Industrialização e circulação mercantil na província fluminense: as olarias de Estrela entre 1860 e 1880

Industrialization and mercantile circulation in the fluminense province: the brickworks of Estrela between 1860 and 1880

https://doi.org/10.26512/rhh.v14i31.57439

Carlito Lopes de Oliveira Junior
Universidade Federal Fluminense
https://orcid.org/0009-0006-0511-8077
carlitolopes@id.uff.br

Resumo

A historiografia recente tem se dedicado a estudar os processos de industrialização e urbanização, destacando seus impactos econômicos e sociais. Este trabalho busca analisar a transição da produção de tijolos e telhas, do modelo artesanal com técnicas manuais para o sistema mecanizado movido a vapor introduzido pela firma inglesa Clayton & Co., nas principais olarias do município de Estrela na segunda metade do século XIX.

Palavras-chave

Industrialização; história regional; Rio de Janeiro

Abstract

Recent historiography has focused on the processes of industrialization and urbanization, emphasizing their economic and social impacts. This study aims to analyze the transition in brick and tile production from the traditional manual model to the steam-powered mechanized system introduced by the English firm Clayton & Co. in the main brickyards of the municipality of Estrela during the second half of the nineteenth century.

Keywords

Industrialization; regional history; Rio de Janeiro

Introdução

A segunda metade do século XIX, especialmente a década de 1850, foi marcada por profundas transformações na dinâmica econômica do Império do Brasil, impulsionadas pela conjugação entre modernização técnica, expansão das comunicações e atração de capitais estrangeiros, destinados a sustentar as demandas de uma sociedade agroexportadora em expansão.

Concomitante à produção baseada na mão de obra escravizada, a busca por inovações tecnológicas - seja na produção, no transporte ou no acondicionamento e aceleração do processo produtivo - revela uma ambiguidade, marcada pela coexistência entre a instituição escravista, herdada do período colonial, e o processo de industrialização que caracterizava o cenário econômico brasileiro oitocentista. Entre permanências e rupturas na formação do Brasil enquanto projeto nacional, a escravidão constituiu-se como o alicerce sobre o qual se estruturaram a economia e a cultura do Império, moldando suas relações sociais, políticas e produtivas.

Como observa a historiografia, o Brasil passou por um intenso processo de modernização ao longo do século XIX, associado à formação de um sistema financeiro mais complexo, à criação de companhias de seguro, bancos e casas bancárias, bem como ao surgimento de infraestruturas de transporte e comunicação, como estradas de ferro, vias fluviais, companhias de comércio e geração de energia elétrica, elementos que consolidaram as bases materiais do desenvolvimento nacional[1]. Nesse sentido, essa busca por melhorias tecnológicas expressa o que Ellen Wood denominou "ética do melhoramento", conceito que articula produção, exploração e lucro como dimensões inseparáveis, dialogando diretamente com o uso da mão de obra escravizada no contexto da modernização capitalista[2].

Ao observar o avanço dessas inovações e suas implicações na organização do trabalho, mesmo baseado na escravidão, é possível perceber que o processo de modernização técnica não se deu de forma homogênea, mas articulado a

1 Cf. ALVARENGA, Thiago de Oliveira. A Caixa Econômica da Corte: desenvolvimento, centralização e expansão da poupança brasileira (1861-1889). Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020; SARAIVA, Luiz Fernando; NABARRO, Wagner; GOLDFEDER, Pérola. (orgs.) Atlas histórico e econômico do Brasil no século XIX. Brasília: Senado Federal; Niterói: Eduff, 2024.

2 WOOD, Ellen M. A Origem do Capitalismo. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor. 2001.

contextos locais específicos, nos quais coexistiam práticas tradicionais e experiências de mecanização.

Nesse cenário de transformações técnicas, torna-se relevante compreender como se estruturaram as primeiras experiências industriais no país, especialmente aquelas que acompanharam, em escala local, os ritmos dessa modernização. No seu trabalho sobre o nascimento da indústria no Brasil, Matheus Sinder, a partir do estudo realizado por Wilson Cano, entende a indústria fabril dividida em três segmentos, sendo as fábricas simples, intermediárias ou complexas[3]. No caso da indústria simples, observava-se o uso limitado de maquinário e a dependência de fontes animadas de energia, características que restringiam sua estrutura produtiva a empreendimentos de pequena escala, como fábricas de sabão, velas, cerveja, olarias e serrarias[4].

Apesar de configurar como "indústria simples", as olarias de tijolos, assim como as fábricas de cal, ganham proeminência pela urbanização e as novas construções e empreendimentos que utilizavam esses materiais para as edificações. Isso significa que, com a expansão da rede urbana, cresce abruptamente a necessidade de novas construções das mais variadas categorias, tais como civis, religiosas, militares e político-administrativas, além de obras voltadas à mobilidade e à infraestrutura, como estradas de ferro.

Esse movimento gerou uma crescente demanda e impulsiona as fábricas ligadas ao setor da construção a expandirem sua produção, inserindo, assim, as olarias e fábricas de tijolos em um novo contexto, marcado pela necessidade de aumento e racionalização dos processos produtivos e de transporte para atender às exigências do mercado. Nesse cenário, as máquinas a vapor, oriundas especialmente da Inglaterra, começaram a conquistar espaços nas fábricas, além de dinamizar a produção cafeeira das plantations no vale do Paraíba.

Com a economia nacional sustentada pela mão de obra escravizada, baseada na agroexportação, o processo de industrialização brasileiro se estruturou sobre bases profundamente excludentes, marcadas pela exploração do trabalho cativo - aquilo que Rita Almico e Luiz Fernando Saraiva definiram como

3 Cf. CANO, Wilson. Alguns aspectos da concentração industrial. In: Formação Econômica do Brasil: A experiência da industrialização. São Paulo. Saraiva. 1978.

4 SINDER, Matheus. O Nascimento da Indústria no Brasil: economia escravista, fábricas e capitalismo no século XIX (1808-1870). Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2023. p. 65.

as “raízes escravas da modernização capitalista”, evidenciando a suposta contradição entre a modernização econômica e a permanência das estruturas escravistas no século XIX[5]. Ainda, como proposto pelos autores, a escravidão se configurou como o elemento estruturante do processo de industrialização brasileira. Oficinas, olarias, engenhos e fábricas incorporavam a força de trabalho cativa como base de sua dinâmica produtiva, demonstrando que a industrialização brasileira não rompeu com o regime escravista, mas o adaptou às novas exigências tecnológicas e econômicas do período.

Nesse sentido, Luiz Carlos Soares argumenta que a predominância do trabalho escravizado sobre o trabalho livre nas indústrias até a década de 1840 decorre da forte rejeição que os segmentos livres da população brasileira - inclusive os mais pobres - manifestavam em relação às atividades manuais e mecânicas, rejeição essa enraizada nos valores e ideologias da sociedade escravista, que associava o trabalho físico à condição de pessoas escravizadas[6].

Dessa forma, a modernização técnica e a reorganização do trabalho industrial no Brasil oitocentista não se deram de maneira linear, mas atravessadas pelas contradições próprias de uma sociedade fundada na escravidão. A introdução gradual de máquinas, o surgimento de novas formas de produção e a ampliação das redes de transporte ocorreram paralelamente à manutenção do sistema escravista, configurando um processo de modernização conservadora que buscava conciliar progresso material e continuidade das estruturas sociais tradicionais.

Como assinala Caio Prado Júnior, o Brasil consegue intensificar a sua produção e estender a sua distribuição após os recursos tecnológicos, dentro do contexto capitalista, com a construção das estradas de ferro, os melhoramentos nas instalações portuárias e a navegação marítima[7]. A circulação e o tempo de ir de uma região produtora para uma região consumidora, vice-versa, tornam-se um ponto-chave na observação do desenvolvimento industrial brasileiro e na conformação do complexo agroexportador.

---

5 ALMICO, Rita de Cássia; SARAIVA, Luiz Fernando. Raízes Escravas da modernização capitalista. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói. 2017.

6 SOARES, Luiz Carlos. A escravidão industrial no Rio de Janeiro do século XIX. In: SOARES, Luiz Carlos; SARAIVA, Luiz Fernando (orgs.). Histórias de trabalho e trabalhadores: reflexões da história econômica entre o trabalho escravo e o trabalho livre. 1. ed. São Paulo: Hucitec, 2024.

7 PRADO JÚNIOR. História e desenvolvimento: a contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro. 4ª ed. São Paulo. Boitempo, 2021.

Ao analisar a trajetória da industrialização na província fluminense, é fundamental considerar o papel das exposições nacionais, como a Primeira Exposição Nacional da Indústria em 1861, que funcionaram como importantes palcos de legitimação e divulgação das potencialidades produtivas regionais. A participação ativa do governo imperial, apoiado por instituições como a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e o Imperial Instituto Fluminense de Agricultura, refletiu-se no esforço de mapear, ordenar e exibir produtos das províncias, reforçando a importância do Rio de Janeiro como centro dinâmico desse processo. Esse contexto ampara a compreensão do desenvolvimento das olarias de Estrela, cuja modernização técnica e inserção em redes mercantis mais amplas dialogaram com os objetivos dessas iniciativas, criando sinergias entre interesses regionais e projetos nacionais de industrialização[8].

Dessa forma, a análise do desenvolvimento industrial e das transformações econômicas no Império não pode ser dissociada das iniciativas de incentivo e difusão tecnológica promovidas pelo Estado e por instituições científicas. É nesse cruzamento entre política, economia e técnica que se insere a experiência das olarias de Estrela, permitindo compreender sua modernização dentro de um quadro mais amplo de integração regional e nacional.

A metodologia adotada neste estudo fundamenta-se na análise histórica de fontes primárias e secundárias, buscando compreender o processo de modernização das olarias no município de Estrela entre 1860 e 1880. Para isso, foram examinados documentos como o Almanack Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, inventário post-mortem, anúncios em periódicos da época e contratos comerciais, a fim de identificar os agentes econômicos envolvidos, as transformações tecnológicas e as dinâmicas comerciais da região. Além disso, a pesquisa dialoga com a historiografia econômica e urbana sobre o recôncavo da Guanabara, recorrendo a autores que discutem a industrialização, a circulação mercantil e a estrutura produtiva do período imperial.

A abordagem metodológica combina a análise documental com a revisão crítica da literatura, permitindo contextualizar as mudanças ocorridas nas olarias de Estrela em um panorama mais amplo de modernização e integração econômica no século XIX. Este estudo contribui para a discussão historio-

8 Cf. MARTINS, Monica de Souza Nunes. O espetáculo da economia: a Primeira Exposição Nacional da Indústria no Império do Brasil, em 1861. Topoi (Rio de Janeiro), v. 21, n. 44, p. 497–517, maio 2020.

gráfica ao inserir o município de Estrela e suas olarias no debate sobre a modernização econômica e industrialização no Brasil imperial, um tema amplamente abordado em relação à Corte e a outras regiões centrais, mas ainda pouco explorado no contexto do recôncavo da Guanabara.

Ao evidenciar como a introdução de maquinário a vapor reconfigurou a produção e a circulação de bens, a pesquisa dialoga com trabalhos que analisam as relações entre tecnologia, infraestrutura e economia regional, ampliando a compreensão sobre os impactos da industrialização em áreas periféricas. Nesse contexto, a análise das interações entre os produtores locais, os mercados consumidores e os investimentos estrangeiros contribuem para o entendimento das redes de abastecimento e da dinâmica comercial fluminense no século XIX, reforçando a importância das vilas de comércio na estrutura produtiva e logística do período imperial.

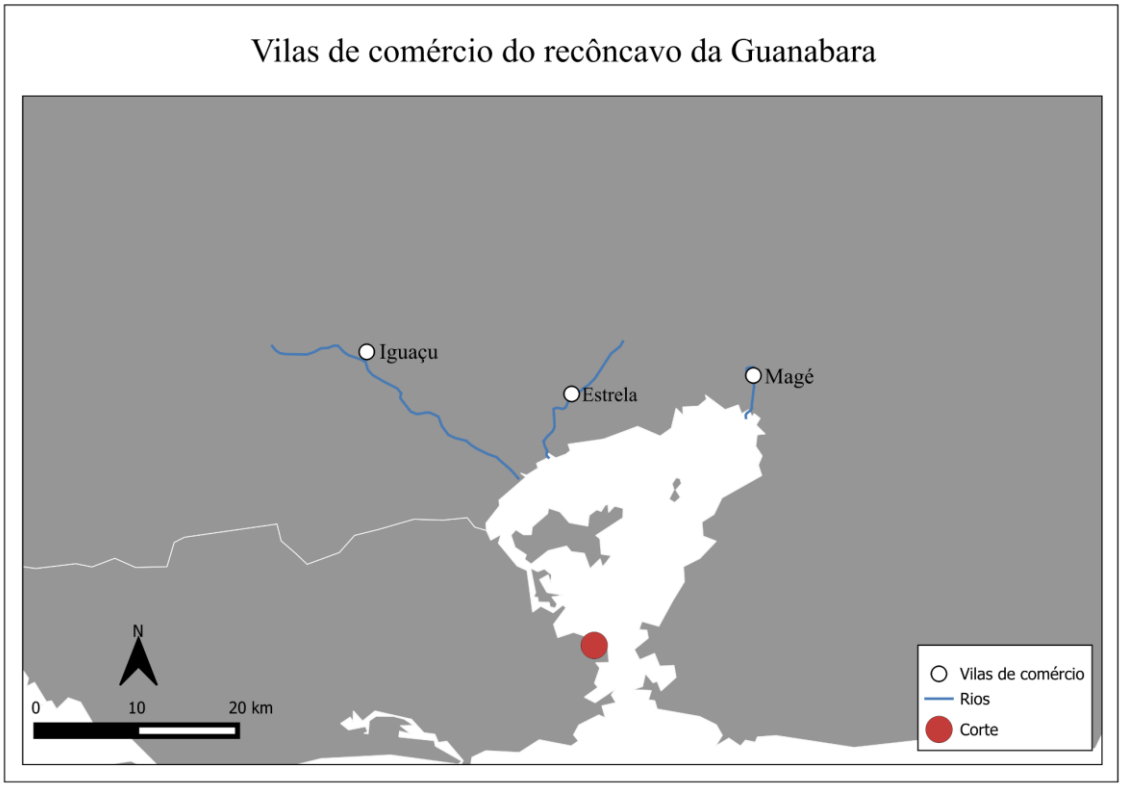
A economia do recôncavo da Guanabara no século XIX: abastecimento e circulação

As vilas de comércio que surgem no entorno da baía de Guanabara, orbitando a Corte, não se furtam em participar, em certa medida, dessas transformações econômicas e tecnológicas dos meados dos oitocentos.

Nesse contexto de transformações materiais e técnicas, as vilas do entorno da baía de Guanabara assumiram papel de mediação entre o espaço rural produtor e o centro urbano consumidor, articulando as rotas de circulação de mercadorias, pessoas e capitais. O recôncavo guanabarino, além de integrar essas redes de abastecimento, também abrigava importantes zonas de produção agrícola e manufatureira, responsáveis por suprir parte significativa das demandas da Corte e de seus arredores.

Como aponta a distribuição das vilas de comércio no Recôncavo Guanabarino (Mapa 1), essa região configurava-se como uma complexa rede territorial de articulação entre a economia agrária e o mercado urbano da Corte.

Mapa 1 - O recôncavo guanabarino e suas vilas de comércio.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE (2019).

Nessa perspectiva, as reflexões de Alcir Lenharo contribuem para compreender como essas vilas do recôncavo da Guanabara - a exemplo de Estrela, Magé e Iguassú - se inseriram nas dinâmicas econômicas regionais que sustentaram o processo de formação do Estado imperial[9]. A diversificação produtiva e o fortalecimento do comércio de abastecimento da Corte permitiram o surgimento de elites locais articuladas entre si, formadas por fazendeiros, comerciantes e negociantes, que passaram a exercer papel político e econômico relevante.

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

A partir da comunicação dessas estradas com a baía de Guanabara e os rios que nela deságuam, como também a integração com o interior fluminense, contavam com infraestrutura portuária mínima, com um porto principal, acompanhado de um ou mais trapiches, além de armazéns para armazenar as cargas. Acerca dessa infraestrutura portuária, Honorato e Mantuano afirmam que:

> Os trapiches contavam com armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes ou a pequenos cais. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar o menor tempo possível, pois os custos de sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias. [...]. A principal razão de ser do trapiche era a circulação, embarque e desembarque de produtos e alfandegagem, não sendo a armazenagem a atividade mais importante. Muitos trapiches tinham toda a sua estrutura em madeira, embora houvesse alguns com armazéns de alvenaria e telheiros de metal, com melhor infraestrutura, e por isso conseguiam permissão para alfandegagem. A disparidade em termos de infraestrutura e os interesses particulares tornavam improvável uma integração mais ou menos racionalizada entre eles[10].

Na sua dissertação de Mestrado, Vânia Fróes questiona a integração dos núcleos urbanos que existiam no recôncavo da Guanabara, considerando os alagadiços e os manguezais, contudo não podemos desprezar os caminhos que integravam as freguesias e, principalmente, os portos[11]. Neste contexto, Fridman, ao analisar a urbanização do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, comenta que a instauração intencional deste conjunto de localidades, ou seja, as povoações, freguesias, vilas, cidades e comarcas, demonstrando o interesse da elite política do Estado Imperial em e a formação dessas redes[12].

10 HONORATO, Cézar; MANTUANO, Thiago. "O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX". In: Acervo, v. 28, n. 1, 2015. p. 146. DOI: 10.64729/an.acervo.v28i1.596. Disponível em: https://revista.an.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/596. Acesso em: 7 nov. 2025.

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

12 FRIDMAN, Fania. A urbanização da Província do Rio de Janeiro. In: Urbanizações brasileiras, 1800–1850. In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique (orgs.). 1ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023.

A conformação territorial e econômica da província do Rio de Janeiro esteve, portanto, estreitamente vinculada à constituição dessas unidades administrativas e à consolidação de suas redes de interdependência. A criação e o fortalecimento de povoados e vilas não apenas refletiam a ação planejada do poder imperial na organização do espaço, mas também respondiam às transformações estruturais que se desenhavam no cenário econômico regional.

Ao analisar a evolução populacional do Rio de Janeiro entre os séculos XVIII e XIX, Marcondes aponta que as eventualidades decorrentes da queda brusca da produção aurífera nas Minas Gerais condicionaram à capitania/província a repensar a sua dependência econômica, como o café e o açúcar[13]. O resultado dessa diversificação econômica foi a formação de fazendas de produção mista, que integravam engenhos de aguardente, lavouras voltadas ao cultivo de mandioca, arroz, anil e outros gêneros, além da presença de olarias. Estas, por sua vez, ao longo do final do século XVIII e na primeira metade do XIX, preservavam um modo de produção de caráter tradicional, fundamentado em técnicas manuais na confecção de tijolos e telhas, sem o emprego de maquinário a vapor ou de outros recursos mecanizados.

A expansão econômica, dentro do contexto da circulação em torno da estrada normal da Estrela, possibilitou aos comerciantes, negociantes e fazendeiros da região novas possibilidades do trato comercial. O povoamento ao longo do Caminho Novo acima da serra e os entroncamentos de novos caminhos que foram sendo abertos na região confere ao porto da Estrela o ponto de confluência dessa produção[14].

Diante desse panorama de articulação entre economia regional, circulação mercantil e infraestrutura portuária, torna-se possível compreender como o município de Estrela se inseriu nas dinâmicas produtivas e comerciais que sustentaram o desenvolvimento do recôncavo da Guanabara. É nesse contexto que as olarias locais assumem papel de destaque, não apenas como unidades manufatureiras voltadas ao abastecimento da Corte, mas também como expressões materiais das transformações técnicas e sociais em curso na segunda metade do século XIX. A seguir, analisam-se as principais olarias do município, suas formas de organização do trabalho, seus agentes econômicos

13 MARCONDES, Renato Leite. O evolver demográfico e econômico nos espaços fluminenses: 1780-1840. In: Estudos Econômicos (São Paulo), São Paulo, Brasil, v. 25, n. 2, p. 235–270, 1995.

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

e os impactos da introdução do maquinário a vapor em suas práticas produtivas.

As olarias de Estrela: produção, tecnologia e mão de obra

As olarias de tijolos possuem uma presença de destaque ao longo do recôncavo da Guanabara. A urbanização, o crescimento demográfico e o advento de novas tecnologias corroboram para a transição das antigas casas de pau-a-pique, mais simplórias, para construções mais elaboradas.

O trabalho de Campos analisa os elementos geográficos e econômicos que contribuíram para a proliferação de olarias na baixada da Guanabara[15]. A proximidade com a Corte para o comércio da produção, os rios abundantes de água e os diversos portos formavam o complexo da circulação econômica. Sendo assim, as vilas de comércio localizadas no fundo da baía de Guanabara destacaram-se na fabricação de tijolos e telhas.

A presença de olarias no recôncavo guanabarino remonta a um período bastante antigo. Em suas visitas pastorais realizadas em 1820, monsenhor Pizarro registrou a existência dessas unidades produtivas em diversas freguesias da região, como Iguaçu, Meriti, Jacutinga, Pacobaíba e Guapimirim, além de outras áreas próximas, como Campos, Campo Grande, Inhaúma e Irajá, evidenciando a ampla difusão dessa atividade desde o início do século XIX[16].

A variação na quantidade de olarias por freguesia entre 1860 e 1880 permite compreender o deslocamento progressivo das atividades de manufatura de tijolos e telhas dentro do antigo município de Estrela. Conforme demonstra o gráfico 1, observa-se uma predominância inicial da freguesia do Pilar, que

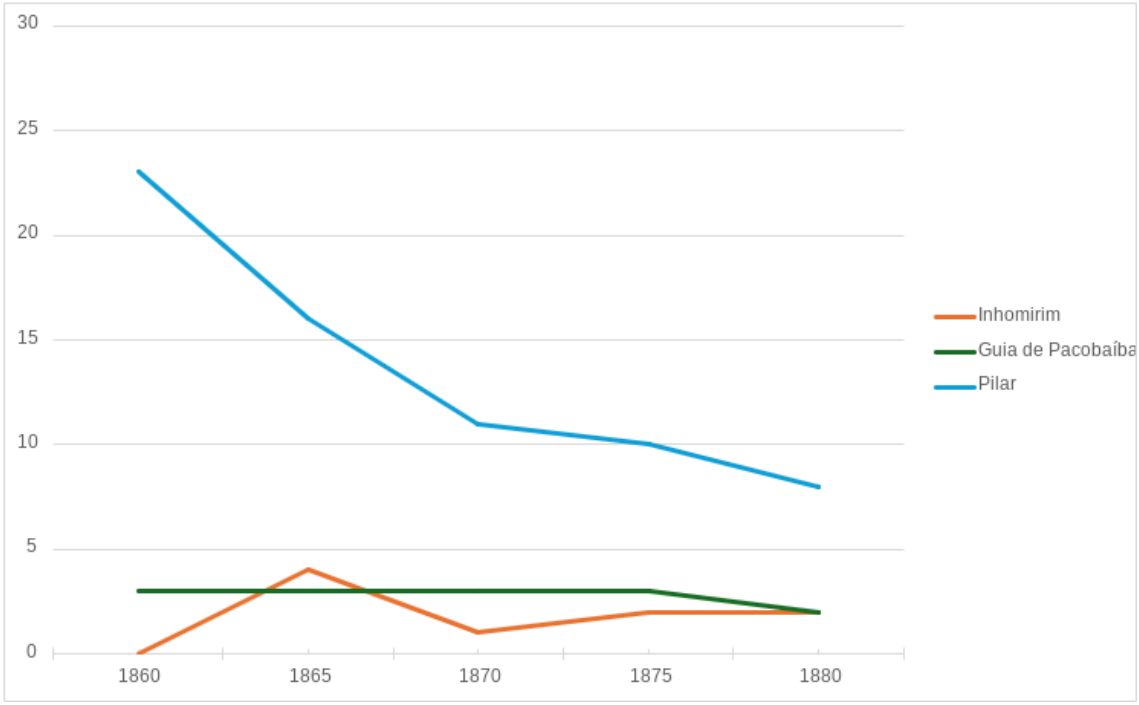
15 CAMPOS, Maria da Glória de Carvalho. Causas Geográficas do Desenvolvimento das Olarias na Baixada de Guanabara. In: Revista Brasileira de Geografia. Ano XVII. Abril-Junho. N. 2º. Rio de Janeiro, 1955.

16 PIZARRO E ARAÚJO, José de Souza Azevedo. Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias annexas a jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil. Vol. 1 a 3. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1820.

concentrava o maior número de olarias no início do período, seguida por uma queda contínua nas décadas seguintes. Em contraste, as freguesias de Guia de Pacobaíba e Inhomirim mantiveram uma presença mais estável, ainda que em menor número absoluto.

A maioria dessas olarias empregava o método tradicional de confecção de tijolos, baseado no uso de fornos rudimentares e na modelagem manual. As olarias de maior sucesso foram a do Anhangá, do Salgado e da barra do Suruhy, todas elas com portos próprios para escoamento da produção.

Gráfico 1 - Quantidade de Olarias por Freguesia em Estrela



Fonte: ALMANACK Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para os anos 1860-1880. (Elaboração própria)

O levantamento realizado a partir do Almanak Laemmert indica dados interessantes para a análise econômica e urbana da região que abrange as três

freguesias do município de Estrela. A freguesia do Pilar, por exemplo, destaca-se com o maior número de olarias, porém, apesar disso, as principais unidades estavam na freguesia de Guia de Pacobaíba.

Com o aprimoramento tecnológico no processo de fabricação de tijolos, a partir da introdução das máquinas a vapor, em especial do sistema patenteado pela firma inglesa Clayton & Co., de propriedade de Henry Clayton (figura 1), observa-se não apenas a adoção de um novo método produtivo, mas também a ampliação das possibilidades de expansão das empresas ligadas ao comércio de tijolos e telhas, o que resultou na aceleração e intensificação do escoamento da produção.

Ao anunciar sua máquina de produção de tijolos a vapor, Henry Clayton enfatiza o contraste entre o novo método mecanizado e o antigo processo artesanal, que qualificava como "lento", "oneroso" e "ineficaz", evidenciando a percepção contemporânea do incremento tecnológico. Assim Henry Clayton descreve a sua máquina:

> O antigo método manual de fabricação de tijolos, lento, caro e ineficaz em seus resultados, permaneceu por muito tempo entre os artifícios associados às artes da construção e às obras da engenharia arquitetônica, como um exemplo de negligência em meio aos grandes melhoramentos que têm caracterizado nossa época. Mas, como muitos outros frutos de um preconceito irracional, esse sistema agora está rapidamente desaparecendo. Onde quer que o sucesso racional siga seu curso, ali encontramos que todo material bruto submetido à natureza gradualmente desaparece, pelo menos, dentro dos limites mais restritos possíveis. [...] Essa máquina combinada, temperadora e moldadora de tijolos, quando operada por uma força equivalente à de três ou quatro cavalos, produz de 20.000 a 30.000 tijolos por dia. O processo de preparação e moldagem é realizado simultaneamente, e os tijolos moldados são entregues em um fluxo contínuo nas duas extremidades da máquina17.

17 BRICK-MAKING MACHINE. By Mr. Henry Clayton, Atlas Works, London. In: THE PRACTICAL MECHANIC'S JOURNAL. London: Longman, Brown, Green, Longmans and Roberts; Glasgow: Offices of The Practical Mechanic's Journal, 166 Buchanan Street; New York: Wiley and Halsted, 351 Broadway, v. 1, apr. 1856 – mar. 1857, p. 60. Tradução nossa.

A introdução da máquina a vapor na fabricação de tijolos, como a patenteada pela firma inglesa Clayton & Co., a busca pelo avanço técnico que marcou a segunda metade do século XIX. Esse tipo de inovação não apenas acelerou o processo produtivo e reduziu custos, mas também simbolizou a transição de um modelo artesanal para um sistema industrial mecanizado, como também a busca por melhoramentos e incrementos tecnológicos.

Com o intuito de promover sua máquina, Henry Clayton participou da Exposição da Sociedade Real de Agricultura de Shrewsbury, em 1845, apresentando publicamente sua invenção[18]. Além de alcançar o Brasil em meados da década de 1860, a máquina a vapor patenteada pela firma Clayton & Co. já havia sido exportada para outros países, como a Rússia, em 1859, demonstrando sua ampla difusão e a inserção desse aperfeiçoamento técnico em um circuito internacional de modernização industrial[19].

Em 1861, o valor de uma máquina a vapor para fabricação de tijolos produzida pela firma Clayton & Co. era de 2:350$000 réis, apresentando um consumo médio de cinco libras de carvão a cada quarenta e um minutos e meio de operação[20]. A precificação dos tijolos na década de 1860 era de 105$000 por milheiro, referentes aos tijolos produzidos pela máquina a vapor da firma Clayton & Co., cujo conjunto possuía peso total de três toneladas[21].

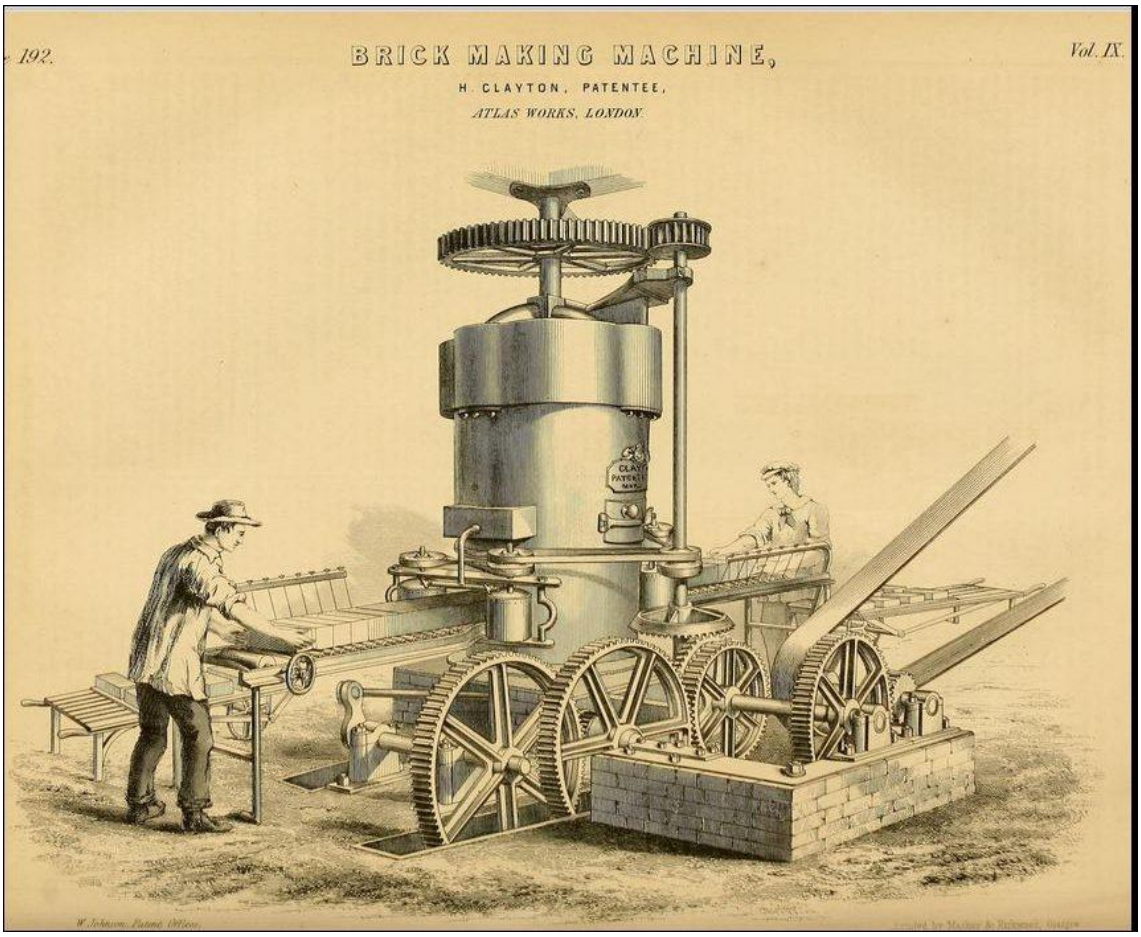
18 HEREFORD TIMES. Hereford, 19 jul. 1845. Disponível em: https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/. Acesso em: 28 out. 2025.

19 BEDFORDSHIRE MERCURY. Bedford, 6 jun. 1859. Disponível em: https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/. Acesso em: 28 out. 2025.

20 O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL: ou collecção de memorias e notícias interessantes. Rio de Janeiro: Typographia de N. K. Vianna & Filhos, 1861. p. 343. Disponível em: https://memoria.bn.br/DocReader/302295/1052. Acesso em: 28 out. 2025.

21 REVISTA DO INSTITUTO POLYTECHNICO BRASILEIRO. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artistico, Tomo II, jul. 1868, p. 31. Disponível em: https://bndigital.bn.gov.br/acervo-digital/revista/334774. Acesso em: 28 out. 2025.

Figura 1 - Máquina a vapor patenteada pela Clayton & Co.



Fonte: BRICK-MAKING MACHINE. By Mr. Henry Clayton, Atlas Works, London. In: THE PRACTICAL MECHANIC'S JOURNAL. London: Longman, Brown, Green, Longmans and Roberts; Glasgow: Offices of The Practical Mechanic's Journal, 166 Buchanan Street; New York: Wiley and Halsted, 351 Broadway, v. 1, apr. 1856 – mar. 1857. p. 61.

A intensificação da produção desses materiais favoreceu a ampliação das atividades das firmas vinculadas ao seu comércio. Inserido em um contexto de acelerada urbanização e de execução de obras públicas e privadas voltadas à integração logística da província fluminense, incluindo intervenções de saneamento, formação de povoados e vilas, e a construção de edificações civis

e comerciais, o setor de tijolos e telhas experimentou um processo de expansão produtiva e de aperfeiçoamento técnico. Assim, o modelo de produção simples, anteriormente limitado ao abastecimento das freguesias e vilas locais, passou a integrar circuitos econômicos mais amplos, atendendo a novas demandas vinculadas à construção de estradas de ferro, vias provinciais e sistemas de infraestrutura urbana.

Uma dessas fábricas de tijolos e cerâmicas foi a do Salgado, que estava situada na fazenda do Salgado, que pertenceu à família Alves Machadoo, uma das mais importantes e influentes da vila de Estrela, que também foi arrendada ao advogado Quintino Ferreira Coutinho. Sobre esta unidade produtiva, o Almanack administrativo, mercantil e industrial da corte da província do Rio de Janeiro informa que:

> É uma excellente e bem montada olaria; occupa um pessoal de 50 homens; tem uma machina de fazer tijolos pelo systema Clayton, movida a vapor, produzindo 12 mil tijolos diários os quaes são seccos em 24 horas em estufas do mesmo systema e queimados com carvão de pedra em fornos especiaes da capacidade de 200 mil tijolos. Todo o serviço interno do estabelecimento quer das materias primas, quer do enformamento e desenformamento, é feito em wagons por trilhos de ferro; o transporte dos tijolos para a cidade é feito em barcos. Esta olaria está collocada na fazenda do Salgado, do Dr. Bernardino Alves Machado, à margem do rio Inhomerim, meia legua acima do Porto da Estrela.

Além da modernização do maquinário no processo produtivo dos tijolos, percebe-se o investimento no transporte desse material, com a instalação de trilhos para auxiliar na movimentação dos tijolos do forno, para a área de secamento e para o porto.

A olaria do Anhangá, que pertencia à firma Bulhões & Faria, é um caso bastante interessante, com a comercialização de tijolos para as construções da E. F. Dom Pedro II, Companhia de esgoto, Companhia das Docas d'Alfandega, Companhia dos Bonds, Companhia de Gás, Quinta Imperial, Igreja da Lapa dos Mercadores, Hospital dos Lázaros etc.[22] A firma era uma sociedade entre João Ricardo de Carvalho Bulhões e Justiniano Augusto de

22 Cf. ALMANACK Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para o ano de 1872, p. 44.

Faria. João Ricardo de Carvalho Bulhões, além de possuir essa fazenda, exerceu o cargo de vereador no município de Estrela.

A firma possuía um depósito na Corte, na rua da Saúde, n. 196, o que facilitava a comercialização de tijolos e telhas no Rio de Janeiro, com a produção mensal de 100 mil a 150 mil tijolos. Contando com o porto às margens do rio Anhangá, que deságua no rio Estrela, a firma Bulhões & Faria utilizava da navegação para transportar a sua produção de tijolos de alvenaria, o que sugere embarcações mais elaboradas para suportar o transporte de carga dos tijolos e telhas, considerando a quantidade de tijolos comercializados e enviados para o depósito da firma no Rio de Janeiro, transportados através da baía de Guanabara, com desembarque no antigo porto da praia do peixe.

Em 1861, no Archivo Municipal, a firma faz um requerimento para utilizar a doca da praia do Peixe, na Corte, para descarregarem os tijolos com destino, possivelmente, o depósito na rua da Saúde ou para atender alguma venda. A logística prevista aqui demonstra a importância do comércio na Corte para as olarias do município de Estrela[23]. Dessa forma, a firma Bulhões & Faria mantinha um depósito na Corte, localizado na rua da Saúde, n.º 196, o que facilitava a comercialização de tijolos e telhas no Rio de Janeiro. Com uma produção mensal variando entre 100 mil e 150 mil tijolos, a empresa fortaleceu sua atuação na capital imperial, atendendo à crescente demanda urbana.

Em 1872, por ocasião do falecimento de João Ricardo de Carvalho Bulhões, seu parceiro comercial, o português Justiniano Augusto de Faria, adquiriu dos herdeiros a escravaria vinculada à Fazenda do Anhangá. A transação registrou a compra de sessenta e duas pessoas escravizadas, das quais dezessete foram identificadas como oleiros (quadro 1), o que indica que trabalhavam na olaria da fazenda.

23 ARCHIVO Municipal. Rio de Janeiro, 15 ago. 1861, n. 119. Disponível em: https://hemerotecadigital.bn.gov.br/. Acesso em: 7 nov. 2025.

Quadro 1: Relação de escravizados com ofício de oleiro.

Antônio	Homem	45 anos	Oleiro
Justiniano	Homem	45 anos	Oleiro
Raphael	Homem	45 anos	Oleiro
Catharina	Mulher	45 anos	Oleira
Joaquim	Homem	30 anos	Oleiro
Manoel	Homem	45 anos	Oleiro
Antônio	Homem	45 anos	Oleiro
Anselmo	Homem	48 anos	Oleiro
Honório	Homem	22 anos	Oleiro
Lúcio	Homem	20 anos	Oleiro
Adeodato	Homem	30 anos	Oleiro
Adão	Homem	48 anos	Oleiro
Gaspar	Homem	48 anos	Oleiro
Honório	Homem	17 anos	Oleiro
Gregório	Homem	16 anos	Oleiro
Domingos	Homem	30 anos	Oleiro
Gaspar (fugido)	Homem	47 anos	Oleiro

Fonte: ARQUIVO público do estado do Rio de Janeiro (APERJ). Documentos das Coletorias de Estrela endereçados à Diretoria da Fazenda Provincial. 1839–1887. Notação 363, maço 2, caixa 105.

Ao contrário da ideia de que a mecanização teria substituído o trabalho manual, observa-se que a introdução das máquinas a vapor manteve a dependência da mão de obra cativa, que continuava essencial para o abastecimento, modelagem, transporte e queima dos tijolos. A coexistência entre máquinas modernas e trabalhadores escravizados demonstra que o avanço técnico não implicou transformação social imediata, mas uma adaptação do regime escravista às novas exigências produtivas, como indicado anteriormente. Esses oleiros, especializados e inseridos em um ambiente fabril mecanizado, representam a face aparentemente contraditória da modernização fluminense.

Os demais ofícios estão distribuídos em quarenta roceiros/roceiras, domésticos, dois dados ao serviço doméstico, um carpinteiro, além de três crianças. O conjunto foi arrematado pelo valor total de 60:100$000.

Apesar de incompleto, o inventário de João Ricardo de Carvalho Bulhões constitui uma importante fonte para a compreensão da estrutura interna e do funcionamento de uma olaria escravista no recôncavo da Guanabara, permitindo vislumbrar a complexidade material e produtiva que caracteriza tais estabelecimentos no século XIX[24].

Entre os bens declarados, destacam-se mil cento e setenta braças de terras de testada, avaliadas em 8:190$000, valor expressivo que reflete a extensão e o potencial produtivo das propriedades rurais locais, neste caso a fazenda do Anhangá. A área abrigava ainda uma casa coberta de telhas, erguida sobre pilares, equipada com máquinas destinadas à fabricação de aguardente, farinha e ao beneficiamento de arroz e grãos, avaliada em 17:000$000, indicando a presença de infraestrutura mecanizada compatível com os avanços técnicos da época, como o supracitado sistema da firma Clayton & Co. e a diversificação da produção.

Além das instalações agrícolas, o inventário revela a centralidade da produção oleira na fazenda, com a presença de quatro olarias de diferentes dimensões e estados de conservação: uma olaria com trinta lanços, avaliada em 6:000$000; outra, menor, com vinte e sete lanços e casas de armazenamento, avaliada em 4:000$000; uma olaria grande e antiga, com trinta e três lanços, avaliada em 2:000$000; e uma olaria pequena, com vinte e quatro lanços, avaliada em 1:500$000. Complementando essas estruturas, havia ainda um forno

24 ARQUIVO Central do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ). Fundo Relação do Rio de Janeiro (1833-1890). Inventário post-mortem de João Ricardo de Carvalho Bulhões, 1872.

destinado à queima de tijolos, com varanda e cobertura de telhas, estimado em 4:000$000.

Outra firma com negócios relacionados à produção de tijolos e olaria em Estrela foi a Companhia City Improvements. A unidade produtiva estava localizada na freguesia de Inhomirim e, segundo o Almanack Administrativo de 1865, possuía "duas machinas de fabricar tijolos, e tubos movidos a vapor; tem também um engenho de serra circular. Tem 148 operários por conta da Companhia, e 110 por conta de diferentes empreiteiros".

A Companhia City Improvements, ou The Rio de Janeiro City Improvements, foi uma firma de origem inglesa que firmou contrato com o Governo Imperial para instalar o sistema de esgotos da cidade do Rio de Janeiro, em 1862[25]. Visando sanar as crises sanitárias que a cidade do Rio de Janeiro, assim como outras regiões da Província, estava vivendo, com sucessivas epidemias. Com a presença da olaria de tijolos da City Improvements em Inhomirim, presume-se que os tijolos utilizados na construção do sistema de esgoto carioca na totalidade tenham origem em Estrela.

Uma das principais olarias presentes no município de Estrela para além do fluxo econômico em torno do rio Inhomirim e seus afluentes, a olaria Bastos estava localizada na proximidade da foz do rio Suruí, sendo popularmente conhecida como olaria da Barra do Suruhy, na antiga freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba.

A opulência do complexo fabril, evidenciada pela presença da sede, de diversos fornos destinados à queima de tijolos e telhas e de um porto próprio para o escoamento da produção, testemunha a prosperidade do empreendimento, como se observa na imagem 3. Um exemplo pode ser observado na referência feita pelo Almanack Laemmert de 1869, que descreve a olaria como uma instalação de grande porte e bem estruturada, equipada com um trilho de ferro utilizado para o embarque dos tijolos e dotada de um forno de abóbada com capacidade para cerca de trinta mil unidades[26].

25 WEID, Elisabeth von der. As primeiras intervenções tecnológicas no espaço urbano do Rio de Janeiro – séculos XVIII e XIX. In: Anais do XXII Simpósio Nacional de História. ANPUH. João Pessoa, 2003.

26 ALMANACK Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para o ano de 1869, p. 97.

A fazenda e olaria também pertenceram ao Jacintho Bernardino Pinto da Fonseca, irmão do comendador Francisco Pinto da Fonseca, sendo proprietário de quatro fazendas contíguas na freguesia de Inhomirim, sendo a fazenda de Pau Grande, da Cachoeira, do Furtado e Porto Rico e pai de Francisco Pinto da Fonseca Telles, barão da Taquara.

A presença de Jacintho Bernardino Pinto da Fonseca nas relações econômicas e políticas da época merece destaque. Em 1876, atuava como agente consular de Portugal em Petrópolis, além de ser sócio de Bernardino Marques da Cunha Bastos na firma Fonseca & Bastos.

Assim como a olaria do Anhangá, forneceu tijolos para a construção da primeira secção da estrada de ferro Dom Pedro II, a olaria da Barra de Suruhy, enquanto posse da firma Pinto da Fonseca & Almeida, forneceu tijolos a estrada de ferro Príncipe do Grão-Pará, para a construção do trecho entre Raiz da Serra da Estrela e Petrópolis. Na figura 2 podemos perceber a opulência da antiga olaria, com a sua sede administrativa, porto e área produtiva. O contrato entre Jacintho Pinto da Fonseca e José Thomaz de Almeida foi firmado no ano de 1886, com um capital de 66:333$470[27].

Na primeira metade do século XX, a atividade oleira foi gradualmente perdendo o prestígio de outrora, cedendo espaço a novos empreendimentos industriais e reduzindo sua presença no mercado fluminense. O último proprietário foi Manoel Esteves de Almeida, capitalista, proprietário de estância de lenha na Saúde, praia do Botafogo[28] e Côrrea Dutra, acionista da Companhia Commercio de Lenha e Materiaes. A última menção à olaria da barra do Suruhy nos periódicos foi no ano de 1916, sugerindo que a sua falência se deu na década de 1910.

27 JORNAL do Commercio. Rio de Janeiro, 21 mai. 1886, n. 140. Disponível em: https://hemeroteca-digital.bn.gov.br/. Acesso em: 7 nov. 2025.

28 Em Botafogo, Manoel Esteves de Almeida era proprietário da firma Almeida & Filho, sendo o sócio o seu filho Manoel Esteves de Almeida Junior.

Figura 2 – Olaria da Barra do Suruhy, c. 1911.



Fonte: ARQUIVO Nacional (AN). Fotografias aéreas assistidas pela Comissão Fiscal de Desobstrução dos rios da Baixada do Rio de Janeiro, RJ. 1911. Foto 463/13. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_O2/0/FOT/0463/BR_RJANRIO_O2_0_FOT_0463_d0013de0019.pdf. Acesso em: 7 nov. 2025.

A decadência da olaria da Barra de Suruhy insere-se em um contexto mais amplo de transformações econômicas e produtivas no recôncavo da Guanabara. As mudanças nos modos de transporte, nas dinâmicas comerciais e nas formas de produção ao longo do final do século XIX e início do XX alteraram significativamente o papel dessas manufaturas locais. O progressivo enfraquecimento das atividades fluviais e a reorganização das redes de abastecimento contribuíram para a perda de relevância dessas olarias, que, até então, desempenhavam função importante na economia regional.

Considerações finais

A partir desses elementos, é possível delinear o lugar ocupado por Estrela no contexto da industrialização regional fluminense ao longo do século XIX. Em primeiro lugar, destaca-se que a transição das técnicas manuais tradicionais para o uso de máquinas a vapor, especialmente as fornecidas pela firma inglesa Clayton & Co., não apenas modernizou a produção de tijolos e telhas, mas também reconfigurou as dinâmicas comerciais e urbanas da região. As vilas de comércio em torno da baía de Guanabara, como Estrela, inseriram-se em um processo de integração das redes de abastecimento e circulação econômica, bem como participaram da modernização tecnológica em curso.

Ao longo da análise, verificou-se que o caso de Estrela ilustra de modo exemplar a contradição entre modernização técnica e permanência das estruturas escravistas. Longe de romper com o regime de trabalho cativo, as olarias locais incorporaram a mecanização sem alterar substancialmente suas bases sociais, confirmando a tese das "raízes escravas da modernização capitalista". Assim, a experiência estrelense insere-se no padrão nacional de industrialização conservadora, em que inovação e escravidão coexistem, revelando tanto a capacidade de adaptação das elites regionais às novas demandas do mercado quanto os limites estruturais do desenvolvimento industrial brasileiro oitocentista.

O emprego do maquinário a vapor nas olarias, somado à expansão das rotas de distribuição e ao fortalecimento da infraestrutura portuária, exemplifica como o incremento tecnológico se articulou às transformações urbanas e ao crescimento do mercado regional. As olarias de Estrela deixaram de atender apenas às demandas locais e passaram a fornecer materiais para grandes empreendimentos, como as estradas de ferro Dom Pedro II e Príncipe do Grão-Pará, revelando a inserção das unidades produtivas de Estrela em circuitos econômicos mais amplos.

Mais do que isso, a análise das olarias demonstra que a melhoria técnica implicou também mudanças nas relações de trabalho e nos padrões de investimento das elites locais. Os proprietários que apostaram na adoção das novas tecnologias asseguraram maior competitividade e protagonismo na oferta de materiais para a urbanização do Rio de Janeiro e para obras de infraestrutura, como as redes de saneamento e transporte. Essa dinâmica demonstra como a industrialização se entrelaçou à reorganização social e econômica do recôncavo da Guanabara.

Referências

ALMANACK Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para os anos 1860-1880.

ARCHIVO Municipal. Rio de Janeiro, 15 ago. 1861, n. 119.

ALMICO, Rita de Cássia; SARAIVA, Luiz Fernando. Raízes Escravas da modernização capitalista. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói. 2017.

ALVARENGA, Thiago de Oliveira. A Caixa Econômica da Corte: desenvolvimento, centralização e expansão da poupança brasileira (1861-1889). Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.

ARQUIVO Central do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ). Fundo Relação do Rio de Janeiro (1833-1890). Inventário post-mortem de João Ricardo de Carvalho Bulhões, 1872.

ARQUIVO Nacional (AN). Fotografias aéreas assistidas pela Comissão Fiscal de Desobstrução dos rios da Baixada do Rio de Janeiro, RJ. 1911. Foto 463/13. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_O2/0/FOT/0463/BR_RJANRIO_O2_0_FOT_0463_d0013de0019.pdf. Acesso em: 7 nov. 2025.

ARQUIVO público do estado do Rio de Janeiro (APERJ). Documentos das Coletorias de Estrela endereçados à Diretoria da Fazenda Provincial. 1839–1887. Notação 363, maço 2, caixa 105.

BEDFORDSHIRE MERCURY. Bedford, 6 jun. 1859.

BRICK-MAKING MACHINE. By Mr. Henry Clayton, Atlas Works, London. In: THE PRACTICAL MECHANIC'S JOURNAL. London: Longman, Brown, Green, Longmans and Roberts; Glasgow: Offices of The Practical Mechanic's Journal, 166 Buchanan Street; New York: Wiley and Halsted, 351 Broadway, v. 1, apr. 1856 – mar. 1857.

CAMPOS, Maria da Glória de Carvalho. Causas Geográficas do Desenvolvimento das Olarias na Baixada de Guanabara. In: Revista Brasileira de Geografia. Ano XVII. Abril-Junho. N. 2º. Rio de Janeiro, 1955.

CANO, Wilson. Alguns aspectos da concentração industrial. In: Formação Econômica do Brasil: A experiência da industrialização. São Paulo. Saraiva. 1978.

FRIDMAN, Fania. A urbanização da Província do Rio de Janeiro. In: Urbanizações brasileiras, 1800–1850. In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique (orgs.). 1ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023.

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

HEREFORD TIMES. Hereford, 19 jul. 1845.

HONORATO, Cézar; MANTUANO, Thiago. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. In: Acervo, v. 28, n. 1, p. 144–158, 2015.

JORNAL do Commercio. Rio de Janeiro, 21 mai. 1886, n. 140.

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

MARCONDES, Renato Leite. O evolver demográfico e econômico nos espaços fluminenses: 1780-1840. In: Estudos Econômicos (São Paulo), São Paulo, Brasil, v. 25, n. 2, p. 235–270, 1995.

MARTINS, Monica de Souza Nunes. O espetáculo da economia: a Primeira Exposição Nacional da Indústria no Império do Brasil, em 1861. In: Topoi (Rio de Janeiro), v. 21, n. 44, p. 497–517, maio 2020.

O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL: ou collecção de memorias e notícias interessantes. Rio de Janeiro: Typographia de N. K. Vianna & Filhos, 1861.

PIZARRO E ARAÚJO, José de Souza Azevedo. Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias annexas a jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil. Vol. 1 a 3. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1820.

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

PONDÉ. Francisco de Paula e Azevedo. O porto da Estrela: In: R. IHGB, v. 293. Rio de Janeiro, 1971.

PRADO JÚNIOR. História e desenvolvimento: a contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro. 4ª ed. São Paulo. Boitempo, 2021.

REVISTA DO INSTITUTO POLYTECHNICO BRASILEIRO. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artistico, Tomo II, jul. 1868.

SARAIVA, Luiz Fernando; NABARRO, Wagner; GOLDFEDER, Pérola. (orgs.) Atlas histórico e econômico do Brasil no século XIX. Brasília: Senado Federal; Niterói: Eduff, 2024.

SINDER, Matheus. O Nascimento da Indústria no Brasil: economia escravista, fábricas e capitalismo no século XIX (1808-1870). Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2023.

SOARES, Luiz Carlos. A escravidão industrial no Rio de Janeiro do século XIX. In: SOARES, Luiz Carlos; SARAIVA, Luiz Fernando (orgs.). Histórias de trabalho e trabalhadores: reflexões da história econômica entre o trabalho escravo e o trabalho livre. 1. ed. São Paulo: Hucitec, 2024.

WEID, Elisabeth von der. As primeiras intervenções tecnológicas no espaço urbano do Rio de Janeiro – séculos XVIII e XIX. In: Anais do XXII Simpósio Nacional de História. ANPUH. João Pessoa, 2003.

WOOD, Ellen M. A Origem do Capitalismo. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor. 2001.

Recebido em 02 de março de 2025
Aprovado em 19 de novembro de 2025