

GEOGRAFIA HISTÓRICA DA REGIÃO DO VALONGO, 1713-1904

HISTORICAL GEOGRAPHY OF REGION OF VALONGO, 1713-1904

CARLOS EUGÊNIO LÍBANO SOARES | Doutor em História Social do Trabalho pela Universidade Estadual de Campinas; professor adjunto da Universidade Federal da Bahia.

RESUMO

A zona portuária do Rio sofreu profundas mudanças entre 1800 e 1904. Este artigo parte da geografia histórica e de um evento central: a construção do cais do Valongo em 1811, apogeu do complexo negreiro do Valongo, o centro de comercialização de escravos no Rio de Janeiro entre 1779 e 1831. A construção do cais do porto iniciada em 1904 marcou o apagamento da memória histórica desta região.

Palavras-chave: zona portuária do Rio de Janeiro; cais do Valongo; geografia histórica.

ABSTRACT

The port area of Rio underwent profound changes between 1800 and 1904. This article comes from the historical geography and a central event: the construction of Valongo's wharf in 1811, heyday of the slave complex of Valongo, the slave trading center in Rio de Janeiro between 1779 and 1831. The construction started in 1904 of the docks marked the erasure of historical memory of this region.

Keywords: port area of Rio de Janeiro; Valongo's wharf; historical geography.

RESUMEN

La zona portuaria de Río sufrió profundos cambios entre 1800 y 1904. Este artículo proviene de la geografía histórica y un acontecimiento central: la construcción del muelle de Valongo en 1811, apogeo del complejo esclavo de Valongo, el centro de comercio de esclavos en Río de Janeiro entre 1779 y 1831. La construcción de los muelles se inició en 1904 y marcó el borrado de la memoria histórica de esta región.

Palabras clave: zona portuaria de Río de Janeiro; muelle de Valongo; geografia histórica.

Este artigo visa apresentar de forma sintética as transformações sofridas pela atual zona portuária da cidade do Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX até o início da construção do atual cais do porto. A própria expressão zona portuária tem de ser relativizada, porque até avançado do século XVIII a área portuária principal do Rio era a então chamada praia da Cidade, que corresponde, grosso modo, ao trecho que vai hoje do Aeroporto Santos Dumont até o 1º Distrito Naval da ilha das Cobras. Somente ao final do século XVIII, com a delimitação da área do Valongo (correspondente hoje aos bairros de Saúde, Gamboa e Santo Cristo) como zona obrigatória para todo comércio de escravos africanos, o embarque/desembarque de mercadorias lentamente se deslocou para aquela região.

E vamos abordar essas mudanças do ponto de vista da geografia histórica. O conceito compreende o estudo das mudanças geográficas (humanas e naturais) no meio ambiente durante certo tempo, englobando impacto ambiental e intervenções urbanísticas articuladas.¹ A atual zona portuária foi objeto de uma pequena, mas densa bibliografia.² O problema é que esses trabalhos, apesar de sua indiscutível importância, tratam o processo de mudança ocorrido na região de forma abrangente, genérica, pouco operando sobre intervenções pontuais que podem ter tido impacto diferenciado e decisivo. No nosso caso, a construção do cais do Valongo, em 1811, pela coroa portuguesa no exílio, é o fato determinante, e conforma o nosso eixo de análise para o entendimento do impacto desta obra para o futuro das intervenções urbanas na moderna região portuária.

Nosso método também parte da análise cartográfica de mapas selecionados da região, em busca de elementos que somente podem ser analisados depois de um conhecimento profundo dos acervos documentais e da bibliografia referenciados ao tema em tela. Assim, em outras palavras, vamos nos centrar em desvendar a geografia histórica da zona portuária do Rio através de determinados mapas que enfocam a região, principalmente nos séculos XVIII e XIX.³

O primeiro mapa confiável do Rio de Janeiro, elaborado com escala e nível de detalhes, é a planta do engenheiro militar João Massé. Ele foi enviado ao Rio para supervisionar a reforma das fortificações após a tomada da cidade pelos franceses comandados pelo bucaneiro Duguay-Trouin.⁴

No detalhe do mapa de Massé vemos a região do morro da Conceição, com o forte (Q) e a Casa do Bispo (R). Para nós, que não estamos particularmente focados nas fortificações (objetivo do mapa de Massé), são as intervenções comerciais ou residenciais que interessam. E o destaque é o trapiche da Ordem, chamado de trapiche dos Terceiros de São Francisco da Prinha (P). O trapiche foi fundado em 1668 pela Companhia de Comércio do Brasil. Seu

1 Para o conceito ver as páginas iniciais do volume 1 de Abreu (2011).

2 Para um breve levantamento ver Cardoso (1987); Lamarão (1991); Rabha (2004).

3 No caso do Maurício Abreu, o período escolhido por ele infelizmente não tem mapas plenamente confiáveis para uma análise fidedigna da história geográfica do Rio nestes termos.

4 Para uma síntese da missão de Massé no Rio ver Castro (2009, p. 212-216).



Mapa 1. Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas fortificações [detalhe]. 1713. Arquivo Histórico Ultramarino. AHU_CARTm_017, d.1.064

primeiro diretor-geral foi João da Mota, diretor da Companhia no Brasil (Abreu, 2011, v. 2, p. 320, nota 657). Era uma estrutura grande para os padrões da época, com seis armazéns lado a lado. Sua função era exportar o açúcar plantado nos arredores da cidade, e foi projetado no momento em que Pernambuco estava sob jugo holandês e a Bahia sob ameaça de invasão. Desta forma o açúcar cultivado no Rio e em Campos se revestia de capital importância.

Em 1673, o diretor-geral faleceu e seu filho foi chamado da Universidade de Coimbra onde se formava em direito canônico. Francisco da Mota recebeu o trapiche como herança e com ele, como legado, pôde entrar na ordem franciscana, cujo convento ficava no morro de Santo Antônio.⁵ Ele fundou a filial da ordem franciscana na região, que seria conhecida como igreja de São Francisco da Prainha, sede depois da irmandade do mesmo nome. O trapiche da Prainha passou, então, a ser conhecido como trapiche da Ordem ou dos Terceiros, e se tornou uma das propriedades mais rendosas da Regra Franciscana no Rio.

Além da capela e do trapiche, havia 68 casas térreas e uma senzala que guardava os escravos envolvidos nos trabalhos do trapiche. A senzala aparece ao norte do trapiche e as casas geminadas dos lados oeste e sul (Martins, 2009, p. 165, tabela 3). O trapiche permaneceu em pé até 1916, mesmo depois do aterro que deu origem ao cais do porto, e a senzala durou até 1821, quando foi aberta a rua Nova de São Francisco da Prainha, ligando a Prainha (praça Mauá) até a rua do Cemitério (praça da Harmonia).

⁵ Para uma reconstrução visual do mosteiro de Santo Antônio ver Prefeitura do Rio de Janeiro (1999).

O trapiche da Prainha é a mais longeva obra da região portuária e se tornou um marco na ocupação da região que depois tomaria o nome de Pedra do Sal. Tudo indica que a senzala tinha seus fundos voltados para o hoje largo da Pedra do Sal, espaço mítico da memória negra da cidade, e frequentado por adeptos do samba e da cultura popular.⁶

Não podemos deixar de referir que o padre Francisco da Mota era filho de uma mãe africana, Maria do Gentio da Guiné, de nação Cabo Verde, fato que é confirmado por documento da Igreja Católica conservado no Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro.⁷ O padre faleceu em 1704 e doou todo o complexo do trapiche para a Ordem Franciscana, que o manteve sob seu poder até a demolição em 1904.⁸

Notamos que a capela da Prainha não aparece no mapa de Massé, já que fora destruída quando da invasão francesa de 1711, juntamente com o trapiche incendiado, para impedir que os piratas o usassem como plataforma de artilharia.⁹

O século XVIII presenciou uma revolução urbana na cidade do Rio de Janeiro, mas seria preciso esperar a gestão do vice-rei marquês do Lavradio para que a geografia natural da região fosse alvo da ação humana. No mapa 2 vemos uma refinada planta da encosta do morro da Conceição em 1791.

Nesta detalhada planta, quase um século depois de Massé, vemos o armazém do Sal, construído pelo marquês do Lavradio, (que vai dar origem ao nome Pedra do Sal, possivelmente por ser o local que os escravos desembarcavam o sal), no canto da Prainha, encostado ao morro de São Bento. O forte da Prainha continuava ainda no mesmo lugar, mas o trecho do litoral cujas águas lambiam a pedra da Conceição já fora bem aterrado, inclusive com a construção do que seria chamado de trapiche do Cleto, no lado sudeste do trapiche de São Francisco.

O trapiche de São Francisco apresenta agora uma ponte, certamente um auxílio no embarque de aguardente, a nova função do estabelecimento desde que o açúcar perdeu preço no mercado internacional e a aguardente se tornou uma moeda importante no mercado de escravos de Angola, que eram enviados para as minas de ouro (Curto, 2002).

Neste intervalo foi estabelecido o mercado do Valongo, no trecho desde o final da pedra da Prainha até a ponta da Saúde. Arrostando os poderosos comerciantes de escravos da cidade, Lavradio instituiu o Valonguinho como ponto obrigatório para desembarque de africanos, e transferiu os armazéns que ficavam na rua Direita (1º de Março) para a rua do Valongo (Camerino). Em seguida, ele levou o cemitério de Pretos Novos (que ficava no adro da igreja

6 Entre os escravos do trapiche arrolados em 1712, vemos João Ganguela, Francisco Cabo Verde, Mateus Mina, Manoel Cambuzo, Ventura Popó, Mateus Quizongo. Arquivo Nacional (AN), 1º Ofício de Notas, livro 16, folha 105, 1712.

7 Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro (ACMRJ). Processo de habilitação do padre Francisco da Mota na Ordem Franciscana do Rio de Janeiro.

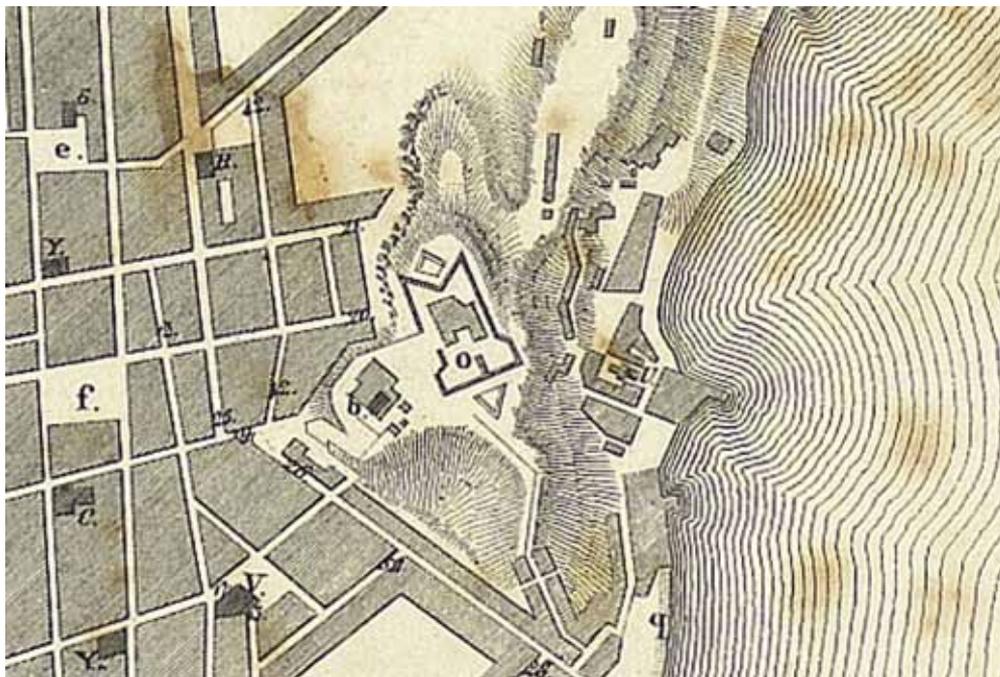
8 Várias casas da região conservam o brasão da ordem franciscana em seu beiral, o que significa que ainda pagam laudêmio ao convento.

9 Para uma visão da incursão francesa ver Duguay-Trouin (2002). Para um romance de época ver Torres (2003).

cimento do mercado de consumo de açúcar no Velho Mundo, a produção brasileira volta a ser rentável. O declínio do ouro trouxe membros da antiga elite mineira para o vale do rio Paraíba do Sul, em busca da nova riqueza: o ouro. E o colapso do Haiti em 1791 ajudou ainda mais a melhorar os preços das commodities agrícolas brasileiras no mercado mundial.

Tudo isto transformou o Rio na meca dos traficantes de escravos da América portuguesa. Lógico que este comércio deixou sinais na região. Em 1790, a ponta da Saúde exibia um grandioso trapiche, que recebia tudo, até pólvora.¹¹

O mapa seguinte, apesar de ser datado de 1839, foi certamente feito muito antes, porque mostra a pedra da Prainha ainda em seu tamanho natural como extensão em granito do morro da Conceição, que adentrava o mar (trecho demolido em 1821) e o cais do Valongo na enseada do Valonguinho, obra da coroa de 1811 (então o mapa foi feito entre 1811 e 1821). É de destacar que a grande quantidade de casas no alto da pedra da Prainha em 1791 foi substituída no mapa seguinte por apenas uma casa. No período da construção do Valongo, era célebre o sobrado do coronel Julião, um militar da reserva que se arvorava em dono da pedreira da Prainha. Até hoje existe uma travessa que sobe o morro da Conceição com o nome travessa do Julião, aparentemente um resto do antigo caminho que levava para a chácara do coronel.¹²



Mapa 3. Thierry Frères. Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro [detalhe]. 1839. Biblioteca Nacional. BNDigital Icon393054_188

409.086 de 1811 até a proibição legal do tráfico em 1831, que interditou o Valongo como mercado escravista.

11 AN XM 1223, terrenos de marinha, 1821-1823.

12 Travessa Coronel Julião (Berger, 1974, p. 44). Começa na rua Senador Pompeu e termina na rua do Jogo da Bola.

Em 1811 a coroa iniciou as obras do cais. Vale à pena transcrever o decreto que determinou a sua construção, o único cais de pedra da época joanina feito por ordem da coroa portuguesa.

Paulo Fernandes Vianna do Conselho de Sua Majestade Real, Fidalgo Cavalheiro da Sua Real Casa, Comendador da Ordem de Cristo, Desembargador do Paço e Intendente Geral de Polícia da Corte e Estado do Brasil etc. Atesto que sendo ordem de Sua Alteza Real para mandar fazer uma rampa e cais correspondente a ele na praia do Valongo; e precisando-se para esta obra de avultada porção de pedra, o tenente-coronel Julião José de Oliveira proprietário das pedreiras da Conceição a ofereceu gratuitamente toda a pedra que fosse necessária para aquela obra, ainda para outra qualquer que a polícia precisa fazer naquele sítio, tirada das suas pedreiras, cuja oferta foi aceita e se fez a mencionada rampa e cais com a pedra tirada das referidas pedreiras, no que a Intendência deixou de despende avultada quantia [...]. Rio de Janeiro, 30 de maio de 1811.¹³

Vemos, assim, que em 1811 o cais do Valongo estava feito. Em 1821, após a saída de seu protetor dom João VI, o ex-intendente de Polícia falaria com orgulho da sua obra (e de outras), o que não impediria de ser defenestrado pelo herdeiro dom Pedro, o que acabou levando à sua morte por desgosto no mesmo ano.

Tudo indica que dom João encontrou um mercado de escravos já congestionado quando aqui chegou em 1808. A oposição da Inglaterra podia ser um entrave, mas também eliminava a concorrência internacional pela mercadoria humana (o que se refletiria em preços mais baixos). Também era importante que a coroa promovesse a prosperidade dos súditos de sua nova corte na América, em um momento de revoluções explodindo em todo mundo atlântico. Antes do cais, d. João resolveu o gargalo do tratamento dos escravos que chegavam doentes. Com apoio de um grupo de donos de armazéns no recôndito litoral oeste da península da Saúde ele fundou o Lazareto dos Escravos, cujo decreto de fundação saiu em 1810.¹⁴

O Lazareto recebia os escravos que mostrassem sinais de enfermidade como varíola, escorbuto (injustamente chamada mal de Luanda), glaucoma, sarna etc., resultado das péssimas condições dos negreiros. Eles ficavam por quarenta dias e depois eram remetidos para os armazéns da rua do Valongo. Os africanos falecidos eram enterrados próximos, na rua do Cemitério (hoje rua Pedro Ernesto, mapa 5). Exatamente para melhorar as condições em que chegavam os africanos novos foi instituído um novo código legal do tráfico negro, chamado Lei de Arqueamento dos Navios Negreiros, que teoricamente buscava a melhoria das condições de circulação e armazenamento da mercadoria africana.¹⁵

¹³ AN, aforamentos, BR RJANRIO BI O D16 O O389. Folha 9.

¹⁴ Coleção de leis do Brasil de 1810. Alvará de 22 de janeiro de 1810.

¹⁵ Coleção das leis do Brasil do ano de 1812. Alvará de 24 de novembro de 1813.



Mapa 4. Edward Gotto. Plan of the city of Rio de Janeiro, 1866. 1871 (folha5). Biblioteca Nacional. BNDigital cart 326448_07

Mas somente no mapa 4 vemos o ápice do processo de transformação da zona portuária.

Em 1866 a cidade já vivia um congestionamento. A concentração de moradores e atividades econômicas na área central da cidade fica patente no mapa de Edward Gotto. Gotto era o engenheiro chefe da empresa britânica Company City Improvements, que foi contratada pelo governo imperial para construir a primeira rede de abastecimento doméstico de água. Para fazer o planejamento, ele precisava de um mapeamento detalhado do arruamento da cidade. Este foi a origem do mapa mais elaborado do Rio no século XIX.

Gotto fez um trabalho tão primoroso que levou a Câmara Municipal a determinar que regularmente plantas cuidadosamente elaboradas fossem produzidas para controle da tributação municipal. Era o nascimento das cartas cadastrais. Através delas podemos acompanhar o crescimento vertiginoso da cidade na segunda metade do século XIX. Para a zona portuária, o que podemos registrar na carta de Gotto é o domínio do litoral pelos trapiches de madeira para embarque/desembarque dos mais diferentes produtos. O que parecia uma estrutura caótica na realidade serviu bastante bem para a expansão do comércio exterior, notadamente quando o Brasil se torna o maior produtor de café do planeta.¹⁶ A segunda metade do século XIX foi realmente a era dos trapiches, para o litoral norte da área central.

¹⁶ Uma visão crítica da pretensa ineficácia do sistema portuário no império podemos ver no artigo de Cruz (1999).

Também devemos destacar o cais da Imperatriz, construído em 1843 para a chegada da princesa do Reino das Duas Sicílias, Maria Teresa Cristina, esposa escolhida para dom Pedro II.¹⁷ Este cais foi construído por cima do antigo cais do Valongo, sem serventia depois do fim do tráfico legal de escravos africanos em 1831. Aproveitando a antiga estrutura de pedra e cal, os governos municipal e central construíram uma ampla área que seria a primeira praça municipal. No início o cais se destacava na paisagem da cidade. Mas com o tempo a faina da construção dos trapiches em volta acabou engolindo o cais da Imperatriz, não sem antes mudar o nome da rua do Valongo para rua da Imperatriz. Fica clara a intenção de apagar a memória do trato de negros da África no momento que este era perseguido pelas autoridades imperiais e de Sua Majestade Britânica.

No canto esquerdo do mapa de Gotto, vemos o novo Mercado da Harmonia, simbolizando a população que se muda para a região, em busca dos novos empregos da faina da estiva. Parecia nesses tempos que todo morador da Saúde (novo nome do bairro), Gamboa e Santo Cristo era dono de uma embarcação para receber mercadorias em alto mar e levá-las para os trapiches. Ainda não podiam ancorar as grandes embarcações, como desde 1884 ocorria em Buenos Aires com o cais Madero, com exceção da ponte da Estação Marítima da Estrada de Ferro Dom Pedro II, inaugurada em 1879, com trezentos metros, erguida nas águas profundas da Gamboa, ou no trapiche Vapor, construído em 1849, a única ponte de argamassa e pedra e cal da engenharia marítima brasileira, projetada para receber as novas embarcações que faziam o trajeto Rio–Liverpool no tempo recorde de 15 dias! Grandes feitos da engenharia brasileira (com apoio dos ingleses, claro) que se perderam nas trevas da memória.

Nesse momento (década de 1870), o litoral norte alcança o máximo de sua pujança econômica, na medida em que a antiga praia da cidade estava totalmente comprometida para operações de larga escala. Além das pontes de madeira, foram erguidos nesse período grandiosos embarcadouros de pedra, como o trapiche da Pedra do Sal (que se destaca na costa leste após o Valonguinho) inaugurado em 1840.¹⁸

Como vemos na planta de Gotto, nem mesmo os morros escaparam da sanha construtiva do final do século XIX. Principalmente o morro do Livramento – terra natal de Machado de Assis – estava copiosamente ocupado. O problema do abastecimento de água – um trauma de longa data – fica patente pela dificuldade de abastecimento doméstico, com exceção de trecho do morro da Conceição sugestivamente chamado beco do Escorrega pela quantidade de água que brota abundantemente das pedras (mapa de 1850 mostra uma caixa de água e uma fonte de abastecimento na rua abaixo quase em frente do trapiche da Ordem).

Estas várias obras, com custo ainda não calculado, estavam completamente esquecidas até as escavações do projeto Porto Maravilha, a partir de 2011, que despertou a sede

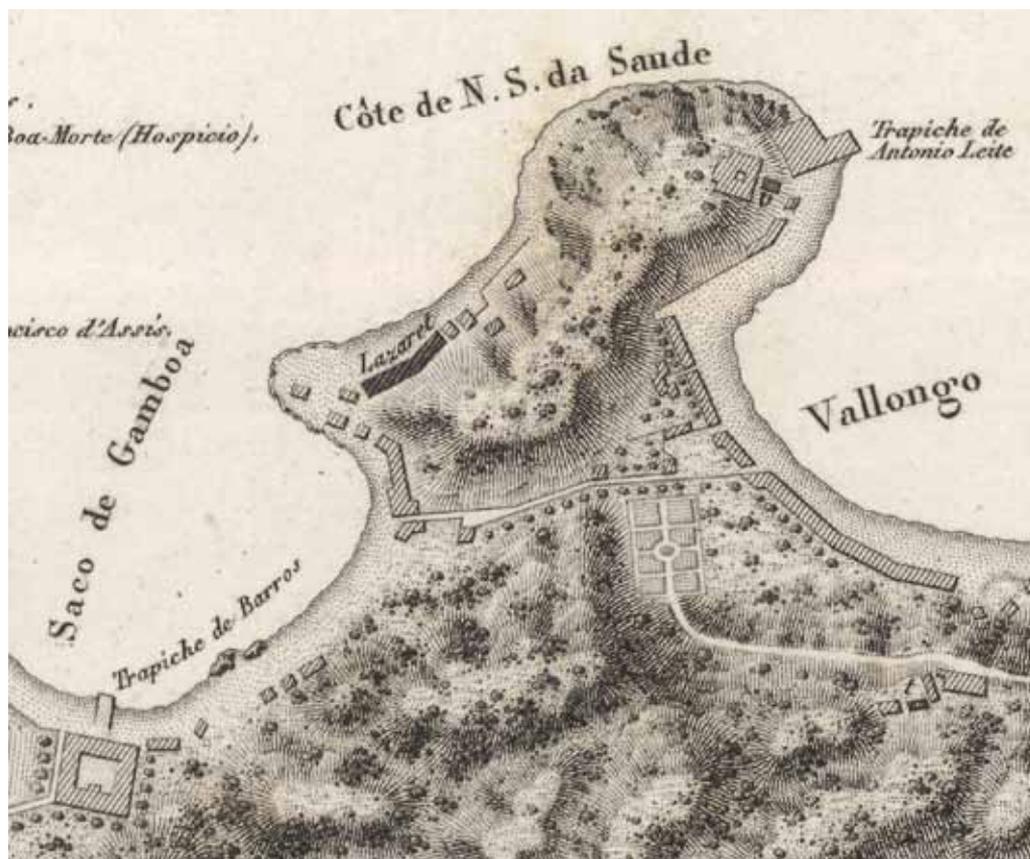
¹⁷ Para uma descrição breve da chegada da princesa ver Soares (2012, p. 25-59).

¹⁸ Esta pedra foi descoberta quando da escavação da rua Coelho Castro para as obras do projeto Porto Maravilha, e media dez metros de comprimento por dois de altura e um de largura.

de conhecimentos da história da região, por cem anos sepultada no manto cinza do esquecimento.

Em 1870, cada centímetro do litoral da Saúde estava ocupado por alguma empresa particular de comércio. Este quadro ficou mais complexo com a construção da Doca Dom Pedro II. Foi a primeira grande doca do Rio, obra do engenheiro André Rebouças, que buscava monopolizar o embarque de café, o que custou severas críticas dos outros donos de trapiche. Mas a cerimônia de inauguração das obras, em 9 de setembro de 1871, contou com a presença da princesa Isabel, representante da coroa quando o imperador estava tratando de sua saúde. O projeto completo de Rebouças abarcava uma série de docas amplas e modernas até a Gamboa, incluindo a ponte sobre a enseada. Sob a pressão da classe de engenheiros brasileiros, Rebouças jamais realizou seu projeto, mas deixou registrado em texto que a glória de Pereira Passos, engenheiro construtor da Estação Marítima em 1879, tinha sido roubada dele.

Com a construção do cais do porto, entre 1904 e 1910, grande parte dessas obras custosas e grandiosas foi aterrada ou demolida, um investimento de milhares de contos de réis apagado em nome do progresso. Porém, uma obra ainda permanece nas sombras: o Lazareto dos Escravos da Gamboa.



Mapa 5. Plan de la ville de São Sebastião de Rio de Janeiro, 1820 [detalhe]. [ca. 1824]. Arquivo Nacional. OR 2126 Bib

O Lazareto era uma obra tão importante quanto o cais do Valongo. Ela resolveria o problema secular das doenças trazidas pelos escravos embarcados na África, pretensamente vetores de epidemias que varreram a cidade no século XVIII, como a de lepra em 1740, razão de ser do primeiro Lazareto dos padres jesuítas, em 1742, em São Cristóvão (ainda hoje nos fundos do gasômetro). Os traficantes do Rio foram convocados pelo rei, e alguns privilegiados receberam a incumbência de cumprir uma tarefa que em primeira mão era do Estado, pois se relacionava à saúde pública.

A legislação colonial afirmava que lazaretos – locais de reclusão de doentes com enfermidades altamente contagiosas – teriam de ser erguidos no alto de colinas em frente ao mar, para dispersar os “miasmas” pelo vento.

O Lazareto dos Escravos não seguiu esta premissa. Foi construído à beira-mar, na encosta do morro da Saúde, para o lado oeste. Como vemos no mapa 4, um correr de casas térreas eram os ambulatórios onde os escravos eram tratados dos seus males. Anos depois, um grande prédio de três andares foi erguido no lado norte do complexo. Aparentemente, os escravos ficavam em uma imensa enfermaria, deitados em tabiques de madeira ou esteiras, esperando o tratamento dos enfermeiros, enquanto a administração ocupava os andares mais altos, até para se ver livre dos miasmas. O cemitério dos Pretos Novos era – para comodidade dos proprietários – bem próximo do Lazareto, o que informa a alta mortalidade dos escravos.

Muitos desses cativos usavam gargalheiras, algumas das quais foram encontradas nas obras de construção da nova sede do Banco Central, erguido exatamente em cima do antigo lazareto. Os contratamentos entre o Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e a empreiteira construtora da sede dilataram a obra por meses. De acordo com relatos informais de arqueólogos que trabalharam na região – foram duas empresas de arqueologia –, foi encontrado um piso original de cerâmica, que acabou destruído nas obras. E também grande quantidade de cacos de vidro, e alguns pequenos frascos, possivelmente remédios usados na faina medicinal.

O Lazareto dos Escravos do Rio de Janeiro merece sem dúvida um trabalho em profundidade, em todas as frentes, para que a população do Rio recupere a importância de tão grandiosa obra, voltada para tão trágica história.

A zona portuária do Rio passou nos últimos duzentos anos por uma trajetória extremamente movimentada, concentrando investimentos e iniciativas únicas na engenharia brasileira. Era um imenso laboratório, onde o que havia de mais moderno na engenharia marítima mundial da época era experimentado, utilizado e terminado. Toda esta história foi apagada com o Cais do Porto de 1910 (na verdade concluído em 1911), que jogou o lado mais antigo da região em um abismo de esquecimento por cem anos. Novamente, em um começo de século, a antiga estiva do Rio entra em nova história, e esperemos que esta não fique nas trevas em futuro breve.

Referências bibliográficas

- ABREU, Maurício. *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro: Andrea Jacobsson Estúdio, 2011.
- BERGER, Paulo. *Dicionário histórico das ruas do Rio de Janeiro, 1ª e 2ª regiões administrativas (centro)*. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica, 1974.
- CARDOSO, Elizabeth; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mário; PECHMAN, Roberto Moses. *História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro: João Fortes; Índex, 1987.
- CASTRO, Adler Homero Fonseca de. *Muralhas de pedra, canhões de bronze, homens de ferro: fortificações do Brasil de 1504 a 2006*. Rio de Janeiro: Fundação Cultural do Exército, 2009, volume 1.
- COLEÇÃO das leis do Brasil do ano de 1812, Rio de Janeiro, 1890.
- COLEÇÃO de leis do Brasil de 1810, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio no século XIX, uma realidade de muitas faces. *Revista Tempo*, Niterói, n. 8, 1999.
- CURTO, José. *Álcool e escravos: o comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa: Vulgata, 2002. (Coleção Tempos e Espaços Africanos).
- DUGUAY-TROUIN, René. *O corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro 1740 (diário de bordo)*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2002.
- KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária*. Rio de Janeiro: SMC-DGDIC, 1991.
- MARTINS, William de Souza. *Membros do corpo místico: ordens terceiras do Rio de Janeiro, c. 1700-1822*. São Paulo: Edusp, 2009.
- PEREIRA, Júlio César Medeiros da Silva. *À flor da terra: o cemitério dos pretos novos no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. *Largo da Carioca: 1608 a 1999*. Um passeio no tempo. Rio de Janeiro: Andima, 1999.
- RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias; PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. *Porto do Rio: história da construção do porto do Rio*. Rio de Janeiro: Andrea Jacobsson Estúdio, 2004.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Bahia, corte da América*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1810. (Coleção Brasileira).
- SOARES, Carlos Eugenio Líbano. *Valongo, cais dos escravos: memória da diáspora e modernização portuária na cidade do Rio de Janeiro, 1779-1911*. 2012. Relatório de Pós-Doutoramento (Pós-Graduação em Arqueologia), Museu Nacional, Departamento de Antropologia, Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, UFRJ, Rio de Janeiro, 2012.
- TORRES, Antonio. *O nobre sequestrador*. São Paulo: Record, 2003.

Recebido em 16/11/2015
Aprovado em 21/12/2015