

As relações comerciais no século XVIII e XIX entre Campos dos Goytacazes e Rio de Janeiro

Cristiano Pluhar^{1*}

Resumo

A atual região Norte Fluminense possui importância ímpar à História comercial brasileira. Parte da Capitania de São Thomé ou Parahyba do Sul, após o erguimento da Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes foi, durante séculos, movimentadora da economia regional. Seu primeiro ciclo financeiro movimentou-se, não com a produção de açúcar, e sim com a criação de gado para abastecer o Rio de Janeiro. Em um primeiro momento, através dos conhecidos tropeiros, em longas viagens costeando o Oceano Atlântico. Com o aumento da produção e sua diversificação, novos caminhos se fizeram necessários; assim surgem as alternativas fluviais e marítimas. Este projeto do Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes visa elucidar as alternativas de escoamento da produção local e evidenciar a relevância econômica, social e política da região. Seu desfecho ocorrerá no ano de 2011 com a publicação de uma obra sobre o assunto.

Objetivos

- Estabelecer o Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes como ambiente de pesquisa e produtor historiográfico;
- elucidar a importância política e comercial da Capitania de São Thomé e, posteriormente, Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes, futura Cidade Campos dos Goytacazes;
- promover, no decorrer da leitura, um estudo da relevância local no decorrer dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX;
- traçar os caminhos terrestres, fluviais e marítimo da região com o Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais e Bahia;
- evidenciar a produção diversificada em Campos dos Goytacazes;
- colaborar com a Historiografia local na elucidação das ligações comerciais e sociais com as diferentes regiões;
- comprovar a singularidade produtiva, no decorrer dos séculos, em prol do açúcar;
- utilizar a cartografia histórica para a comprovação das relações comerciais e sociais das localidades mencionadas;
- utilizar fotografias como fonte histórica à comprovação dos fatos;
- desenvolver a pesquisa envolta da teoria da *Nova História Cultural*;
- fomentar, entre os pesquisadores da região, de diferentes áreas do conhecimento, o interesse na História local;
- publicar a pesquisa, no ano de 2011, com os resultados obtidos.

^{1*} Licenciado Pleno em História pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS, RS, Pesquisador do Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes, Professor da Rede Salesiana no Instituto Profissional Laura Vicunha, Campos dos Goytacazes, RJ e escritor. E-mail: cristianopluhar@hotmail.com.

As relações comerciais no século XVIII e XIX entre Campos dos Goytacazes e Rio de Janeiro

As relações comerciais de Campos dos Goytacazes com o Rio de Janeiro, utilizando caminhos terrestres e o Porto de São João da Barra, datam do século XVII. Essa construção teórica, crítica e bibliográfica é a primeira parte do Projeto *Rotas comerciais de Campos dos Goytacazes – as Províncias do Rio de Janeiro, Bahia, Espírito Santo e Minas Gerais*² desenvolvido pelo Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes³ que culminará no lançamento de um texto sobre o tema ainda pouco explorado pela Historiografia local.

A região, em situação privilegiada geograficamente⁴, foi de extrema relevância para o desenvolvimento incipiente do comércio no Brasil. Parte das regiões Sudeste e Nordeste do País recebiam os produtos da agricultura e pecuária de Campos dos Goytacazes e, na volta das embarcações para o porto da Vila de São João da Praia, enviavam suas produções. Atividade mantenedora e econômica. Era o período das trocas comerciais, sociais e, sem dúvida, culturais.

É sabido que a História de Campos dos Goytacazes nasce no mesmo século da chegada exploradora dos portugueses ao Brasil. De início, as terras brasileiras não entusiasmaram os conquistadores, pois o envolvimento com o continente africano era de extrema rentabilidade. Todavia, entre 1501 e 1502, duas expedições visitam o litoral do território e, ao passarem pela atual Praia do Farol de São Tomé, intitulam o lugar, no dia 21 de dezembro de 1501, de Cabo de São Thomé⁵. Um nome, apenas.

O crescente contato dos franceses e holandeses com os indígenas na costa brasileira e a exploração excessiva do pau-brasil – sem contar com a queda de rendimentos na África – abriu os olhos portugueses que, seguindo ordens de D. João III, se deslocaram para o Brasil com o intuito de ali iniciar um processo de colonização. Martim Afonso de Souza, designado à função, funda, em 1532, a Vila de São Vicente, hoje pertencente ao Estado de São Paulo. Nessa empreitada está Pero de Góis que, por sua participação no processo, recebe, através de Carta de Doação, a Capitania de São Thomé, em 28 de janeiro de 1536.

Tentou-se erguer uma Vila na Capitania, mas a fuga de sua escudeira e a dita fúria indígena não permitiu o êxito. A Vila da Rainha não vingou. Nova tentativa e o mesmo resultado. Pero de Góis sem recursos desistiu do empreendimento. Seu filho Gil de Góis, por hereditariedade, recebe a Capitania e tenta firmar uma Vila no local, mas não resiste aos ataques indígenas que não permitiram a invasão. Outra versão do fato é que Gil de Góis nunca esteve em seus domínios e devolveu a Capitania⁶ à Coroa portuguesa em 1619.

Na próxima possibilidade colonizadora, os *Sete Capitães* que auxiliaram o Reino Português na domesticação indígena e na luta contra os franceses, ganham por mérito, a posse de parte das terras em forma de Sesmarias – importante medida tomada por Portugal para fomentar a produção nas diversas regiões comandadas. Isso em 1627.

O *Roteiro dos Sete Capitães* (p. 5-6, 1893) comenta os anseios dos novos donatários e a possibilidade da criação de gado servindo para a manutenção própria e de outros lugares, o que iniciaria o primeiro ciclo econômico na região:

Tínhamos grande desejo de irmos ver esta nossa nova propriedade, porém corria uma notícia muito desastrosa dos gentios Goytacazes, e assim ficamos indecisos algum tempo; aonde então tivemos a notícia que os selvagens Goytacazes mais ferozes costeavam pelo Norte do Rio Paraíba até às cordilheiras das minas do ouro, e que estes é que fizeram oposição aos

² O determinismo geográfico é nítido ao estudarmos as relações comerciais mantidas entre a região do atual Norte Fluminense com seus vizinhos Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e, mais afastada, a Bahia.

³ O Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes foi criado pela Lei nº 7.060 de 18 de maio de 2001 e tem como atribuição “estabelecer normas de organização e funcionamento, guardar e preservar os documentos de valor permanente produzidos, recebidos e acumulados pelos órgãos da Prefeitura no exercício de suas funções; garantir acesso aos documentos e às informações neles contidas, observadas as restrições legais; guardar e preservar os documentos de origem privada, declarados de interesse público e social, na forma da legislação em vigor. Busca sua consolidação enquanto órgão responsável pelo tratamento da documentação produzida e acumulada pelo poder público, garantindo a disponibilização da informação histórica ou probatória ao cidadão.” (www.arquivodecampos.org.br). O prédio que abriga o Arquivo Público Municipal, denominado Solar do Colégio, foi construído, no século XVII, com intenção inicial, à domesticação indígena por parte dos Jesuítas. Após a expulsão da Companhia de Jesus, pelo Marquês de Pombal, em 1759, a edificação é vendida, em 1781 a Joaquim Vicente dos Reis e seus sócios João Francisco Vianna e Manuel José de Carvalho, pela quantia de 187 contos 953 mil réis. Com o falecimento dos seus sócios, Joaquim Vicente dos Reis assume a propriedade e nela desenvolve relevante plantação de cana-de-açúcar. Depois do falecimento de Joaquim Vicente dos Reis, o Solar é comandado por seu genro, Sebastião Gomes Barroso que desenvolve no local um grande engenho de açúcar.

⁴ A Capitania da Paraíba do Sul, hoje, Norte Fluminense, localiza-se próximo ao atual Estado de Minas Gerais, Espírito Santo comunicando-se com essas localidades através de caminhos terrestres, além da estrada líquida, utilizada inicialmente via Porto de São João da Barra, com a Bahia e, em menor escala, com o Rio de Janeiro.

⁵ 21 de dezembro é comemorativo a São Tomé.

⁶ A Memória e a Historiografia regional não alcançam a Verdade histórica no caso de Gil de Góis.

dois donatários quando queriam dar começo à sua donataria ao Norte do Rio Paraíba, e os da parte do Sul era uma horda da mesma raça, porém muito mais pacíficos; e que nas ditas campinas haviam duas aldeias destes, uma não muito distante de Macaé, e a outra na ponta do cabo de São Tomé. Com estas notícias ficamos mais satisfeitos e animados, apesar que já tínhamos lidado muito com gente de semelhante natureza. Determinamos a seguir a vermos a nossa nova propriedade, quando nos coubesse no possível, pois tanto a necessitávamos para criação do nosso gado.

Esse desejo por parte dos *Sete Capitães* estava vinculado à necessidade do Rio de Janeiro da força que o gado produzia nas engenhocas, do couro e, obviamente, de alimentação (p. 19, 1893): “(...) quando tornássemos, algumas cabeças de gado entre todos; porém a falta deste gênero no Rio de Janeiro era grande, pois as coisas estavam então no seu princípio; alguns que se criavam mal chegavam para o trabalho dos engenhos.”

Em 1633 os primeiros currais são construídos e o gado começa a ser criado na região. Proveniente, no primeiro momento, das redondezas⁷, eles iniciariam, em alguns anos, as atividades comerciais. A Cidade do Rio de Janeiro é recebedora do gado aqui criado. A rota era feita pela costa (a Estrada Geral) e não passava de 30 viagens anuais. Já no final do mesmo século – XVII – existe uma incipiente troca de produtos com a Bahia⁸ (nesse caso se percebe uma questão mantenedora) – e com o Rio de Janeiro⁹. Através do Porto de São João da Barra.

A Vila de São João da Praia – hoje, São João da Barra – foi criada oficialmente com a implantação da Câmara, no mesmo ano que a Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes: 1677¹⁰. Foi no período conhecido como *Domínio dos Asseca*, que durou mais de um século. Época turbulenta em relação à posse das terras e cobranças exacerbadas de impostos pelos donatários. A criação das duas Vilas¹¹ era uma imposição da Coroa ao estabelecimento legal de posse da região. Em 1685, oito anos após a fundação da Vilas, provando o crescimento produtivo, segundo Augusto de Carvalho, a Câmara de São João da Praia inicia a cobrança de impostos¹² “*por cada embarcação que entrasse no porto*”.

As relações comerciais apresentadas nos tempos dos Asseca – com a Bahia, Rio de Janeiro e indiretamente com o Rio Grande do Sul¹³ –, mesmo com um porto difícil, pois a região onde liga o Rio Paraíba do Sul com o Oceano Atlântico possui diversos bancos de areia que dificultam a navegação, era a única alternativa para o escoamento da produção às áreas mencionadas. A facilidade que o transporte marítimo tinha, desbancou as longas jornadas dos tropeiros e cresceu com a possibilidade de rentabilidade aos produtores do atual Norte Fluminense. João Oscar (p. 83, 1976) descreve assim a atividade comercial portuária e urbanística da região.

A movimentação portuária de São João da Barra esteve ligada, desde a circulação de suas primeiras embarcações, ainda no século XVIII, aos portos de Salvador, primeiramente, e depois do Rio de Janeiro, Recife e Santos.

Transportando a produção açucareira de Campos, as pipas de aguardente do interior de Minas Gerais e também da própria Campos e, no século XIX, o café produzido em São Fidélis e em Cantagalo, bem como suas próprias mercadorias – gado e açúcar –, o porto de São João da Barra foi responsável direto pelo florescimento da cidade, que num determinado momento (...) chegou a ter 6 estaleiros de construção naval, 3 vice-consulados no século XIX (Grã-Bretanha, Portugal e Países Baixos), além de vida social intensa, com a presença constante de companhias teatrais e por três vezes a visita do Imperador D. Pedro II (...)

⁷ O gado era comprado em Cabo Frio e Araruama..

⁸ CARVALHO, Augusto de. *Apontamentos para a História da Capitania de S. Thomé*. Campos: Cyp e Lith. de Silva Carneiro & Comp, 1888. (p.275).

⁹ O comércio se baseava na produção de milho, carne, arroz e alguns produtos vindos de Minas Gerais.

¹⁰ No caso de Campos dos Goytacazes, em 1652, moradores tentaram, em vão, a criação de uma Câmara de Vereadores.

¹¹ A Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes foi fundada em 29 de maio de 1677. No mesmo ano, cria-se a Vila de São João da Praia.

¹² O valor era de 320 rs por embarcação (CARVALHO, p. 280, 1888).

¹³ Os produtos oriundos do Rio Grande do Sul iam até o porto do Rio de Janeiro e de lá eram enviados ao porto de São João da Barra.

Na segunda metade do Século XVIII¹⁴, a produção de açúcar na região cresce de maneira contundente. O clima e o solo são propícios para o plantio de cana-de-açúcar¹⁵. Além da mão de obra escrava, lucrativa e mantenedora da produção.

A aceleração produtiva cresce para suprir o abastecimento interno, já que o açúcar nordestino se destinava à exportação, e esse fato traz benefícios lucrativos – São João da Barra comanda a distribuição do açúcar produzido em Campos. Estaleiros se estabelecem construindo navios para outras Províncias e a movimentação com o Rio de Janeiro predomina.

A obra de Manoel Martinz do Couto Reys, Militar e Cartógrafo que residiu no *Districto dos Goiatacaz* entre 1780 e 1785, *Descrição Geographica, Pulitica e Cronographica do Districto dos Campos Goiatacaz – 1785* que teve a função de elucidar o *Mappa Topographico Do Districto dos Campos Goiatacaz*, mostra a grande produtividade local, cuja produção de milho, algodão, arroz, aguardente, cana-de-açúcar e açúcar cresce em uma acelerada velocidade. Além disso, Couto Reys, para fomentar as atividades comerciais, cria possibilidades de melhorias dos caminhos fluviais. Sobre o Rio Ururay o autor descreve e sugere modificações: “O Rio Ururay he hum Sangradouro ou esgoto da Lagoa de sima para a Lagoa Feia tem curta extenção porem enfadonha navegação por suas grandes voltas. Elle da excellente transportação ás madeiras, que descem do Sertão em canoas, ou balsas.” (REYS, 1997, p. 27.)

Comprovando a relevância produtiva regional, Couto Reys, cita o número de 136 engenhos produzindo açúcar e aguardente e, em análise também social, menciona o número de 12.085 escravos no *Districto*. Passados 34 anos, a *Nova edição da Memoria Topographica e Historica sobre os Campos dos Goytacazes – Com uma noticia breve de suas produções e commercio* de José Carneiro da Siva, o Primeiro Visconde de Araruama, datada, portanto de 1819, cita “o numero das embarcações, que andão a carga para o Rio de Janeiro, e Bahia, e de cincoenta, pouco mais ou menos”¹⁶. O mesmo autor mostra que há uma troca de cultivo em prol da cana-de-açúcar e a variedade de produtos comercializados nas duas primeiras décadas do século XIX (p. 59-60, 1907):

Tenho referido, quaes são os efeitos, que produzem os Campos; e demonstrado que o assucar, agoardente, café, madeiras, cavallos, bois e carneiros são os principaes productos do seu commercio de exportação: e e bem difficil calcular-se o valor da exportação, não só pela innumera variedade de productos como tambem pela incerteza de seus preços. Quanto a mim calculo o valor da exportação em 3.000,000 de cruzados.

A movimentação se intensificava tanto que no mesmo século, na segunda metade o viajante J. J. Von Tschudi (p. 23, 1953), relata o seguinte sobre o comércio marítimo realizado entre Campos e Rio de Janeiro no auge do período Imperial¹⁷ do Brasil:

Sòmente navios costeiros de 20 toneladas no maximo pode chegar ao pôrto da cidade, mas existem várias outras linhas regulares de navegação, que rivalizam entre si, e favorecem o sistema de comunicação com a capital do Império.os navios vindos do Rio de Janeiro atracam em geral em São João da Barra, pôrto marítimo, que fica na foz do rio Paraíba (...). Como a barra tem pouquíssima profundidade, as embarcações sòmente a podem atravessar durante a maré alta da lua nova ou da cheia. Por isso as saídas dos navios se fazem de quinze em quinze dias do Rio de Janeiro, em intervalos de 24 horas. Chegados a São João da Barra, procedem imediatamente à descarga, tomam novo carregamento e aproveitam logo a maré favorável para se porem a largo. Pequenas embarcações fazem, rebocadas por lanchas, o percurso rio acima, até a cidade de Campos, 7 léguas em direção Oeste.

¹⁴ Manoel Martinz do Couto Reys, em seu manuscrito, cita que, em 1785, 236 engenhos produzem açúcar no *Districto dos Campos dos Goiatacaz*.

¹⁵ A primeira vez que a região recebeu mudas de cana-de-açúcar foi com Pero de Góis, no século XVI. Provenientes de São Vicente, iniciaram o plantio na Vila da Rainha, sua primeira empreitada colonizadora. No século XVII, em 1650, já existiam engenhocas produzindo aguardente e açúcar.

¹⁶ (p. 12. 1907)

¹⁷ J. J. Von Tschudi escreveu *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. Escreveu seus relatos na década de 1860. O auge do período Imperial no Brasil teve como base econômica a gigantesca produção de açúcar e café. A região de Campos participava do processo como abastecedora de açúcar no mercado nacional.

Costumeiramente se diz que o auge do Porto de São João da Barra ocorreu entre 1740-1860. Com o aumento da interligação nacional econômica e produtiva a necessidade de movimentação dos produtos necessitava de maior eficiência. O porto movimentou satisfatoriamente – mesmo com todas as dificuldades geográficas –, porém, agora, sentia que seu *glamour* findava. Mesmo assim, na década de 1870, mais precisamente em 1876, surge a Companhia de Navegação São João da Barra e Campos que foi a maior empresa transportadora marítima do local, perdurando até o ano de 1919¹⁸. O conhecido autor Alberto Ribeiro Lamego – Lamego Filho – relata o crescimento da produção e a dificuldade de vazão das mercadorias (p. 156, 1945): “A produção de Campos (...) continua em acelerado crescimento e a estrangulada foz do rio já não tem capacidade para escoá-la. Há necessidade de grandes navios. Mas estes só poderão ancorar com segurança muito ao sul, na bela enseada de Imbetiba. Projeta-se então o canal Macaé-Campos (...)”

O aumento da produção fez com que novas ideias surgissem. Em 1844, a construção¹⁹ do Canal Macaé-Campos²⁰ se iniciou. As obras foram concluídas e o canal passou a ser totalmente utilizado em 1872. Em 1880, Macaé constrói o Porto de Imbetiba que auxiliou no escoamento da produção regional²¹. De forma praticamente concomitante a chegada da ferrovia. A obra de grande investimento estava liquidada. A máquina a vapor que transportava as cargas pelo Atlântico, logo ali em São João da Barra ou pelo Canal, estava defasada. Segundo Hervé Salgado Rodrigues (p. 97, 1988) cita o seguinte sobre o canal:

O Canal Campos-Macaé tivera vida curta. Esse canal foi ‘pensado’ desde os tempos ainda do Bispo Azevedo Coutinho em seu livro ‘Ensaio Econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias’, edição de Lisboa em 1794. Longamente pensado, e anos para ser construído. Basta dizer que suas obras começaram em 1844. Antes, em 1836, José Carneiro da Silva, 1º. Visconde de Araruama, publicava a sua ‘Memória sobre a abertura de um novo canal para facilitar a comunicação entre a cidade de Campos e a vila de Macaé’, impressa em 1836. E foi o Visconde de Araruama que arremataria, muitos anos depois, as obras do canal. (...) A Construção do canal foi uma longa epopéia. Aberto à força muscular, pelo braço escravo, tinha 105 quilômetros e só foi inaugurado em fevereiro de 1872. (...) O canal serviu por muito pouco tempo. Logo era inaugurada a Estrada de Ferro Macaé-Campos e sua utilidade desaparecia.”

A Segunda Revolução Industrial, cuja produção em larga escala visava atender ao mercado mundial através do uso da mecanização da indústria, utilizava os vapores de outra maneira. As ferrovias, mais seguras, mais baratas e eficientes desmereceram o valor histórico do movimento marítimo não só da região, mas, em âmbito nacional.

Os trilhos, primeiramente²² postados por particulares nos Campos dos Goytacazes, em um pequeno trecho, na conhecida Estrada de Ferro²³ Campos – São Sebastião trouxeram novas transformações para o transporte da produção de açúcar local. O projeto empreendedor logo atraiu atenção dos investidores que resolveram expandir o trajeto e a variedade de seus carregamentos. Tanto foi o sucesso que, em 1888, a inglesa Company Leopoldina Railway compra a ferrovia e inicia a ligação com outras linhas de pequena extensão. Essa união de bitolas facilitou a movimentação comercial, diminuindo os custos do transporte e dando *glamour* a uma região que aproveitava – não só no sistema produtivo²⁴ – da Era Industrial. Os caminhos árduos para Minas Gerais e o próximo-longínquo Espírito Santo foram facilitados e novos produtos incrementaram o comércio e a economia desses lugares.

¹⁸ A Companhia de Navegação São João da Barra e Campos, apesar da diminuição do fluxo no porto, registrou, em 1909, balancete positivo.

¹⁹ In *Atos e fatos da antiga Campos* de Marília Carneiro (p. 29) há a transcrição da Lei Nº 333 designando o *Crédito extraordinário para a construção do Canal Campos-Macaé*. O documento diz em seu primeiro artigo: “É aberto e concedido ao governo da província um crédito, de quatrocentos e trinta e dois de réis, que dependerá com a abertura e construção do canal que partindo da cidade de Campos se dirige á villa de Macahé.”

²⁰ Grande parte da Historiografia local diz que o último trecho do Canal Macaé-Campos foi concluída em 1875. Há relatos que no Canal, em 1872, passou o primeiro Vapor, denominado Vapor Visconde.

²¹ O Canal Macaé-Campos, em Macaé, desembocava diretamente no Rio Macaé, próximo ao Porto de Imbetiba.

²² Em 1873. Dois anos após essa data, a ligação ferroviária entre Campos e Macaé se concretizou.

²³ A ferrovia, no Brasil, foi concretizada por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, na primeira metade da década de 1850. Contudo, o Governo Imperial do Brasil, em 1835, já incentivava a construção de linhas férreas no País.

²⁴ Avanços industriais que foram introduzidos nos engenhos de açúcar.

Durante os primeiros cinquenta anos do século XX, o transporte de mercadorias²⁵ e passageiros foi dominado pelos trens. Até o início da ditadura militar²⁶ que, se faz verdadeira com o descaso²⁷ das ferrovias no Brasil e o encarecimento das movimentações comerciais proporcionado pelas rodovias.

Juntamente com esse processo de encarecimento dos meios de escoamento, a oscilação no preço do principal produto, o açúcar, diminui a movimentação econômica regional. Todavia, mesmo em menor escala, a cadeia produtiva ainda se move através do trabalho escravo e infantil e o sobrenome de famílias historicamente importantes, seja na política ou economia, permanecem soando bem aos ouvidos de uma população carente e bairrista e elogiosa de grandiosidades distantes da própria realidade.

Referências

AQUINO, Denise. OSCAR, Jacques. *História das sociedades: das sociedades modernas às sociedades atuais*. 37ª. ed. Rio de Janeiro: Record, 1999.

BURKE, Peter. *A Escola dos Annales (1929-1989): A Revolução Francesa da historiografia*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.

CARNEIRO, Marília B. S. *Atos e fatos da antiga Campos*. Campos dos Goytacazes: União A Gaivota Dados Editora, 1985.

CARVALHO, Augusto de. *Apontamentos para a História da Capitania de S. Thomé*. Campos: Cyp e Lith. de Silva Carneiro & Comp, 1888.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CASADEI, Thalita de Oliveira. *Páginas de História Fluminense*. Niterói: Casa do homem de amanhã, 1971.

FEYDIT, Julio. *Subsídios para a História dos Campos dos Goytacazes – Desde os tempos coloniais até a Proclamação da República*. Campos: Typographia de J. Alvarenga & Comp, 1900.

HILAIRE, Augusto de Sanint. *Viagem pelo Distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1941.

LAMEGO, Alberto. *A Terra Goytacá – À luz de documentos inéditos*. Paris: L'edition D'ART, 1913.

_____. *A Terra Goytacá – À luz de documentos inéditos*. Tomo Segundo. Paris: L'edition D'ART, 1920.

_____. *A Terra Goytacá – À luz de documentos inéditos*. Tomo Quarto. Niterói: Oficinas Gráficas do "Diário Oficial", 1941.

_____. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Conselho Nacional de Geografia, 1945.

_____. *O Homem e a Restinga*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1946.

NEUWIED, Príncipe Maximiliano de Wied de. *Viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

²⁵ O açúcar, que por vários anos moveu a economia regional, sofreu, durante o século XX, profundas oscilações que tiraram a sua preponderância.

²⁶ O golpe contra o Governo do Presidente João Goulart ocorreu no dia 31 de março de 1964.

²⁷ Falta de investimentos e descuido com a estrutura das ferrovias.

- OSCAR, João. *Apontamentos para a História de São João da Barra*. Teresópolis: Mini Gráfica Editora, 1976.
- PARANHOS, Paulo. *São João da Barra, apogeu e crise do porto do açúcar do norte fluminense*. Teresópolis: Revista da Cidade Gráfica e Editora Ltda, 2000.
- PINTO, Jorge Renato Pereira. *O Ciclo do Açúcar em Campos*. Rio de Janeiro: ERCA Editora e Gráfica Ltda, 1995.
- REYS, Manoel Martins do Couto. *Manuscritos de Manoel Martins do Couto Reys, 1785*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1997.
- RODRIGUES, Hervé Salgado. *Campos na Tabacaria dos Goytacazes*. Niterói: Imprensa Oficial, 1988.
- ROTEIRO dos Sete Capitães. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro: IHGB, 1893.
- SILVA, José Carneiro da. *Nova edição da Memoria Topographica e Historica sobre os Campos dos Goytacazes – Com uma noticia breve de suas produções e commercio*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1907.
- TSCHUDI, J. J. Von. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. Comemorativa do IV Centenário da Fundação de São Paulo. Direção de Afonso de E. Taunay. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953.