁸

A conclusão do canal estava prevista para o ano de 1848, no máximo 1849, mas não foi o que ocorreu. A partir de 1860, a política fluminense começou a perder força no poder

⁵⁰³ BRASIL. Relatório do Presidente da Província Aureliano de Souza e Oliveira, p. 46, 10 de março de 1846. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/776/000048.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

⁵⁰⁴ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ano XXVI, nº 7618, 6 de outubro de 1847, p.1.

⁵⁰⁵ PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Nas Águas do Canal...* p.54.

⁵⁰⁶ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ano XXII, nº 6802, 24 de dezembro de 1844, p.2.

⁵⁰⁷ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ano XXIV, nº 6812, 9 de janeiro de 1845, p. 1.

⁵⁰⁸ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ano XXV, nº 7201, 6 de maio de 1846, p.1.

político e, apesar dos já altos investimentos realizados, a construção do Canal não despertava mais tanto interesse, encontrando um grande adversário: as estradas de ferro:

Entre o início das escavações, em 1845, e os trabalhos de melhoramentos necessários ao seu funcionamento somam-se quase trinta anos, sem que os resultados fossem satisfatórios para a administração provincial. Nesse ínterim, dois grandes projetos de estrada de ferro para a região foram discutidos na Assembleia provincial: a ligação entre Porto das Caixas e Cantagalo, defendida pelo barão de Nova Friburgo na década de 1840 e a ligação entre Niterói e Campos, posta em andamento apenas na década de 1860. Seria a Estrada de Ferro de Macaé a Campos, inaugurada em 1875, que, efetivamente, propiciaria o escoamento da produção regional pelo porto de Imbetiba.⁵⁰⁹

O canal só foi oficialmente terminado em 1872, no trecho Campos-Macaé, após inúmeras adversidades e problemas técnicos para sua construção e o ponto final, tão esperado pelos comerciantes do Porto das Caixas, não saiu do papel. Para Tânia Amaro, a necessidade de livrar o crescente tráfego de mercadorias, e sobretudo o café, das inconveniências ligadas aos problemas do transporte fluvial (dependência das marés, assoreamento dos rios e canais), levou as elites da época a pensarem na possibilidade de se construir estradas de ferro que chegassem ao pé da serra. Em 1840, surgira a ideia de se construir uma estrada que ligasse o porto do rio Sarapuí à vila de Iguazu. Em 1850, os transportes fluviais já apresentavam grandes problemas de navegação, proporcionando o aumento do interesse em novas formas de transporte, com o desejo dos ingleses, junto com o apoio do Barão de Mauá, de construir ferrovias.⁵¹⁰ No dia 30 de abril de 1854, o Barão de Mauá concretizava projeto semelhante a Sarapuí, ligando o porto da Guia de Pacobaíba à região de Frágoso, em Raiz da Serra, iniciando a era ferroviária no Brasil e tornando-se um marco histórico da ocupação urbana, dando novo perfil à ocupação do solo. Para a Baixada da Guanabara, foi o começo do fim da navegação pelos rios, dos portos fluviais, e dos caminhos dos tropeiros, modificando por completo as relações comerciais e a ocupação do solo.⁵¹¹

As estradas de ferro tornaram-se a solução ideal para o transporte do café e de demais gêneros até o porto do Rio de Janeiro. Juntamente com a diminuição do prestígio político de

⁵⁰⁹ PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Tortuosos caminhos: obras públicas provinciais e o difícil escoamento das mercadorias de Cantagalo, Campos dos Goytacazes e Macaé para o Rio de Janeiro (século XIX)*. XV Encontro Regional de História - ANPUH-Rio. Ofício do Historiador: Ensino e Pesquisa. São Gonçalo, RJ: p. 7, 2012. Disponível em <<http://www.encontro2012.rj.anpuh.org/site/anaiscomplementares>>. Acesso em 7 de abril de 2016.

⁵¹⁰ CABRAL, Carlos. *Itaboraí e suas Histórias*. Itaboraí, RJ: p.8, 2017.

⁵¹¹ AMARO, Tânia. *Rio de Janeiro: Desenvolvimento e Retrocesso*. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, maio de 2004, p.65.

seus protetores, Porto das Caixas também ganhou como grande concorrente o porto de Araruama, que começou a receber a produção dos municípios de Rio Bonito, Saquarema e Capivary, que antes se dirigiam exclusivamente para o Porto das Caixas.⁵¹² Depois de esperar e lutar por tantas obras que nunca ficaram concluídas, Porto das Caixas viu a construção de um ramal férreo como o último sopro de esperança para salvar seu comércio. Assim, em 1856 surgiu o primeiro projeto de uma estrada de ferro que ligaria o Porto das Caixas à raiz da Serra: a estrada de ferro Cantagalo.

A estrada de ferro Cantagalo foi a quarta ferrovia brasileira e também a terceira a ser criada na província do Rio de Janeiro. A primeira tentativa em estabelecer um caminho seguro entre Porto das Caixas e a Vila de Cantagallo data de 18 de março de 1856 e foi a concessão dada ao Visconde de Barbacena para a construção e conservação de uma estrada de rodagem, ligando as duas extremidades, já citada anteriormente. Em uma reunião da companhia Estrada Cantagalo, que ocorreu no salão do banco rural hipotecário, no dia 10 de novembro de 1856, os acionistas presentes propuseram a substituição dos pranchões de madeira pelos trilhos de ferro a vapor. A proposta foi aprovada, e o Visconde de Barbacena, presidente da companhia, ficou encarregado de renovar o contrato com o presidente da província.⁵¹³

O projeto da primeira seção da estrada de rodagem, que ligava Porto das Caixas até a Raiz da Serra em Santo Antônio de Sá, só pode ser convertida em estrada de ferro através do decreto Imperial nº 1997 de 24 de outubro de 1857, no qual a concessão da construção e exploração do caminho dada ao Visconde de Barbacena foi transferida ao Barão de Nova Friburgo, Antônio Clemente Pinto, que formou uma nova companhia juntamente com o irmão do Visconde de Itaborahy e Barão de Itamby Cândido José Rodrigues Torres e Joaquim José dos Santos Júnior:

Decreto do poder Executivo nº 1997 de 24 de outubro de 1857. Autorisa a incorporação da companhia organizada pelo Barão de Nova Friburgo, Cândido José Rodrigues Torres e Joaquim José dos Santos Júnior, para a construção e exploração de uma estrada de Ferro, do Porto das Caixas à raiz da serra de Friburgo, e aprova os respectivos estatutos.⁵¹⁴

⁵¹² *Annaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro*. Sessão de 1861, Tomo III, p.51.

⁵¹³ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 310, 11 de novembro de 1856, p.1.

⁵¹⁴ BRASIL. *Repertório das leis e decisões do governo concernentes a 2ª directoria da secretaria de estado dos negócios da agricultura, commercio e obras públicas desde o anno de 1808*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 29, 1865.

O Visconde de Barbacena abriu mão do contrato da estrada Cantagalo por questões políticas. Em março de 1857, uma publicação do periódico *A Pátria* alertou que o Visconde de Barbacena não conseguiria levar a obra da estrada até o fim, por causa de uma disputa no Porto das Caixas. O Visconde Barbacena propôs que a estação fosse feita na localidade chamada Campo da Cruz, propriedade de Antônio Joaquim Gonçalves, grande desafeto de Antônio José Rodrigues, genro do comendador Antônio José Rodrigues Torres. Para a família Rodrigues Torres, a estação deveria ser construída no campo da fazenda Maravilha. Essa mesma publicação afirmou que eram os dois protegidos pelo Império e que os Rodrigues Torres e os Paulinos dominavam o Brasil, em uma alusão ao Joaquim José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraahy e ao Paulino José Soares de Souza, Visconde do Uruguai. Além disso, os Rodrigues Torres eram grandes acionistas da companhia do Visconde de Barbacena.⁵¹⁵ Assim, por motivos de interesses políticos e pela pressão exercida, o Visconde de Barbacena, no dia 8 de julho de 1857, em uma reunião no palácio da presidência da província concordou em ceder e transferir o contrato da estrada de ferro para o Barão de Nova Friburgo, para Cândido José Rodrigues Torres e para Joaquim José dos Santos Júnior. O Visconde de Barbacena ficou sendo o gerente da companhia por um prazo de 5 anos.⁵¹⁶

Para financiar seu investimento, o Barão de Nova Friburgo obteve garantia de juros de 7% da província. Cândido José Rodrigues Torres foi um dos organizadores da Sociedade Anônima Estrada de Ferro de Cantagallo e não investiria em um projeto que prejudicaria seu lucro comercial e dos seus amigos locais. A construção da estrada de ferro de Cantagalo, com ponto inicial em Porto das Caixas, mais uma vez causou preocupação a Niterói, que era constantemente prejudicada pelo comércio do porto:

Além do que vimos de dizer, agitam-se na provincia questões de alto interesse para seu desenvolvimento: uma delias, que afeccta extraordinariamente o futuro engrandecimento da capital e alguns pontos que lhe estão adstrictos, é sem contestação a da estrada de Cantagallo, que uma vez limitando-se à povoação do Porto das Caixas, terá o perigo de matar inteiramente o commercio e desenvolvimento progressivo desta capital, um e outro já comprometidos com a barreira do Fonseca; isto em pura vantagem de um pequeno grupo, muito pequeno, de negociantes do Porto das Caixas.⁵¹⁷

Os trabalhos da construção da estrada de ferro foram iniciados em 08 de novembro de 1857. A inauguração dos primeiros trabalhos foi celebrada com muita pompa, em um almoço

⁵¹⁵ *A Pátria*. Rio de Janeiro: Anno VI, nº 71, 29 de março de 1857, p. 2.

⁵¹⁶ *A Pátria*. Rio de Janeiro: Anno VI, nº 154, 11 de junho de 1857, p. 1.

⁵¹⁷ *A Pátria*. Niterói, RJ: 22 de julho de 1857, nº 163.

luxuoso oferecido pelo comendador Antônio José Rodrigues Torres em seu palacete no Porto das Caixas, onde estavam presentes figuras ilustres da sociedade, membros da assembleia provincial e o presidente da província. As celebrações foram encerradas à noite, com um grande baile de gala, ainda no palacete do comendador Antônio José Rodrigues Torres.⁵¹⁸ Observa-se no quadro abaixo a quantidade de trabalhadores empregados na construção da estrada de ferro Cantagalo entre novembro de 1857 a maio de 1858:

Quadro 1.5. Número de trabalhadores da estrada de ferro Cantagalo entre novembro de 1857 a maio de 1858

Mês/ano:	Números de trabalhadores:
Novembro/1857	431
Dezembro/1857	716
Janeiro/1858	1.062
Fevereiro/1858	828
Março/1858	775
Abril/1858	774
Maior/1858	854
Total:	5.440

Fonte: O Parahyba.⁵¹⁹

Pode-se observar, através do quadro acima, um aumento significativo dos trabalhadores a partir de janeiro de 1858, já que nesse período foi disponibilizado, pela província, recursos maiores. A despesa gasta até janeiro de 1858 ficou orçada em 657:273\$833Rs. O salário pago a cada trabalhador, por dia de serviço, era de 2 contos de réis, além da comida e da passagem para chegar ao local.⁵²⁰

No dia 22 de abril de 1860, dois anos e cinco meses após o início das obras, era realizada a inauguração do primeiro trecho, com aproximadamente 28 Km de extensão, no qual estava o primeiro túnel ferroviário construído no Brasil, entre Porto das Caixas e a localidade de Cachoeiras (atual cidade de Cachoeiras de Macacu), passando pelas estações de Sambaetiba (Freguesia de Nossa Senhora de Sambaetiba) e Sant'Anna (Freguesia de Sant'Anna de

⁵¹⁸ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XIV, nº 307, 10 de novembro de 1857, p. 1.

⁵¹⁹ O Parahyba. Rio de Janeiro: Anno I, nº 84, 23

⁵²⁰ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Nº 186, 11 de julho de 1858, p.3.

Macacu):⁵²¹ “Foi domingo a solene instalação da via férrea que do Porto das Caixas tem de dirigir-se a Cantagallo, mas de que por ora estão feitas apenas seis léguas que precedem as serras desse município.”⁵²² A inauguração da primeira sessão da estrada de ferro Cantagalo contou com a presença de Dom Pedro II, ministros do Império, justiça, marinha e guerra, além da elite local e população, encantados com o progresso que chegava a região e os possíveis lucros gerados pela nova estrada de ferro:

Está, pois inaugurada a estrada de ferro de Cantagallo! Estas simples palavras encerrão um grande facto, traduzem um grande pensamento! Não é só o commercio do Porto das Caixas que vai crescer; não só ganhão só os nossos fazendeiros, que dentro de algumas horas transportarão os seus cafés da raiz da serra ao ponto de embarque, evitando assim immensos prejuízos causados pelas perdas das tropas, enfermidades dos tropeiros e demora dos gêneros. A estrada de ferro de Cantagallo e a terceira que no espaço de poucos anos se inaugura no Rio de Janeiro: este facto, pois, contém a lisonjeira promessa de que em breve tempo fértil dessa província, cortada pelas redes dos caminhos de ferro, realizará as esperanças que faz conceber a riqueza de seu solo.⁵²³

A despesa total da construção da estrada de ferro Cantagalo foi de 2,080:000\$000Rs, incluindo a construção da estrada, indenizações de terrenos, compra do trem rodante e construção das estações, que ficaram localizadas de légua em légua da estrada. Desse valor, 2,000:000\$000Rs foram pagos pelos acionistas da Sociedade Anônima Estrada de Ferro de Cantagallo, com a garantia da província de juros a 7%. O restante de 80:000\$000Rs foi fornecido através de empréstimo do Banco Rural e Hipotecário, sob a garantia dos diretores da companhia.⁵²⁴ Em discussão na Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro, o então deputado Eduardo de Andrade, ironicamente, cita a influência política do Porto das Caixas para conseguir altos investimentos do governo:

Porque será tão feliz o Porto das Caixas que agora obterá da assemblea aquillo que até há pouo tempo era adiado e não attendia? Que magia tem essa localidade para assim fazer mudar de rumo a assemblea provincial do Rio de Janeiro?⁵²⁵

O alto investimento, a princípio, surgiu efeito, pois o impacto positivo no comércio do Porto das Caixas após a inauguração da estrada Cantagalo foi visível.⁵²⁶ A população da

⁵²¹ ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas: homens livres pobres no Vale do Macacu oitocentista...*p.72.

⁵²² *O Regenerador*. Rio de Janeiro: Anno I, nº 31, 26 de abril de 1860, p.2.

⁵²³ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XVII, nº 113, 24 de abril de 1860, p.1.

⁵²⁴ *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal*. Rio de Janeiro: Anno XVII, nº 113, 24 de abril de 1860, p.1.

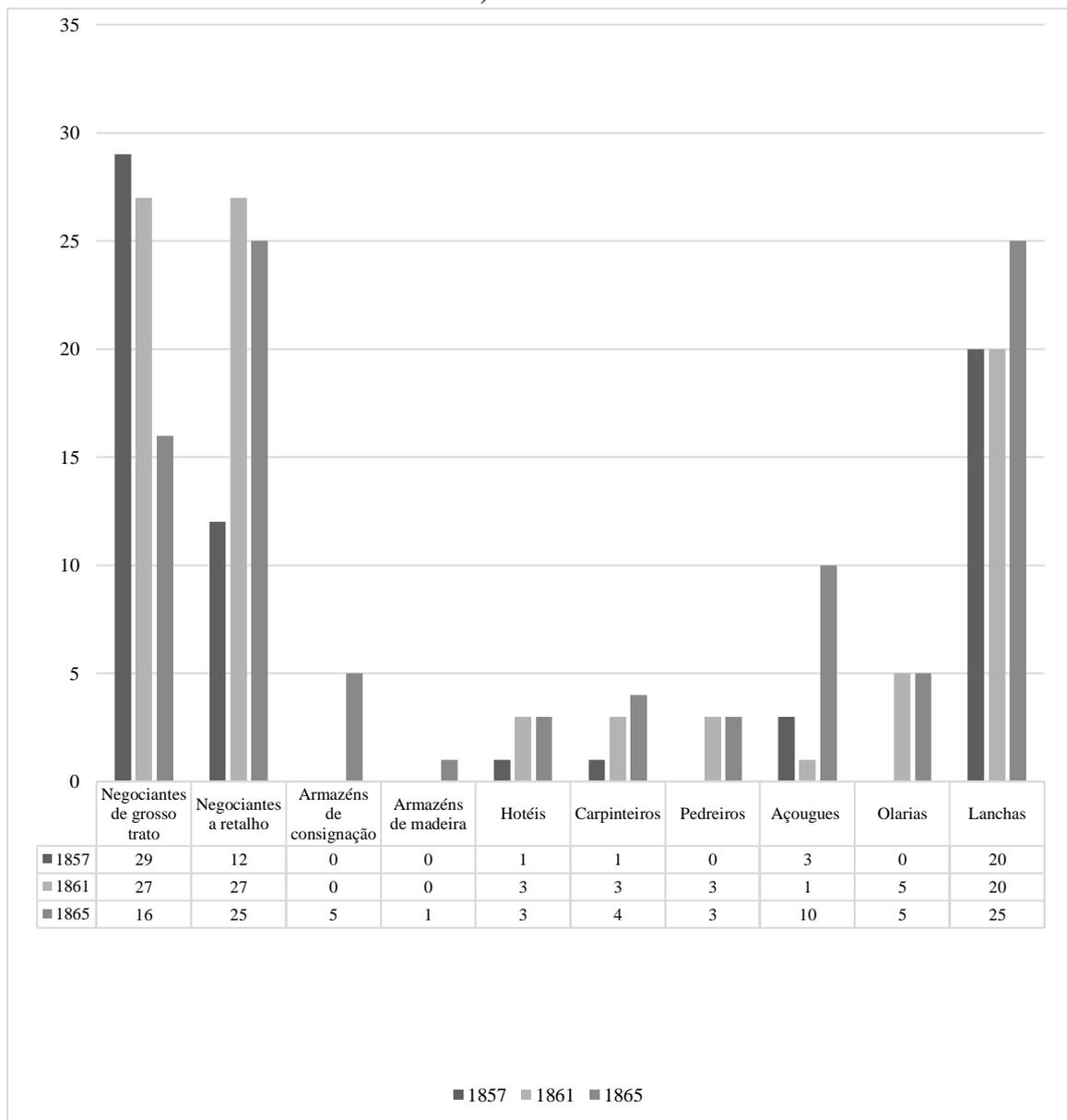
⁵²⁵ *Annaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro*. Sessão de 8 de outubro de 1861. Tomo II, p. 4.

⁵²⁶ CABRAL, Carlos. *Itaboraí e suas Histórias...*p.8.

Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, que no ano de 1857 era de 3 mil pessoas (entre homens, mulheres e escravos), alcançou 5 mil pessoas (entre homens, mulheres e escravos) em 1858, mantendo esse número em 1860 e 1861. Além disso, o número de comerciantes também cresceu, e surgiram profissões que antes não existiam na localidade: dentistas, retratistas e advogados.⁵²⁷ No gráfico abaixo pode-se observar a variação de algumas atividades comerciais nos anos de 1857 (início da construção da estrada de ferro Cantagalo), 1861 (um ano após a inauguração da estrada) e 1865:

⁵²⁷ Análise do *Almanak Laemmert* dos anos 1857, 1858, 1859, 1860 e 1861. Disponível em < <http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>>. Acesso em 5 de maio de 2016.

Gráfico 1.10. Atividades comerciais na freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas nos anos de 1857, 1861 e 1865



Fonte: Almanak Laemmert⁵²⁸

Percebe-se o aumento da maioria das atividades comerciais apresentadas no gráfico após a implantação da estrada de Ferro Cantagalo, principalmente dos negociantes a retalhos, os armazéns consignados, de madeiras e olarias. Com o uso da malha ferroviária, esses comerciantes tiveram mais facilidade em transportar e vender suas mercadorias. Já os hotéis aumentaram para suportar o crescimento dos viajantes que utilizavam a ferrovia. O curioso é o

⁵²⁸ Análise do *Almanak Laemmert* dos anos 1857, 1861 e 1865. Disponível em < <http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>>. Acesso em 24 de janeiro de 2017.

grande aumento do número de açougues, demonstrando que a instalação da ferrovia fez crescer consideravelmente o consumo de carne na região, graças ao aumento da circulação de pessoas no local. Somente os negociantes de grosso trato tiveram uma queda, perdendo espaço para o aumento dos negociantes a retalho ou varejistas. Segundo Bruna Iglesias Motta Dourado, a diferença entre esses dois tipos de negociantes era basicamente que o comércio em grosso trato era protagonista das práticas mercantis atacadistas nas relações exteriores, vinculando o nome de “homens de negócio” a seus empreendedores. Já o comércio varejista ou “a retalho” era responsável pelo fomento à circulação interior das produções da terra e da indústria.⁵²⁹ O negociante a retalho tinha como objetivo comprar produções agrícolas ou industriais e vendê-las a parcelas para outros. Já o negociante de grosso trato estava basicamente vinculado à exportação. Assim percebe-se que com a inauguração da ferrovia Cantagalo, foi muito mais vantajoso na localidade ser um negociante varejista, comprando e revendendo produtos do que ser um negociante de grosso trato. Mesmo assim, apesar da queda abrupta dos anos anteriores, no ano de 1865 ainda existia 16 negociantes de grosso trato no Porto das Caixas.

O número de lanchas também aumentou, obviamente para suportar a maior quantidade de café e demais gêneros, que com a ferrovia, chegavam ao Porto das Caixas em maior volume e com mais velocidade. Daí também a importância do aumento dos armazéns de comissão: eram neles que a produção ficava estocada aguardando o embarque nas faluas.

O alavanque comercial que a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas sofreu após a inauguração a estrada de ferro Cantagalo não foi suficiente para superar um grande problema de ordem ambiental que a localidade enfrentava: O assoreamento do rio Aldeia. Como já dito, sempre foi problemática a circulação na bacia do Macacu, porque os rios eram estreitos e assoreados, alguns deles só tendo água suficiente na época das chuvas ou na maré alta. O aluvião (sedimentos) depositado pelas águas fluviais, formavam bancos de areia e alagadiços que exigiam constantes trabalhos de desobstrução para a continuidade do transporte fluvial do rio Aldeia, tendo a província que liberar constantemente recursos para a escavação e limpeza desse rio.⁵³⁰ A desobstrução dos rios, a drenagem e aterro dos alagadiços, o reparo de pontes e estradas eram constantes reclamações das Câmaras Municipais e destino de boa parte das verbas públicas.⁵³¹ O desmatamento dos altos vales da bacia hidrográfica do

⁵²⁹ DOURADO, Bruna Iglesias Motta. *Categorias comerciais e distinção social: O papel do comércio de grosso trato na consolidação do Estado Imperial Brasileiro, Pernambuco*. VII Encontro de Pós-Graduação em História Econômica & 5ª Conferência Internacional de História Econômica, p.2, 2014. Disponível em <<http://www.congressoabphe.uff.br/>>. Acesso em 24 de janeiro de 2017.

⁵³⁰ *O Correio da Tarde*. Rio de Janeiro; Nº 669, 24 de abril de 1850, p.1.

⁵³¹ MACHADO, Lia Osório. *Gente do Caceribu, sua Geografia, sua história...*p.19.

Macacu em função do cultivo do café só veio aumentar o volume de aluvião depositado no baixo vale por ocasião das inundações, agravado pela formação de bancos de areia nos afluentes e na foz do Macacu. O periódico *O Regenerador* relatou a dificuldade de navegação dos rios da bacia do Macacu: no dia da inauguração da estrada de ferro Cantagalo, barcos que traziam os passageiros da corte para celebração encalharam nos bancos de areias, tanto na ida como na volta.⁵³²

Apesar das constantes obras para limpar o rio e os investimentos da província e comerciantes locais, o rio Aldeia não suportou o fluxo intenso de navegação que a ferrovia exigia. Nos Anais da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro encontrou-se a fala do deputado Cardoso Junior, que deixou claro a dificuldade da navegação local: “Como é que pôde concorrer uma navegação, como a do Porto das Caixas, quando muitas vezes as embarcações não tem água para poder navegar”.⁵³³ As faluas só navegavam a favor das marés, e mesmo assim utilizando varejões ao invés de remos e ainda assim ficando encalhadas constantemente: “Aproveito essa ocasião para pedir a s. ex. o sr. presidente da província providencias, afim que se mande desviar um barco que se acha encalhado na emborcadura do rio que do Porto das Caixas desagua no Macacu”⁵³⁴ Essa situação tornou-se insustentável após a ferrovia. O rio Aldeia não tinha mais a capacidade para escoar, de forma rápida, toda a produção que descia de serra acima. Além disso, a Companhia de Navegação e Comercio do Porto das Caixas, que tinha como objetivo canalizar o riacho do local e sanar as dificuldades de navegação, não obteve sucesso em sua empreitada. A obra de canalização do rio Aldeia nunca chegou a ser realizada e a degradação do ecossistema interferiu diretamente na navegabilidade hidrográfica local.⁵³⁵

Paralelamente aos problemas de navegação do rio Aldeia, a elite do Porto das Caixas também começou a perder o prestígio político. O apogeu ou fulgor imperial, que se iniciou na década de 1850, chegou ao fim em 1860, com a ruptura entre liberais e conservadores. O domínio de um partido no poder não garantia mais a estabilidade do Império e os liberais retomaram o poder pelas mãos do Marquês de Paraná, na composição de um novo ministério conciliador.

⁵³² *O Regenerador*. Rio de Janeiro: Anno I, nº 31, 26 de abril de 1860, p. 2.

⁵³³ *Anaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro*. Sessão de 1861, Tomo III, p.38.

⁵³⁴ *A Pátria*. Nictheroy: nº188, anno VIII, 23 de agosto de 1859, p.1.

⁵³⁵ PACÍFICO, Alan. *Geografia histórica do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara: Uma análise da relação entre poder público e capital privado na evolução urbana do Rio de Janeiro*. Geo UERJ, v. 1, n. 22, p. 31, 2011. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/2072/1553>>. Acesso 10 de julho de 2016.

Emília Viotti da Costa relatou que nas últimas décadas do Império a competição política entre os partidos adquiriu novo significado. O crescimento econômico e as transformações sociais que ocorreram no país a partir de 1850 trouxeram para o cenário político novos grupos de interesse, ficando impossível manter a aliança entre liberais e conservadores, rompendo-se a Conciliação. A autora diz que enquanto na primeira metade do século XIX os liberais tinham se tornado cada vez mais conservadores, na segunda metade, o movimento foi em direção contrária. Nos anos 60, um número grande de políticos abandonou o partido conservador para aderir ao partido liberal. Esse foi o caso de Araújo Lima, Marquês de Olinda, Nabuco de Araújo, Zacarias de Góes e Vasconcelos, Marquês de Paranaguá, Sinimbu, e Saraiva. Justificando sua conversão, Nabuco de Araújo, que no passado fora um dos que apoiaram a Conciliação, disse que se convencera de que, em vez de lutar contra a crescente corrente democrática, o homem de Estado devia tentar guiá-la para que não fosse fatal à nação. Foi com esse espírito que Nabuco de Araújo e outros políticos conservadores que se haviam unido ao partido liberal fundaram a Liga Progressista em 1864, comprometendo-se com um programa de reformas. A partir desse momento, a voz dos liberais se fez ouvir novamente e a sua fala ganhou novo prestígio. Os liberais desenterraram velhos temas que haviam permanecido enterrados desde a revolução de 1848 em Pernambuco e voltaram a falar em nome do “povo”. Seus discursos, a palavra povo aparecia frequentemente ao lado de outras expressões favoritas, tais como “progresso”, “razão” e “ciência”.⁵³⁶

Sobre a mesma discussão, José Murilo de Carvalho afirmou que um surto de debates políticos ocorreu em 1869, tendo como causa uma virada política efetuada pelo Imperador, preocupado com o destino da Guerra tríplice aliança. Progressistas e liberais no poder desde 1866 foram substituídos pelos conservadores vermelhos e ortodoxos. Para Carvalho, a mudança, mesmo sendo constitucional e amparada pelo Conselho de Estado, resultou um abalo político enorme, podendo dizer que essa mudança gerou a maior crise política do segundo reinado. O Marquês do Paraná foi alertado por seu tino político que toda essa transformação não seria politicamente saudável, pois o segredo da estabilidade do sistema estava na possibilidade de alternância no poder dos grupos da elite. A exclusão de algum deles afetava a legitimidade do governo e, por consequência, do próprio regime. Com o apoio do Imperador, o Marques limpou as disputas regenciais, redefinindo as fronteiras partidárias.⁵³⁷

⁵³⁶ Costa, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos...*p. 162.

⁵³⁷ CARVALHO, José Murilo de. *Nação e Cidadania no Império: Novos Horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 22, 2007.

Paraná dividiu o Partido Conservador e se afastou dos antigos amigos que deram sustentação à política saquarema: Visconde de Itaboraí, Visconde do Uruguai e Eusébio de Queiróz. A aprovação pelo parlamento do voto distrital desestabilizou ainda mais a base política da liderança conservadora, e Joaquim José Rodrigues Torres já não tinha mais a outrora influência no Império. As eleições de 1860 geraram ainda mais um quadro de instabilidade parlamentar, já que os liberais passaram a compor a maior parte das cadeiras da Câmara dos deputados.⁵³⁸

Em 1868, a queda do ministério liberal e sua substituição por um ministério conservador desencadeou uma crise política de amplas proporções, culminando num manifesto do partido liberal em favor da descentralização, da transformação do Conselho de Estado em órgão exclusivamente administrativo, da abolição da vitaliciedade do Senado, das eleições diretas, da extensão do direito de voto aos não-católicos, da autonomia do judiciário, da criação de um sistema de educação independente do Estado, da secularização dos cemitérios, da liberdade religiosa e da emancipação gradual dos escravos.⁵³⁹ Sem a antiga força política e com os graves problemas de navegação do rio Aldeia, foi impossível manter o Porto das Caixas como ponto inicial da estrada de ferro Cantagalo, e, em 1861, a lei provincial nº 1240 autorizou a obra que a elite portuense mais temia, o prolongamento da estrada de ferro Cantagalo até Villa Nova, cujo o porto, como já mencionado, era navegável a vapor.⁵⁴⁰ Em 16 de novembro de 1866, foi inaugurado o prolongamento até Villa Nova, causando um impacto econômico sem precedentes no Porto das Caixas. O comércio e a navegação local, extremamente ligados ao café e à ferrovia, perderam sua função para Villa Nova. Em uma análise do censo de 1872 da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, observou-se que das 532 casas da localidades, 60 encontravam-se desabitadas,⁵⁴¹ já demonstrando a crise local. Os comerciantes de mais posses transferiram-se para o porto de Villa Nova, deixando a localidade em abandono.⁵⁴²

Em 1867, quando nos mudamos de Porto das Caixas, havia aí duas igrejas- a de Nossa Senhora da Conceição e a de Santo Antônio-, um teatro, duas escolas, um jornal bi-semanal, algumas ruas calçadas de pedras irregulares, boas casas de

⁵³⁸ Penha, Ana Lúcia Nunes. *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos-Macaé (1835-1875)* ... p.203-204.

⁵³⁹ Costa, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos*...p.162-163.

⁵⁴⁰ SIQUEIRA, Edmundo. *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Company, Limited*. Rio de Janeiro: Editora Carioca, p. 155, 1939.

⁵⁴¹ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, p.160, 1874

⁵⁴² MAGALHÃES. João de. *Reminiscências do Porto das Caixas*...p 17.

negócio e vivenda de luxo... foi tal a decadência do lugar, que se demoliram as casas para vender seus materiais.⁵⁴³

Em 1870, o golpe final foi desferido, tanto para o Porto das Caixas quanto para o Porto de Villa Nova. A lei provincial nº 1533 autorizou a construção do prolongamento entre Villa Nova e Niterói e para executar o contrato foi organizada a Companhia Ferro-Carril Niteroiense. O poder político local continuava em decadência, e em 1871 a queda do prestígio da família Rodrigues Torres apareceu em três edições do periódico *A Reforma*, que também demonstrou o quanto foi influente a família perante ao Império, comparando a região com um feudo: “Dezenas de anos os barões feudaes do Porto das Caixas viveram aninhados no egoísmo, amamentando frondosas ninhadas.”⁵⁴⁴ Um mês após a publicação dessa notícia, o periódico continuou a sua crítica, sinalizando que “Cada vez a influencia do Porto das Caixas mingua mais”⁵⁴⁵ e “Até que enfim a legião dos sobrinhos está em debandada. O escravismo foi derrotado, os medalhões do Porto das Caixas não podem tanto como diziam poder”⁵⁴⁶ em uma alusão aos parentes escravocratas de Joaquim José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraí, que permaneceram no Porto e que obviamente não possuíam mais o prestígio político de antes. O Visconde de Itaboraí faleceu em 8 de janeiro de 1872⁵⁴⁷, dois anos antes da inauguração da estrada de Ferro Carril-Niteroiense.

Inaugurada em 1 de dezembro de 1874 a Carril-Niteroiense acabou por completo com o comércio do Porto das Caixas e do porto de Villa Nova. A produção agrícola de Friburgo e Cantagalo passou a ir direto para Niterói, e de lá transportada para o porto do Rio de Janeiro:

Entre 1871 e 1875, a construção da estrada de ferro até Itaboraí (e também à Nova Friburgo) e, principalmente, o prolongamento da via férrea de Vila Nova até Niterói, significou o aniquilamento definitivo de Porto das Caixas e também de Vila Nova como portos fluviais, tornando-se a primeira uma pequena estação intermediária[...] A partir daí, os casarões e pequenos armazéns de Porto das Caixas caíram em ruínas e o mato invadia as ruas desertas.⁵⁴⁸

⁵⁴³ ALMEIDA, Guilherme de. *Porto das Caixas*. In: *O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil*. Edição do Departamento Nacional do Café, v.1, p. 270, 1934.

⁵⁴⁴ *A Reforma*. Rio de Janeiro: Nº 197, 31 de agosto de 1871, p.2.

⁵⁴⁵ *A Reforma*. Rio de Janeiro: Nº 202, 6 de setembro de 1871, p.1.

⁵⁴⁶ *A Reforma*. Rio de Janeiro: Nº 220, 28 de setembro de 1871, p. 2.

⁵⁴⁷ *Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p.56, 1872. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak/al1872/000000.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.

⁵⁴⁸ MACHADO, Lia Osório. *Gente do Caceribu, sua Geografia, sua história*. Trabalho de pesquisa realizado pela Prof.ª Dr.ª Lia Osorio Machado, da Universidade Federal do Rio de Janeiro que integrou a primeira fase do projeto “Gente do Caceribu”. Disponível em:< <http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/1998-gente-do-Caceribu-LOM.pdf>>. Acesso em 10 de fevereiro de 2016.

Porto das Caixas na década de 1880, esquecida e abandonada, já não era nem a sombra da Freguesia que um dia foi. Os poucos visitantes que ainda passavam pelo local, assustavam-se com a ruína daquele porto, que chegou a ser o terceiro em importância para a província fluminense: “É realmente constritor o aspecto d’este lugar outrora tão florescente e hoje tão decadente; faz pena ver as ruínas apoderarem-se de dia para dia de tantos prédios; alguns estão a cair e outros a demolir-se.”⁵⁴⁹

Mais que observar obras de proporções vultuosas, com gastos gigantescos e em sua maioria com conclusão incompleta, a análise da influência do poder político dos comerciantes e proprietários de terras do Porto das Caixas na obtenção de obras públicas no período Imperial possibilitou uma visão crítica e ampla sobre as estruturas de poder do segundo reinado, onde os laços matrimoniais e de parentescos reuniram a elite escravocrata e garantiram a influência política para benefício próprio, além de se observar a estrutura política, econômica e social da elite pertencente a província do Rio de Janeiro e sua atuação direta no poder central de D. Pedro II.

Não se pode pensar em uma relação unilateral, onde somente uma parte foi beneficiada. O Império precisou tanto da elite como a elite do Império e essa co dependência manteve o equilíbrio político por algum tempo, aos moldes do tão criticado, por aqui, Antigo Regime. Porto das Caixas, hoje, nem sombra do que foi no seu passado majestoso, entrou em cena como berço de figuras fundamentais do Império de D. Pedro II, sendo o principal Joaquim José Rodrigues Torres. Agraciado com o título de Visconde de Itaborahy, membro da Trindade Saquarema, conservador, circulou por maior parte da sua vida em cargos de importância política significativa, conseguindo, através de inúmeras articulações, favorecer o comércio do Porto das Caixas e por consequência seus familiares, donos de terras e comerciantes do local.

A importância de entreposto comercial do Porto chegou em seu auge com a cultura cafeeira (foi o principal escoadouro da produção do Norte Fluminense) e com a ascensão do Visconde de Itaborahy na política Imperial. A lavoura de café também foi responsável pelo crescimento maior de uma elite escravocrata, muitas vezes de origens duvidosas e não nobres, que através do dinheiro, das relações sociais e da dependência do Império na exportação do café, conseguiu chegar nos mais altos cargos políticos, utilizando a máquina pública para a manutenção do seu lucro.

⁵⁴⁹ *Gazeta de Notícias*. Rio de Janeiro: Anno VII, nº 331, 28 de novembro de 1882, p.2.

As obras provinciais planejadas para sustentar o comércio do Porto das Caixas, principalmente a construção do canal de Campos a Macaé/Porto das Caixas, deixaram claro a aliança política do Norte da província com os comerciantes e proprietários de terras do local, justificada principalmente pelos casamentos realizados entre os Rodrigues Torres e os principais produtores fluminenses. Assim teceu-se uma teia de favorecimentos, conseguindo-se através dela manter o comércio do Porto, que começava a passar por inúmeras dificuldades.

Apesar de alguns historiadores apontarem a construção da estrada de Ferro Cantagalo como motivo da decadência econômica do Porto das Caixas, após análise detalhada de fontes, percebeu-se que a localidade já enfrentava crises anteriores, devido às condições precárias dos transportes e da navegação. Foi a influência política que a localidade tinha do Império que conseguia manter, através de obras públicas, o comércio, e foi a construção da estrada de ferro Cantagalo que forneceu o último sopro para o econômico para o local. O que arruinou a localidade, além do assoreamento do rio Aldeia e a construção do prolongamento até Villa Nova, foi a própria crise do Império e de suas estruturas. O avanço do partido liberal, o declínio do prestígio político da família Rodrigues Torres e por fim, a morte do Visconde de Itaboraahy, o grande protetor da localidade, foram fatores determinantes para o fracasso comercial da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. A estrada Carril-Niteroiense foi somente o último dos vários golpes sofridos pela localidade, que acabaram por dizimá-la por completo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Findo o trabalho de pesquisa, obteve-se algumas conclusões importantes sobre a Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. Ficou comprovada a importância cultural, econômica e política da região para a História fluminense e nacional. Uma das primeiras regiões a ser colonizada no Rio de Janeiro, teve seu núcleo inicial formado pelos jesuítas e, mais tarde, pelos produtores de cana-de-açúcar e seus engenhos, transformando-se em rota de transporte do açúcar produzido no recôncavo da Guanabara e de outros gêneros, abastecendo a recém-criada cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Já no século XVIII, foi favorecida pela descoberta de ouro na região das “Minas Gerais”, tornando-se uma das rotas de tropas que ligavam o Rio de Janeiro aos locais de produção aurífera. Mas foi no século XIX que ocorreu seu maior crescimento econômico, devido a quatro grandes fatores: a chegada da família real ao Brasil, a vinda de colonos para Nova Friburgo, o início da vida política e prestígio imperial adquirido pelo filho ilustre da terra, o Visconde de Itaboraá e, por fim, o surto cafeeiro do vale do Paraíba e Zona da Mata mineira. A análise feita a partir do censo de 1872 permitiu observar as mudanças sociais ocorridas na região após 1870, com o declínio econômico. Também foi possível traçar o perfil populacional dos homens e mulheres, livres ou escravos, brasileiros ou estrangeiros, relacionando com alguns outros perfis populacionais de demais localidades do Império. O recenseamento de 1872 permitiu uma análise profunda da sociedade do Porto das Caixas, em um momento econômico crítico.

As relações de trabalho ocorridas no Porto das Caixas foram sustentadas pela mão de obra negra, utilizada tanto no comércio tropeiro como na navegação. O comércio tropeiro foi a base da economia local, já que era responsável pela ligação entre o interior e o litoral. As tropas ligavam o mundo rural ao urbano, alavancando o comércio, favorecendo o aumento populacional, o enriquecimento dos comerciantes e o crescimento político e administrativo da freguesia, inclusive possibilitando a ligação do Porto das Caixas com Minas Gerais, tanto pelas diversas rotas sertanejas, como pelo comércio com a praia do Mineiros. Já a navegação entre o Porto das Caixas e o porto do Rio de Janeiro era feita basicamente através de faluas e barcas, com mestres e remadores negros. Assim, foi realizando trabalhos nas tropas, ligando o interior com o litoral, fornecendo mão de obra para as funções urbanas ou exercendo o ofício da navegação fluvial e na Baía de Guanabara que o escravo africano, crioulo, de ganho, alugado, e algumas vezes até mesmo o forro, sustentou as relações de trabalho no Porto das Caixas.

A utilização de periódicos na pesquisa foi fundamental para o entendimento social da Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. Através da análise dessas publicações, pode-se traçar o perfil cultural da Freguesia, da arquitetura, educação e religiosidade, demonstrando que o local foi irradiador de cultura no recôncavo da Guanabara do século XIX, muito mais que sua sede a Vila São João de Itaborahy. A maioria das notícias publicadas sobre o Porto das Caixas eram sobre as relações escravistas que ali ocorriam, com anúncios de compra, venda e aluguel de escravos e relatos de fugas de cativos da região ou que vinham de outras localidades para se esconder e trabalhar, utilizando o grande fluxo de pessoas para conservar o anonimato, muitas das vezes se passando por forro. Além disso, os periódicos espelhavam o que estava ocorrendo na sociedade portuense: Epidemias, assassinatos, recrutamento forçado, brigas políticas e discordâncias ideológicas. Discordâncias essas que na verdade refletiam a agitação que todo o Império vivia, tendo como palco os jornais, que no século XIX adquiriram uma força ímpar no processo de transformações políticas, econômicas e sociais e especialmente culturais.

Mesmo com sua existência comercial desde o século XVII, nada alavancou e sustentou comercialmente o Porto das Caixas como o prestígio da família Rodrigues Torres no Império, pertencentes a elite imperial, com membros na Trindade Saquarema, e a introdução da cultura de café na província do Rio de Janeiro, sendo essas duas intimamente ligadas. A etapa de gestação da economia cafeeira também foi a de formação de um elitismo escravocrata, que utilizavam as alianças matrimoniais para fortalecimento e a continuação do prestígio social. A união através de casamento entre os Rodrigues Torres e grandes proprietários fluminenses, alguns com títulos de nobreza, ampliou a rede de solidariedade horizontal dessas famílias, utilizando de sua posição para a defesa de seus interesses, em uma relação extremamente corporativista. O grande exemplo dessa afirmação foram as obras públicas que Porto das Caixas conseguiu para a sua localidade com o propósito de melhorar e sustentar o comércio local e, assim, a sua elite formada pela influente família Rodrigues Torres. O Porto das Caixas, que tinha uma navegação prejudicada pelo assoreamento do seu rio, necessitou constantemente de intervenções políticas para que continuasse sendo um grande centro comercial, mesmo que para isso outras localidades fossem prejudicadas, até mesmo a capital da província, Niterói. Os grandes projetos de obras para o melhoramento do transporte da produção de café até o Porto das Caixas, apesar na maioria incompletos, demonstraram a força política da elite local e a união com o norte fluminense, principalmente na construção do canal Campos-Macaé/Porto das Caixas.

Diferentemente do que alguns historiadores afirmaram, a pesquisa concluiu que não foi a construção da estrada de Cantagalo que destruiu economicamente o Porto das Caixas, pelo contrário. Os anos que sucederam a inauguração da ferrovia foram extremamente benéficos para o comércio local. O que causou a ruína do Porto foi a união de vários fatores, extremamente ligados: o assoreamento do rio Aldeia, prejudicando o transporte de café que chegava pela ferrovia; a construção do prolongamento férreo até o Porto de Villa Nova; a diminuição drástica do prestígio político da família Rodrigues Torres na política; a própria crise imperial e, por fim, a morte do Visconde de Itaboraahy e a construção da estrada de ferro Carril-Niteroiense. Em verdade foi a estrada de ferro de Cantagalo que prolongou por mais alguns anos a morte comercial eminente da região. A Carril-Niteroiense só foi o golpe final.

Assim, pesquisa de História regional cumpriu o seu papel ao analisar as questões econômicas, políticas, sociais e culturais da localidade dentro do contexto histórico onde estava inserida, relacionando-a com o todo e comparando-a com demais localidades. A delimitação espacial da região serviu principalmente para a compreensão do *modus operandi* da sociedade, economia e política local e demonstrou que Porto das Caixas estava intimamente ligada com outras regiões da província do Rio de Janeiro, com outras províncias brasileiras e com o Império como todo. A Freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas necessitava, para a sua sobrevivência, da íntima ligação com áreas produtoras, já que era essencialmente voltada para o transporte, importação e exportação de produtos. Nesse sentido, o espaço comercial da localidade ultrapassou as fronteiras da freguesia, chegando ao centro da província, ao Norte e Nordeste fluminense e também na zona da Mata Mineira. O estudo do micro espaço possibilitou a visão do que estava acontecendo no macro, pois o Porto das Caixas na verdade refletia a própria estrutura política, econômica e social do Império, através de sua participação política no Segundo Reinado.

Hoje, restam pouquíssimos sinais da relevância econômica que o local teve. Muitos moradores desconhecem a História da região e a importância que a freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição adquiriu no século XIX, em especial no segundo reinado. A elite local, suas produções agrícolas, seu comércio e sua participação decisiva no Segundo Reinado fez com que Portos das Caixas deixasse sua marca na História do Brasil.

REFERÊNCIAS

FONTES:

- A Abelha*. Rio de Janeiro: N° 10, 31 de março de 1856, p. 9.
- A Aurora Fluminense*. Rio de Janeiro: N° 181, 24 de abril de 1829, p. 750.
- A Aurora Fluminense*. Rio de Janeiro: N° 194, 25 de maio de 1829, p. 810.
- A Constituição*. Rio de Janeiro: Anno I, n° 43, p. 4, 29 de setembro de 1855.
- A Imprensa*. São Luís: Anno II, n° 12, 10 de fevereiro de 1858, p. 1-2.
- A Imprensa*. São Luís: Anno II, n°?, 02 de outubro de 1858, p.3.
- A Imprensa*. São Luís: Anno II, n°13, 13 de fevereiro de 1858, p.2-4.
- A Pátria*. Nictheroy: 22 de julho de 1857, n° 163.
- A Pátria*. Nictheroy: Anno V, n° 49, 08 de junho de 1856, p.1.
- A Pátria*. Nictheroy: Anno VI, n° 154, 11 de junho de 1857, p. 1.
- A Pátria*. Nictheroy: Anno VI, n° 71, 29 de março de 1857, p. 2.
- A Pátria*. Nictheroy: Anno VI, n° 83, 15 de abril de 1857, p.1.
- A Pátria*. Nictheroy: Anno VIII, n°188, 23 de agosto de 1859, p.1.
- A Reforma*. Rio de Janeiro: N° 197, 31 de agosto de 1871, p.2.
- A Reforma*. Rio de Janeiro: N° 202, 6 de setembro de 1871, p.1.
- A Reforma*. Rio de Janeiro: N° 220, 28 de setembro de 1871, p. 2.
- Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: 1847-1870. Disponível em: <<http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>>. Acesso em 14 de junho de 2016.
- Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p.56, 1872. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak/al1872/000000.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.
- Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 243, 1860. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1860/00001017.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.
- Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 250, 1857. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1857/00000931.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.
- Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 250, 1857. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1857/00000931.html>>. Acesso em 12 de agosto de 2016.
- Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: p. 252, 1857. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1857/00000933.html>>. Acesso em 04 de janeiro de 2017.

Almanak Laemmert. Rio de Janeiro: p. 66, 1852. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1852/00000620.html>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

Amanak Laemmert. Rio de Janeiro: 1847, p. 81. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1847/00000496.html>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

Análise do *Almanak Laemmert* dos anos 1857, 1858, 1859, 1860 e 1861. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>>. Acesso em 5 de maio de 2016.

Annaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro. Sessão de 8 de outubro de 1861. Tomo II, p. 4.

Annaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro. Sessão de 1861, Tomo III, p.51.

Annaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro. Sessão de 1861, Tomo III, p.38.

Annaes da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro. Sessão de 1861, Tomo I, p.92.

Anuario político, histórico e estatístico do Brazil. Rio de Janeiro: Anno II, p. 351, 1847.

Anuario político, histórico e estatístico do Brazil. Rio de Janeiro: Anno II, p. 351, 1847.

ARQUIDIOCESE DE NITERÓI. Disponível em <<http://arqnit.org.br/arqnitfinal/rural/>>. Acesso em 15 de outubro de 2016.

ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO. *Planta da direção do canal Campos a Macaé, mandada litografar pelo Exmo. Sr.Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho*, 1846. Cartografia.

ARQUIVO NACIONAL. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.

BARROSO, José Liberato. *A instrução Pública no Brasil*. Rio de Janeiro: B.L. Ganier Edictor, p. 49, 1867.

BRASIL. *Carta de lei nº2 de 26 de março de 1835, que erigiu a Vila Real de Praia Grande a capital da província do Rio de Janeiro*. Disponível em <<http://culturانيتeroi.com.br/blog/?id=421>>. Acesso em 27 de maio de 2016.

BRASIL. *Carta imperial de D. Pedro II, Imperador do Brasil, a Joaquim José Rodrigues Torres, futuro Visconde de Itaboraí, nomeando-o primeiro presidente da província do Rio de Janeiro em 23/08/1834*. Museu Imperial, Coleção Visconde de Itaboraí. Disponível em <<http://187.16.250.90:10358/handle/acervo/193>>. Acesso em 27 de maio de 2016.

BRASIL. *Collecção das Leis do Império no Brasil*. Actos do Poder Executivo. Decreto de 15 de janeiro de 1833, p. 28.

BRASIL. Lei nº 16 de 12 de agosto de 1834. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LIM/LIM16.htm>. Acesso em 26 de junho de 2016.

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório acerca da Saúde pública feito pelo Dr. Francisco de Paula Cândido no anno de 1856.*

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório do anno de 1855 apresentado a Assembleia geral legislativa na 4º sessão da 9º legislatura pelo ministro Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*, p. 39.

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório do anno de 1855 apresentado a assembleia geral legislativa na 4º sessão da 9º legislatura.* Rio de Janeiro: P.39, 1856.

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório acerca da Saúde pública feito pelo Dr. Francisco de Paula Cândido no anno de 1856.*

BRASIL. *Relatório apresentado a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de Estado dos negócios da guerra*, Jeronymo Francisco Coelho. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, p. 1, 1858.

BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro pelo presidente Paulino José Soares de Souza em 18 de outubro 1836*, p. 51. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u815/000052.html>>. Acesso em 10 de setembro de 2016.

BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro*, na 2ª sessão da 12ª Legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva em 01 de agosto de 1857, p. 69. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000072.html>>. Acessado em 26 de junho de 2016.

BRASIL. Relatório do Presidente da Província Aureliano de Souza e Oliveira, p. 44, 10 de março de 1846. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/776/000046.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

BRASIL. Relatório do Presidente da Província Aureliano de Souza e Oliveira, p. 46, 10 de março de 1846. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/776/000048.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

BRASIL. *Relatório do Presidente da Província Joaquim José Rodrigues Torres.* Rio de Janeiro: 1 de março de 1836, p. 16. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u814/000017.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

BRASIL. *Relatório do presidente da Província Paulino José Soares de Souza*, p. 50-51, 18 de outubro de 1836. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u815/000051.html>>. Acesso em 26 de junho de 2016.

BRASIL. *Relatório do presidente da província Sr. Luiz Antônio Barbosa sobre o estado da administração em 02 de maio de 1856*, p. 89. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u833/000089.html>>. Acesso em 19 de janeiro de 2017.

BRASIL. *Relatório do presidente da província Sr. Luiz Antônio Barbosa sobre o estado da administração em 1857*, p.45. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u835/000048.html>>. Acesso em 17 de janeiro de 2017.

BRASIL. *Relatório do vice-presidente da província Joé Ricardo de Sá Rego para o ano de 1856*, p. 33. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/785/000033.html>>. Acesso em 30 de janeiro de 2017.

BRASIL. *Relatório do vice-presidente da província Visconde de Baependy do período de 19 de setembro a 26 de novembro de 1855*, p.21-22. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u832/000020.html>>. Acesso em 12 de janeiro de 2017.

BRASIL. *Repertório das leis e decisões do governo concernentes a 2ª directoria da secretaria de estado dos negócios da agricultura, commercio e obras públicas desde o anno de 1808*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 29, 1865.

BRASILIENSE, Américo. *Os programas dos Partidos e o 2º Império: Exposição de princípios*. São Paulo: Typographia de Jorge Seckler, 1878.

CAMINHOS. Instituto Estrada Real. Disponível em <<http://www.institutoestradaareal.com.br/estradaareal>>. Acesso em 08 de outubro de 2016.

Carta da Província do Rio de Janeiro 1840. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart225721/cart225721.jpg>. Acesso em 03 de janeiro de 2017.

Correio da Tarde. Rio de Janeiro, 06 de abril de 1852, p.3.

Correio da Tarde. Rio de Janeiro: Anno I, nº113, 26 de dezembro de 1855, p.1.

Correio da Tarde. Rio de Janeiro: Nº 857, 14 de dezembro de 1850, p.2.

Correio Mercantil. Rio de Janeiro: nº449, 24 de julho de 1832, p.4.

Correio Mercantil. Rio de Janeiro: nº66, 8 de novembro de 1830, p.3.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XIV, nº 307, 10 de novembro de 1857, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno X, nº 161, 10 de junho de 1853, p. 4.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº275, 5 de outubro de 1855, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 347, 18 de dezembro de 1855, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XIV, nº 307, 10 de novembro de 1857, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XVII, nº 113, 24 de abril de 1860, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 263, p.1, 23 de setembro de 1855.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 279, 09 de outubro de 1855, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 291, 21 de outubro de 1855, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 310, 11 de novembro de 1856, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XIV, nº 307, 10 de novembro de 1857, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Nº 186, 11 de julho de 1858, p.3.

Correio Mercantil e, Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XVII, nº 113, 24 de abril de 1860, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XVII, nº 113, 24 de abril de 1860, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno IX, nº 272, 29 de setembro de 1852, p. 2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno IX, nº 272, 29 de setembro de 1852, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno VI, nº 62, 05 de março de 1849, p. 2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 287, 16 de outubro de 1856, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 338, 10 de dezembro de 1856, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno X, nº 261, 18 de setembro de 1853, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 173, 13 de junho de 1856, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 13, 14 de janeiro de 1855, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 331, 1 de dezembro de 1855, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº187, 8 de julho de 1856, p.4.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Nº 211, 01 de agosto de 1854, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 287, 16 de outubro de 1856, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Nº 191, 16 de julho de 1858, p.2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 1, 01 de janeiro de 1855, p.3.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 169, 10 de junho de 1856, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 31, 31 de janeiro de 1856, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 94, 05 de abril de 1856, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 319, 20 de novembro de 1856, p.1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal. Rio de Janeiro: Anno XIII, nº 36, 05 de fevereiro de 1857, p.1.

Correio Oficial. Rio de Janeiro: Tomo III, nº 56, 5 de setembro de 1834, p. 1.

Correio Sergipense. Aracaju: Anno XIX, nº 30, 21 de maio de 1856, p. 3.

CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro-1666* (Notícia histórica e descritiva da cidade). Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, v.1, 1949.

DE SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet. *Diccionario geographico, historico e descriptivo, do imperio do Brazil*. Tomo II. Paris: JP Aillaud, 1845, p. 351. Disponível em <https://books.google.com.br/books?hl=pBR&lr=&id=AO0pAQAAMAAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=JCR+SAINT+ADOLPHE&ots=4i7Z6cpsDG&sig=TL_KGfzAlfi2YFU16kRhHiF1b_I#v=onepage&q&f=false>. Acesso em 15 de fevereiro de 2016.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 19 de junho de 1822, nº13, p.76.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 104, 11 de maio de 1841, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXII, nº 54, 8 de março de 1843, p. 4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXIII, nº 6534, 29 de janeiro de 1844, p.3.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº 7121, 27 de janeiro de 1846, p. 1.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº 7154, 07 de março de 1846, p.1.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº 7222, 02 de junho de 1846, p.2.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXVI, nº 7455, 17 de março de 1847, p. 2.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXVI, nº 7456, 18 de março de 1847, p. 2.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXVI, nº 7499, 12 de maio de 1847, p. 2.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXXIV, nº 85, 26 e 27 de março de 1855, p. 3.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXXIV, nº85, 26 e 27 de março de 1855, p. 3.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXXVI, nº 126, 06 de maio de 1856, p.1.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ano XXII, nº 6802, 24 de dezembro de 1844, p.2.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ano XXIV, nº 6812, 9 de janeiro de 1845, p. 1.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ano XXV, nº 7201, 6 de maio de 1846, p.1.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ano XXVI, nº 7618, 6 de outubro de 1847, p.1.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 11, 14 de setembro de 1830, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 12, 15 de novembro de 1831, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: nº 12, 23 de abril de 1822, p. 70.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 15, 20 de junho de 1835, p.2.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 20, 23 de outubro de 1834, p. 1.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 24, 28 de julho de 1830, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 25, 30 de setembro de 1831, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 7, 11 de janeiro de 1830, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 15, 20 de junho de 1835, p.2.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 18, 20 de maio de 1833, p. 4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 24, 28 de julho de 1830, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nº 25, 30 de setembro de 1831, p.4.

Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Anno XXXVII, nº 70, 13 de março de 1857, p.4.

Diário do Rio de Janeiro: Anno ?, nº 150, 13 de maio de 1858, p. 1.

ESCRITURA DE TERRA. ABN, 82, p. 254-255, 1962.

Estrella do Amazonas. Manaus: Nº 263, 17º trimestre, 23 de janeiro de 1858, p. 3.

Gazeta de Notícias. Rio de Janeiro: Anno VII, nº 331, 28 de novembro de 1882, p.2.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 95, 10 de abril de 1845, p.4.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Anno XX, nº 95, 10 de abril de 1845.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 311, 09 de novembro de 1846, p. 3.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 311, 09 de novembro de 1846, p. 3.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Anno XXI, nº 80, 21 de março de 1846, p. 80.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Anno XXV, nº56, 27 de fevereiro de 1850, p. 4.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Anno XXVII, nº 244, 3 de setembro de 1852, p. 3.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Nº 3, vol. I, 03 de outubro de 1827, p.4.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: V. I, nº 114, 15 de maio de 1833.

LEÃO, Manoel Vieyra. *Carta topografica da capitania do Rio de Janeiro do anno de 1767*. Disponível em <http://museuafrodigitalrio.org/s2/wp-content/uploads/2015/08/MAD_BN_48_MAPA_1911.jpg>. Acessado em 17 de junho de 2016.

MATHISON, Gilbert Farquhar. *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822*. Londres: Charles Knight, 1825.

Novo Correio das Modas. Rio de Janeiro: N°2, 1854, p. 55.

Novo e Completo Índice Chronologico da História do Brasil, p.178, Jan.1857-dez.1864.

O Correio da Tarde. Rio de Janeiro; N° 669, 24 de abril de 1850, p.1.

O Despertador Commercial e Político. Rio de Janeiro: 03 de abril de 1839, p.2.

O Despertador Commercial e Político. Rio de Janeiro: N° 290, 04 de abril de 1839, p.2.

O Despertador Commercial e Político. Rio de Janeiro: N° 298, 3 de abril de 1839, p. 2.

O Despertador Commercial e Político. Rio de Janeiro: N° 298, 3 de abril de 1839, p.1.

O Despertador Commercial e Político. Rio de Janeiro: N° 301, 6 de abril de 1839, p.1.

O Parahyba. Rio de Janeiro: Anno I, n° 84, 23

O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios. Porto das Caixas, Rio de Janeiro: V. II, n° 103, 28 de março de 1855, p. 4.

O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios. Porto das Caixas, Rio de Janeiro: V. II, n° 83, 17 de janeiro de 1855, p. 4.

O Popular Jornal Commercial, compilador, noticioso e de annuncios. Porto das Caixas, Rio de Janeiro: V.III, n° 218, 24 de maio de 1856, p. 1.

O Regenerador. Rio de Janeiro: Anno I, n° 31, 26 de abril de 1860, p.2.

O Republico. Rio de Janeiro: N° 170, 14 de agosto de 1855, p. 2.

O Tyranno. Rio de Janeiro: Anno II, n° 24, 17 de julho de 1858, p.3.

O Tyranno. Rio de Janeiro: Anno II, n°11, 17 de abril de 1858.

Pedro II. Ceará: Anno XVII, n° 1772, 06 de fevereiro de 1858, p. 2.

Pedro II. Ceará: Anno XVII, n° 1772, 06 de fevereiro de 1858, p. 2.

PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Lingua Brasileira*. Ouro Preto, Minas Gerais: Typographia de Sila, p. 504, 1832.

PIZARRO E ARAUJO, José de Sousa Azevedo. *Memorias historicas do Rio de Janeiro e das provincias annexas à jurisdicção do Vice-Rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor D. João VI*. Tomo II. Rio de Janeiro: Impressão Régia, p. 184, 1820.

Prefeitura Municipal de Itaboraí/Secretaria de Planejamento e Coordenação/ Setor de Geoprocessamento. Itaboraí, Rio de Janeiro: 2000.

Publicador Maranhense. São Luís: Anno XIX, nº 2417, p.2.

Publicador Maranhense. São Luís: Anno XVI, nº36, 15 de fevereiro de 1858, p.1-3.

Publicador Maranhense. São Luiz: Anno XIX, nº 2417, 23 de outubro de 1860, p. 2.

Reconhecimento do rio de Macacu e da estrada que conduz a Nova Friburgo:(Colonia Suissa). Disponível em < <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/16553>>. Acesso em 24 de novembro de 2016.

Recenseamento do Brazil em 1872. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v.10, 1874.

REGO, José Pereira. *Memória histórica das epidemias de febre amarella e chólera-morbo que têm reinado no brasil pelo dr. José Pereira Rego*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873.

Relações Parciaes Apresentadas ao Marquez de Lavradio. 8 de outubro de 1778. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB, Tomo 76, Parte I, 1913.

Revista Marítima Brasileira. Ano LXXX, jan./jun. de 1960, p. 456.

RIBEIRO, G. *Planta da povoação do Porto das Caixas*. 1840. Arquivo Público do Estado do Rio De Janeiro. Fundo Presidência da Província, documentação especial, notação 50. Consultado em 23 de agosto de 2016.

SÁ, F. Franco. *A reforma da Constituição: Estudo de historia Patria e direito constitucional*. Typographia Nacional, 1880.

Site: < <http://manuelinohistoria.blogspot.com.br/p/o-gotico-manuelino.html>>.

Site: < <http://mapasblog.blogspot.com.br/2011/11/mapas-do-estado-do-rio-de-janeiro.html>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

Site: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/500anos/index.php?tip=defi>>. Acesso em 13 de julho de 2016.

Site:< http://familiarodriguestorres.blogspot.com.br/2009/10/origem-da-familia-rodrigues-torres_05.html>. Acesso em 04 de janeiro de 2017.

Site:<<http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=%5Bcache%5D61790.4142572.Do cLstX&pesq=porto%20das%20caixas>>. Acesso em 15 de outubro de 2016.

Site:<<http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=%5Bcache%5D45590.2826502.DocLstX&pasta=ano%20185&pesq=o%20popular%20do%20porto%20das%20caixas>>. Acesso em 23 de julho de 2016.

Site:<http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1276733474_ARQUIVO_ArtigoANPUHRio2010PaulaRibeiroFerraz.pdf>. Acesso em 20 de junho de 2016.

Site:<<http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=%5Bcache%5D45590.2826502.DocLstX&pasta=ano%20185&pesq=o%20popular%20do%20porto%20das%20caixas>>. Acesso em 23 de julho de 2016.

Site: <<http://www.pensario.uff.br/node/241>>. Acesso em 21 de agosto de 2017.

BIBLIOGRAFIA

ALGATÃO, Filipe Cordeiro de Souza. *O tropeiro como propagador cultural e mola mestra da cultura cafeeira no século XIX*. Almanack [online], nº 1, 2011. Disponível em:<www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao41/materia06/texto06.pdf>. Acesso em 14 de setembro de 2016.

ALMEIDA, Guilherme de. *Porto das Caixas*. In: *O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil*. Edição do Departamento Nacional do Café, v.I, 1934.

ALVES, Débora Bendocchi. *Viagem de Ernst Hasenclever à Colônia Nova Friburgo em 1840*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História ANPUH. São Paulo: Julho 2011. Disponível em <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300033107_ARQUIVO_ViagemdeErnstHasencleveraColoniaNovaFriburgoem1840II.pdf>. Acesso em 09 de agosto de 2016.

AMADO, Janaína. *Região, Sertão e Nação*. Revista Estudos Históricos, v. 8, n. 15, p. 145-152, 1995.

AMANTINO, Márcia. *As origens da terra jesuítica na Capitania do Rio de Janeiro e a implantação do Engenho Velho no século XVII*. Revista América Latina em la Historia Económica, v. 23, nº 3, 2016. Disponível em: <<http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/666/1224> >. Acesso em 07 de setembro de 2016.

_____. *Os escravos fugitivos em Minas Gerais e os anúncios do Jornal “O Universal”-1825 a 1832*. Locus revista de história, Juiz de Fora, Minas Gerais: V. 12, n. 2, 2006.

_____.; CARDOSO, Vinícius Maia. *A fazenda jesuítica da Papucaia, Rio de Janeiro, século XVIII*. Antiguos jesuitas en Iberoamérica. V. 1, nº 1, 2013. Disponível em: <<http://ciecsconicet.gob.ar/revistas/index.php/ihs/article/view/15/14>>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

_____. *Múltiplas Alternativas: diversidade econômica da Vila de Santo Antônio de Sá de Macacu - Século XVIII*. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada, v. 3, nº 5, jul. -dez. 2008. Disponível em: < http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/artigo_4.pdf>. Acesso em 04 de fevereiro de 2016.

AMARAL, Azevedo. *O Estado autoritário e a realidade nacional*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

AMARAL, Rodrigo de Aguiar. *Nos Limites da Escravidão Urbana: A vida dos pequenos senhores de escravos nas urbes do Rio de Janeiro, 1800 – 1860*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

AMARO, Tânia. *Rio de Janeiro: Desenvolvimento e Retrocesso*. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, maio de 2004, p.54-71.

BARROS, José D'Assunção. *História, Região e Espacialidade*. In: *Revista Brasileira de História Regional*. Ponta Grossa: UEPG, v.10, nº1, 2005.

_____. *O campo da História: especialidades e abordagens*. Petrópolis, RJ: Ed. Vozes, 2004.

BENTIVOGLIO, Júlio. *Cultura política e consciência histórica no Brasil: uma contribuição ao debate historiográfico sobre a formação dos partidos políticos no Império*. Diálogos-Revista do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História, v. 14, n. 3, 2010.

_____. *Política e diretrizes econômicas no início do segundo reinado (1840-1860): Limites e desafios da modernização*. In: *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas*. 2003, p.1. Disponível em <http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_julio_bentivoglio_politica-e-diretrizes-economicas-no-inicio-do-segundo-reinado-1840-1860_limites-e-desafios-da-modernizacao.pdf>. Acesso em 06/08/2017.

BEZERRA, Nielson Rosa. *As Chaves da liberdade: Estratégias de Resistência escrava na Ferrovia*. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, maio de 2004, p. 26-45.

BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Tese apresentada ao curso de doutorado do Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Faculdade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro: UFF, 2010.

BOTELHO, Tarcisio Rodrigues. *Censos e construção nacional no Brasil Imperial*. Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 17, n. 1, junho de 2005.

BRAUDEL, Fernando. *Civilização Material, Economia e Capitalismo- séculos XV-XVIII - O Tempo do Mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 3º volume, 1996.

CABRAL, Carlos. *Itaboraí e suas Histórias*. Itaboraí, RJ: 2017.

CABRAL, Diogo de Carvalho. *Homens e árvores no ecúmeno colonial. Uma história ambiental da indústria madeireira na bacia do Macacu, Rio de Janeiro, 1763-1825*. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007.

CALMON, Pedro. *História do Brasil. Século XIX- Conclusão. O Império e a ordem liberal.* Rio de Janeiro: Editora José Olympio, volume V, 1963.

CALÓGERAS, Pandiá. *Transportes arcaicos.* O jornal—Edição comemorativa do bicentenário do cafeeiro no Brasil. São Paulo: Palácio das Indústrias, v. 1, 1927.

CAMPOS, Raquel Discini de. *No rastro dos velhos jornais: considerações sobre a utilização da imprensa não pedagógica como fonte de escrita para a História da Educação.* Revista Brasileira de História da Educação, Campinas, São Paulo: V. 12, n. 1, jan. /abr. 2012. Disponível em < <http://www.rbhe.sbhe.org.br/index.php/rbhe/article/view/320>>. Acesso em 14 de outubro de 2016.

CARDOSO, Vinícius Maia. *Fazenda do Colégio: família, fortuna e escravidão no Vale do Macacu-séculos XVIII e XIX.* Rio de Janeiro: Ed. Livre Expressão, 2012.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial.* Rio de Janeiro: UFRJ, 1996.

_____. *Nação e Cidadania no Império: Novos Horizontes.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CASADEI, Thalita de Oliveira. *Páginas de história Fluminense.* Niterói, Rio de Janeiro: Ed. Casa do Homem de Amanhã, 1971.

CHAMBERLAIN, T. Te. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819 – 1820.* São Paulo: Livraria Kosmos Editora, 1943.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista.* São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de. *Ideias em ordenamento, cidades em formação: a produção da rede urbana na Província do Rio de Janeiro.* Tese apresentada ao curso de doutorado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos.* São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 6º ed., 1999.

DE SAINT-HILAIRE, Augusto. *Viagens pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

DEFFONTAINES, Pierre. *Como se constituiu no Brasil a rede de cidades.* Boletim geográfico, v. 2, nº 14, 1944.

DIAS, José da Silva. *Teatros do Rio: do Século XVIII ao Século XX / José da Silva Dias.* – Rio de Janeiro: FUNARTE, 2012.

DIAS, Maria Odília Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

DOURADO, Bruna Iglesias Motta. *Categorias comerciais e distinção social: O papel do comércio de grosso trato na consolidação do Estado Imperial Brasileiro*, Pernambuco. VII Encontro de Pós-Graduação em História Econômica & 5ª Conferência Internacional de História Econômica, 2014. Disponível em <<http://www.congressoabphe.uff.br/>>. Acesso em 24 de janeiro de 2017.

EICHLER, Denise Aichiler. *A Imagem: Seu caminho providencial até o Porto das Caixas*. Anuário do Santuário do Jesus Crucificado, Porto das Caixas, Rio de Janeiro: Ano 10, 1978.

EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

FALCON, Francisco José Calazans. *Chegada da corte 200 anos*. Acervo, Rio de Janeiro: V. 21, nº 1, jan. /jun. 2008.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: Formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Globo, 3ª edição, 2001.

FARIA FILHO, Luciano Mendes de. *Instrução Elementar no Século XIX*. In: FARIA FILHO, Luciano Mendes de; LOPES, Eliana Marta Teixeira; VEIGA, Cynthia Greive. *500 anos de educação no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Autêntica, 2003.

FARIA, Sheila de Castro; FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. *A economia colonial brasileira (séculos XVI-XIX)*. São Paulo: Atual, 1998.

FERREIRA, Osvaldo Luís. *Itaboraí ontem e hoje: Síntese histórica*. Itaboraí, Rio de Janeiro: 1992.

FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros: esboço histórico e descritivo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

FILHO, João Lyra. *Visconde de Itaboraí: A luneta do império*. Rio de Janeiro: Gráfica Portinho Cavalcanti Cavalcanti, 1985.

FORTE, José Matoso Maia. *Vilas Fluminenses Desaparecidas*. Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Tomo XLIV, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro: 1937.

FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *História e teoria dos partidos políticos no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

FRÉDÉRIC, Mauro. *O Brasil no tempo de Dom Pedro II-1831-1889*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

FREIRE, Jonas; SOUSA, Jorge Prata de. *O tráfico ilícito no litoral norte fluminense, c.1831-c.1858*. In: Revista eletrônica Documento Monumento, Dossiê História Regional:

Historiografia e Ensino de História. Universidade Federal do Mato Grosso, Vol. 9, nº 1, p. 32-40, outubro de 2013.

FREYRE, Gilberto. *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*. São Paulo: Global Editora e Distribuidora Ltda, 2015.

FRIDMAN, Fania. *As cidades e o café*. Revista Rio de Janeiro, n. 18-19, p. 131, 2006.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 32ª edição, 2005.

GEIGER, Pedro Pinchas; SANTOS, Ruth Lyra. *Notas sobre a evolução da ocupação humana na baixada fluminense*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro: Ano XVI, nº 3, 1954.

COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacú (1833-1875)*. Dissertação(Mestrado)-Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, 2013

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

GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.

ILIFFE, Jonh. *África historia de un continente*. Madrid: Cambrigde University Press, 1998.

IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos, comércio e cores nos sertões da América portuguesa - século XVIII*. Tese apresentada ao curso de doutorado em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: Departamento de História/FAFICH, 2009. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/VGRO-82TM88>>. Acesso em 29 de outubro de 2016.

KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001. Disponível em <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1050/591395.pdf>>. Acesso em 11 de janeiro de 2016.

KNAUSS, Paulo. In: LIMA, José Edson Schümann (Org.). *A Província fluminense: administração provincial no tempo do Império do Brasil*. Apresentação. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2012.

KODAMA, Kaori. *Mortalidade escrava durante a epidemia de cólera no Rio de Janeiro (1855-1856): uma análise preliminar*. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.19, supl., dez. 2012.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara*. Biblioteca Geográfica Brasileira. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro: Série A, publicação nº 5, p. 193, 1964.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. Edições Símbolo, 1979.

LIMA, José Edson Schümann. *A Província fluminense: administração provincial no tempo do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2012.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *A Pesquisa Histórica no Rio de Janeiro*. A História Agrária como Programa de trabalho 1977-1994. Um Balanço. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, 1995. Disponível em <http://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=3786>. Acesso em 26 de agosto de 2016.

LOPES, Marcos Antônio. *Uma ideia de Antigo Regime*. Textos de História. Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB., v. 11, n. 1-2, 2003. Disponível em <<http://periodicos.unb.br/index.php/textos/article/viewFile/5924/4900>>. Acesso em 25 de junho de 2016.

LUCA, Tania Regina de. *História dos, nos e por meio dos periódicos*. In: PINSKY, Carla Bassanezi. *Fontes Históricas*. São Paulo: Ed. Contexto, 2008.

MACEDO, Valter Luiz. *Província fluminense: um território a serviço da nação*. Tese apresentada ao curso de doutorado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2008.

MACHADO, Lia Osório. *Gente do Caceribu, sua Geografia, sua história*. Trabalho de pesquisa realizado pela Prof.^a Dr.^a Lia Osorio Machado, da Universidade Federal do Rio de Janeiro que integrou a primeira fase do projeto “Gente do Caceribu”. Disponível em:<<http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/1998-gente-do-Caceribu-LOM.pdf>>. Acesso em 10 de fevereiro de 2016.

MAGALHÃES, João de. *Reminiscências do Porto das Caixas*. Arquivo do Centro de Memória da Casa de Cultura Heloísa Alberto Torres. Itaboraí, Rio de Janeiro: Março de 1944. Consulta no dia 23 de março de 2016.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *Mortalidade e Morbidade da Cidade do Rio de Janeiro Imperial*. Revista de História, USP, nº 127-128, 1993. Disponível em <http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:yl-U8QWcKXIJ:scholar.google.com/+as+febres+epid%C3%A4Amicas+rio+de+janeiro+s%C3%A9culo+XIX&hl=pt-BR&as_sdt=0,5>. Acesso em 09 de outubro de 2016.

MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. *O vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX*. In: GRIBERG, Keila e SALLES, Ricardo. *O Brasil imperial*, vol. II-1831-1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

MARTINS, Francisco José Corrêa. *Vida na caserna: as praças no Exército Brasileiro durante o século XIX*. In: RODRIGUES, Fernando da Silva; FERRAZ, Francisco; PINTO, Surama Conde Sá (Orgs.). *História Militar: Novos caminhos e novas abordagens*. São Paulo: Paco Editorial, 2015.

MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: o Conselho de Estado no Brasil*. Topoi, v. 7, n. 12, 2006.

_____. *O Conselho de Estado no Segundo Reinado*. Disponível em <<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:anLyZwyRgVkJ:redememoria.bn.br/%3Fp%3D1221+&cd=4&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em 10 de junho de 2016.

MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Ed. HUCITEC, 1994.

MATTOSO, José. *A história regional e local*. In: MATTOSO, José. *A escrita da história: Teoria e métodos*. Lisboa: Estampa, 1997.

MAZETTO, Francisco de Assis Penteado; CORDOVIL, Wilton Dias. *“Cidades mortas” e a Zona da Mata mineira: territórios em transição*. Disponível em <<http://www.seted.ufba.br/modulos/submissao/upload/44073.pdp>>. Acesso em 13 de outubro de 2016.

MENDES, Fábio Faria. *A economia moral do recrutamento militar no Brasil Império*. Revista Brasileira de Ciências Sociais, Volume 13, n° 18, 1998.

MIZUBUTI, Satie. *Sobre a formação da mão-de-obra industrial no Brasil e a imigração estrangeira - 1890-1930*. Revista Geographia, v. 3, n° 5, 2001.

MOREIRA, Gustavo Alves Cardoso. *Negociantes e política local na Província do Rio de Janeiro*. VI Simpósio Nacional Estado e Poder: Cultura, Universidade Federal de Sergipe, Centro de Educação e Ciências Humanas, 2010. Disponível em <http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:UeJpsAK6SaMJ:scholar.google.com/+MOREIRA,+Gustavo+Alves+Cardoso+NEGOCIANTES+E+POL%C3%8DTICA+LOCAL+NA+PROV%C3%8DNCIA+DO+RIO+DE+JANEIRO.&hl=pt-BR&as_sdt=0,5>. Acesso em 19 de março de 2016.

MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na Cidade Imperial (1820-1840)*. São Paulo: Hucitec, p. 63, 2005.

MUAZE, Mariana de Aguiar Ferreira. *Por uma micro-história da família*, p.24. Disponível em <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300404775_ARQUIVO_ANPUH2011P RONEX.pdf>. Acesso em 14 de setembro de 2017.

MUAZE, Mariana de Aguiar Ferreira; SALLES, Ricardo. *O Vale do Paraíba e o império do Brasil nos quadros da segunda escravidão*. Rio de Janeiro: Ed. 7 Letras, 2015.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *História e Região: Tópicos de História Regional e Local*. Ponta de Lança: *Revista Eletrônica de História, Memória & Cultura*, v.1, nº 2, 2008. Disponível em <<http://www.seer.ufs.br/index.php/pontadelanca/article/view/3146>>. Acesso em 02 de janeiro de 2017.

_____. *História Regional e Local no Brasil: fontes e métodos da pesquisa histórica regional e local*. Feira de Santana/ Salvador, UEFS/ ed. Arcádia, 2002.

_____. *História regional e local: fragmentação e recomposição da história na crise da modernidade*. Universidade Estadual de Feira de Santana, 2002.

NOGUEIRA, Viviany Barreto. *A Peregrinação em Porto das Caixas*. O Espaço Sagrado modelando a dinâmica na Paisagem. Dissertação apresentada ao curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

OLIVEIRA, Anderson José Macha de. *A Igreja e a escravidão africana no Brasil colonial*. Cadernos de Ciências Humanas-Especiaria, v. 10, n.18. Santa Cruz: Editora da UESC, 2017.

OLIVEIRA, Jane Souto de. *“Brasil mostra a tua cara”*: imagens da população brasileira nos censos demográficos de 1872 a 2000. Rio de Janeiro: Escola Nacional de Ciências Estatísticas, 2003.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. *Os Eixos de Transporte e as Transformações na Organização Espacial do Recôncavo da Guanabara entre os Séculos XVIII e XIX: Os Exemplos de Iguaçu e Estrela*. Revista do Mestrado de História, v. 9, Ed. da USS, 2015. Disponível em <<http://editorauss.uss.br/index.php/RMH/article/download/713/642>>. Acesso em 23 de agosto de 2016.

_____. *O Ouro e o Café na Região de Iguaçu: Da abertura de Caminhos à implantação da estrada de ferro*. Revista Pilares da História, Ano, v. 3, p. 7-21.

PACÍFICO, Alan. *Geografia histórica do transporte aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara: Uma análise da relação entre poder público e capital privado na evolução urbana do Rio de Janeiro*. Geo UERJ, v. 1, n. 22, 2011. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/2072/1553>>. Acesso 10 de julho de 2016.

PALLARES-BURKE, Maria Lúcia Garcia. *A imprensa periódica como uma empresa educativa no século XIX*. Cadernos de Pesquisa, n. 104, 2013. Disponível em <<http://www.fcc.org.br/pesquisa/publicacoes/cp/arquivos/168.pdf>> . Acesso em 14 de novembro de 2016.

PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Nas Águas do Canal*. Política e Poder na Construção do Canal Campos – Macaé (1835-1875). Tese apresentada ao curso de doutorado da Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, RJ: UFF, 2012.

PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos-Macaé (1835-1875)*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2014.

_____. *Rumos da Civilização: plantadores fluminenses na abertura de estradas e canais*. Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, Rio de Janeiro, n. 4, maio de 2014.

_____. *Tortuosos caminhos: obras públicas provinciais e o difícil escoamento das mercadorias de Cantagalo, Campos dos Goytacazes e Macaé para o Rio de Janeiro (século XIX)*. XV Encontro Regional de História - ANPUH-Rio. Ofício do Historiador: Ensino e Pesquisa. São Gonçalo, RJ: 2012. Disponível em <<http://www.encontro2012.rj.anpuh.org/site/anaiscomplementares>>. Acesso em 7 de abril de 2016.

PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. *José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850*. Revista Tempo, nº 31.

PERES, Guilherme. *Do Rio Iguassú Ao Sarapuhí: Primeiro Projeto Ferroviário do Brasil*. Revista Pilares da História, Ano III, nº 4, maio de 2004, p. 22-25.

PIMENTA, Tânia Salgado. *O Estado da Misericórdia (Rio de Janeiro, século XIX). Conhecimento histórico e diálogo social*. XXVII Simpósio Nacional de História, ANPUH, 2013. Disponível em <http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364476703_ARQUIVO_TaniaPimentaa_npuh2013.pdf>. Acesso em 24 de janeiro de 2017.

PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. Estado Imperial: Classes e Dominação. ANPUH – XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Londrina, p. 3-4, 2005.

PIZA, Edith; ROSEMBERG, Fúlvia. *Cor nos censos brasileiros*. REVISTA USP, São Paulo, n.40, p. 122-137, dezembro/fevereiro 1998-99.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. Editora Brasiliense, 1953.

_____. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1994.

REZNIK, Luís; GONÇALVES, Marcia de Almeida; CONDURU, Roberto; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Patrimônio cultural do Leste Fluminense: história e memória de Itaboraí*,

Rio Bonito, Cachoeiras de Macacu, Guapimirim e Tanguá. Rio de Janeiro: EdUERJ; PETROBRAS, 2013.

RIBAS, Rogério de Oliveira. *Tropeirismo e escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras, 1840-1888*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação Universidade Federal do Paraná. Paraná: UFP, 1989.

ROCHA, Cristiany Miranda. *Histórias de famílias escravas: Campinas, século XIX*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004.

ROCHA, Helenice Aparecida Bastos; MAGALHÃES, Marcelo de Sousa; GONÇALVES, Marcia de Almeida; REZNIK, Luís; FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Caixa da história: Itaboraí*. São Gonçalo, Rio de Janeiro: UERJ/FFP, 2011.

ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas: homens livres pobres no Vale do Macacu oitocentista*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Rio de Janeiro: UFRRJ, 2014.

ROSEDAHL, Zeny. *Espaço Sagrado: O exemplo de Porto das Caixas, Baixada Fluminense*. Revista Brasileira de Geografia. Instituto Brasileiro de Geografia e estatística, Rio de Janeiro: V. 57, janeiro/março 1995.

2.2

SALES, Germana Maria Araújo. *Folhetins: uma prática de leitura no século XIX*. Revista *Entrelaces*, agosto de 2007. Disponível em <<http://www.entrelaces.ufc.br/germana.pdf>>. Acesso em 12 de outubro de 2016.

SALLES, Ricardo. *O Império do Brasil no contexto do século XIX*. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. Almanack, v. 1, n. 4, p. 16-17, 2012.

_____. *Nostalgia Imperial: a formação da identidade nacional do Brasil do Segundo Reinado*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

_____. *E o vale era o escravo: Vassouras, século XIX: senhores e escravos no coração do Império*. Civilização Brasileira, p. 40-42, 2008.

SAMARA, Eni de Mesquita. *O que mudou na família brasileira? (Da colônia à atualidade)*. Psicologia USP, v. 13, n. 2, 2002.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na curva do tempo: A economia fluminense na primeira metade do século XVIII*. *Mnemosine Revista*, v.1, nº 1, jan-jun. 2010. Disponível em <http://www.ufcg.edu.br/~historia/mnemosinerevista/volume1/dossie_brasil-colonia/dossie/MNEMOSINE-REVISTA_BRASIL-COLONIA-VOL1-N1-JAN-JUN-2010-

NaCurvaDoTempoAEconomiaFluminenseNaPrimeiraMetadeDoSeculoXVIII.pdf>. Acesso em 05 de dezembro de 2016.

_____. *Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico*. Disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/antonio_juca_sampaio.pdf>. Acesso em 05 de dezembro de 2016.

SANJAD, Nelson. *Cólera e medicina ambiental no manuscrito “Cholera-morbus” (1832), de Antonio Correa de Lacerda (1777-1852)*. *História, Ciências, Saúde*. Manguinhos, v. 11(3), set.-dez. 2004.

SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro: UFF, 1975.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 4^o edição, 2006.

SATHLER, Evandro Bastos. *Tropeiros e outros viajantes*. Niterói, Rio de Janeiro: PPGSD-UFF, 2003.

SCHETTINI, Vitória Fernanda. *Espaço e Território: a divisão administrativa da Zona da Mata mineira*. Anais do XIX encontro Regional de História, Profissão Historiador: Formação e mercado de trabalho. Disponível em <http://www.encontro2014.mg.anpuh.org/resources/anais/34/1401219614_ARQUIVO_Espacoeterritorioanpuhsemresumo2014.pdf>. Acesso em 13 de outubro de 2016.

_____. *Ilegitimidade e compadrio: o estudo dos nascimentos de filhos de mães escravas*, São Paulo do Muriaé, 1852-1888. *Revista do IHGB*, ano 167, n. 430, 2006.

SCHWARTZ, Stuart B. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru: EDUSC, 2001.

SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

SILVA, Vera Alice Cardoso. *Regionalismo: o enfoque metodológico e a concepção histórica*. In: SILVA, Marcos Antônio da. *República em migalhas: história regional e local*. São Paulo: Marco Zero, 1990.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. *A Metrópole é aqui: Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX*. *Revista Espaço Aberto Programa de Pós-Graduação em Geografia Universidade Federal do Rio de Janeiro*, v. 2, n^o2, julho/dezembro 2012.

SIMÕES, Manoel Ricardo. *A cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense*. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense, 2006, p. 138.

SIMONSEM, Roberto C. *Evolução Industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1973.

SIQUEIRA, Edmundo. *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Company, Limited*. Rio de Janeiro: Editora Carioca, 1939.

SOARES, Luís Carlos. *O "povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. 7Letras, 2007.

SOARES, Luís Carlos. *Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX*. *Revista brasileira de História*, v.8. nº16, 1988.

SODRÉ, Nelson Werneck. *Panorama do Segundo Império*. Rio de Janeiro: Graphia, 2ª edição, 1998.

SOUSA, Jorge Prata de. *A mão-de-obra de menores escravos, libertos e livres nas instituições do Império*. In: SOUSA, Jorge Prata de. *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, 1998.

_____. *Os registros de óbitos da Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro, 1835-1849. Usos do Passado*. XII Encontro Regional de História, ANPUH, 2006. Disponível em <<http://rj.anpuh.org/resources/rj/Anais/2006/conferencias/Jorge%20Prata%20de%20Sousa.pdf>>. Acesso em 27 de janeiro de 2017.

SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a sombra: Política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, p.81, 2006.

STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba, São Paulo: Ed. TCM Comunicações, 2001.

TOPOLSKY, Jerzy. *Metodología de la historia*. Madrid: Catedra, 1992.

VAIFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil imperial*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002.

VASCONCELLOS, Barão de; VASCONCELLOS, Barão Smith de. *Archivo Nobiliarchico Brasileiro*. Suíça: Lausanne, 1917.

VIANNA, Francisco José de Oliveira. In: *O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil*. Edição do Departamento Nacional do Café, v.II, 1934.

VIANNA, Oliveira. *O Ocaso do Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1953. Disponível em <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1091/702813.pdf?sequence=4>>. Acesso em 17 de agosto de 2017.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. de M. *Formação do Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

WOLKMER, Antonio Carlos. *A magistratura brasileira no século XIX*. Sequência; Estudos Jurídicos e Políticos, v. 18, n. 35, p. 24, 1997.