Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro, v.11, 2025
ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

A IMPORTÂNCIA DE IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA, O VISCONDE DE MAUÁ, NO DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA NO BRASIL

THE IMPORTANCE OF IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA, THE VISCOUNT OF MAUÁ, IN THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS IN BRAZIL

Antônio Cesar Aielo

Mestre em Processos de Ensino, Gestão e Inovação (Uniara), Brasil.

E-mail: antonio.aielo01@etec.sp.gov.br

Emerson Aparecido Augusto

Doutorando em Ciência, Tecnologia e Sociedade (UFSCar), Brasil.

E-mail: emerson.augusto@etec.sp.gov.br

Fabrício Augusto Correia da Silva

Doutor em Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação (Unifesp), Brasil.

E-mail: professorfabricioaugustosilva@gmail.com

Recebido: 01/06/2025 – Aceito: 13/06/2025

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo principal investigar a vida e obras de um grande empreendedor que fez muito pelo Brasil, embora não tenha tido retribuição. Um pioneiro na construção da ferrovia no Brasil, empresario e um grande criador de bancos no Brasil e no mundo.Isto posto surge um grande visionário e desbravador da logistica no território brasileiro. Como pudemos ver, o Visconde de Mauá investiu no Brasil, porém o Brasil não estava preparado para receber seus ideias de industrialização. A ação da elite agrária exportadora brasileira aliada a visão conservadora de D. Pedro II que não permitiram ao Brasil um caminho de capitalismo moderno que Irineu propunha ao nosso país, com foco na transformação e industrialização. O trabalho também mostra o caminho inicial do desenvolvimento da ação logística no território brasileiro e a importância de Mauá na construção desse processo. Implementando projetos de ferrovias, companhias

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

de navegação e açoes diretas de movimentações de transporte para o escoamento de nossa produção, ora empregada no império.

Palavras-Chave: Logística. Empreendedor. Industrialização. Desenvolvimento.

ABSTRACT

This research aims to investigate the life and works of a great entrepreneur who did much for Brazil, although it has not been retribution. A pioner in railway construction in Brazil, entrepreneur and a great creator of banks in Brazil and world. This post comes a great visionary and trailblazer of logistics in Brazil. As we see, the Visconde de Mauá invested in Brazil, but Brazil was not prepared to receive their industrialization ideas. The action of the Brazilian exporter agrarian elite allied to conservative view of D. Pedro II not allowed Brazil to a modern capitalist path that Irineu proposed to our country, focusing on the transformation and industrialization. The work also shows the initial path of the logistics action development in Brazil and the Mauá importance in the construction of this process. Implementing projects of railways, shipping companies and direct actions transport movements to the flow of our production, now employed in the empire.

Keywords: Logistics. Entrepreneur. Industrialization. Development.

1. INTRODUÇÃO

O grande problema dessa pesquisa foi o de encontrar posições claras do comportamento e da ação de Mauá. Existe uma dicotomia em relação as ações dele. Ora dizendo que se beneficiou das benesses de recursos do Estado para os seus projetos, ousados para aquela época, ora dizendo ser importante para o desenvolvimento econômico brasileiro. Sua visão, em nosso entender, era de um capitalista que almejava o lucro, com toda a certeza, mas com ações que desenvolveriam o Brasil e na posição de Adam Smith “o capitalismo e a riqueza das nações só serão ampliadas com o aumento da base de consumo”.

Por isso criou empresas de base como estaleiros e siderúrgicas, pois o aço vindo do minério seria a empresa mãe do desenvolvimento industrial de um país capitalista, a revolução industrial vivida na Inglaterra e nos Estados Unidos estavam prosperando e prosperaria uma economia industrial em nosso país rico em ferro. Criou uma base financeira sólida com bancos gerando créditos a juros mais baixos

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

do que o mercado praticava para fomentar a indústria nacional, criou ferrovias e empresas de navegação para o escoamento mais rápido de nossa produção, além de modernizar nossas cidades gerando iluminação à gás e redes de água e esgoto.

Isso tudo se torna importante para mim um país se desenvolvesse e usufruísse totalmente do retorno social gerado pelo capital. Importante salientarmos que um país só se tornará rico se distribuir melhor sua renda e para isso necessitaria ter uma política industrial de transformação. Se ficássemos apenas como uma economia primário-exportadora ficaríamos sempre como um país dependente de economias mais avançadas. Era isso que Mauá pretendia em seu processo de industrialização. A convicção da necessidade de industrialização do Brasil começara a se formar após viagem à Inglaterra em 1840, aos 27 anos. Assim se expressa a respeito na “Exposição aos credores”: “Era já então, como é hoje ainda, minha opinião que o Brasil precisava de alguma indústria, dessas que podem medrar sem grandes auxílios, para que o mecanismo da sua vida econômica possa funcionar com vantagem; e a indústria que manipula o ferro, sendo a mãe das outras, me parecia o alicerço dessa aspiração “.

Em 1846, compra o estabelecimento da Ponta de Areia em Niterói. Transforma-o com grandes investimentos em dinâmica fábrica. O número de operários atinge mil postos de trabalho. Em sua produção, figuram tubos para encanamento de água, caldeiras para máquinas a vapor, engenhos de açúcar, serras, guindastes, prensas, galgas para fábricas de pólvora, molinetes, e mais de 72 navios, quinze dos quais para a Guerra do Paraguai.

Mauá leva seu espírito empreendedor a várias áreas: metalurgia, transporte ferroviário, transporte marítimo, navegação a vapor no rio Amazonas, iluminação do Rio de Janeiro, construção do cabo submarino (telégrafo submarino Brasil-Europa), bancos e companhias internacionais; sua ação alcança seis países.

Isso tudo levamos ao conhecimento dos interessados leitores, através desta obra que trata das questões positivas deste grande brasileiro que foi Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá.

O objetivo geral do trabalho é mostrar como foi o pensamento e a atuação do empresário Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, em sua vivência nos meados do século XIV no Brasil. Pretende-se mostrar o grande feito de Mauá

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

em querer a todo custo iniciar um processo de desenvolvimento econômico em terras brasileiras, através da industrialização. Colocar em prática um processo industrial que era aquilo que acontecia num mundo em transformação. Criou bancos com práticas de juros mais baixos que o mercado praticava para fomentar a indústria nacional. E também explicitarmos o início do processo logístico em território brasileiro, onde Mauá teve grande peso e importância.

2. METODOLOGIA

A metodologia será pesquisas em publicações didáticas, filmes e sites da internet, mostrando a atuação histórica de Irineu, consumando um trabalho de aprofundamento histórico e econômico em sua trajetória.

A pesquisa bibliográfica é importante para uma construção efetiva de uma investigação, ou seja, após a escolha do tema é necessário fazermos uma revisão bibliográfica do tema apontado. Essa pesquisa auxilia na escolha de um método mais apropriado, assim como na autenticidade da pesquisa.

3. A ESTRUTURA DE TRABALHO

Inicialmente iremos abordar a sua biografia, desde a infância em Arroio Grande no interior do Rio Grande do Sul até sua atuação no Rio de Janeiro. Sua família, seu autoconhecimento e os primeiros passos para o futuro. Depois iremos abordar os negócios e empreendimentos detalhando os principais, inserindo-os no contexto mundial da época. A participação e sociedade de Irineu com Richard Carruthers, grande empresário escocês que foi muito mais que um sócio, mas um segundo pai. As atividades industriais de Mauá e as atividade bancárias. Abordaremos detalhadamente as ferrovias e a companhia de navegação do Amazonas. As suas iniciativas de incremento à logística no Brasil e finalmente sua falência e a sua morte.

3.1 Os primórdios

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

Irineu Evangelista de Souza, barão e depois visconde de Mauá, foi, como tantos outros, um exemplo de homem que viveu à frente de seu tempo, em um país que não estava preparado para acolher suas ideias e seus empreendimentos.

No dia 28 de dezembro de 1813, numa pequena casa da estância de Arroio Grande, próximo à Jaguarão e também muito próximo à fronteira sul com o Uruguai, no Rio Grande do Sul, nasceu o segundo filho de Mariana de Jesus Batista e João Evangelista de Souza, Irineu Evangelista de Souza.

Os títulos de barão e posteriormente visconde, como ficou conhecido, foram dados pelo imperador Dom Pedro II, no Brasil Império.

Irineu ficou órfão de pai aos cinco anos de idade, ao qual foi morto no retorno de uma viagem ao Uruguai. Como era dificultoso para as mulheres naquele tempo tomarem conta de uma fazenda de gado sozinha e quando Irineu Evangelista de Sousa completou nove anos sua mãe resolveu arranjar outro marido, porém, a condição imposta pelo seu novo esposo, comum naquela época, era não ter os filhos de casamento anterior morando sob o mesmo teto, então Mariana resolveu desfazer-se de seus filhos: Guilhermina casou antes dos seus doze anos, e Irineu Evangelista de Sousa, com seus nove anos de idade foi morar com o tio no Rio de Janeiro. O tio, que era irmão de Mariana, tinha o mesmo nome do pai, José Batista de Carvalho. Naquela terra de fazendeiros, ele seguira um caminho peculiar: era comandante do navio de um dos grandes comerciantes do Rio de Janeiro que comprava charque e farinha de trigo do Sul. (Caldeira, 1995, p. 53)

A viagem do Barão até o Rio de Janeiro, não foi apenas uma viagem, mas sim, uma transformação muito grande de uma criança para um homem.

A família de Irineu Evangelista de Souza era composta, principalmente por três mulheres, no ano de 1861: Mariana Jesus Batista de Carvalho, sua mãe, Guilhermina de Sousa Machado, a sua única irmã, e sua sobrinha maria Joaquina de Souza sua sobrinha. Sua irmã era viúva, assim com a sua mãe, partiram para morar com o filho, irmão e tio no Rio de Janeiro.

Depois de poucas escolhas Irineu decidiu-se casar com sua sobrinha, Maria Joaquina de Souza, que na época tinha 15 anos de idade. Este fato de casamentos com parentes era comum naqueles tempos de Brasil colônia, portanto sem novidades para uma sociedade arcaica de colonização portuguesa.

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

Maria Joaquina de Souza, filha única de sua irmã Guilhermina, foi apelidada de “May” tornando-se a baronesa, como também tinha sido chamada a primeira locomotiva, que fez parte da primeira Estrada de Ferro, que ligava Niterói até o início da Serra de Petrópolis, ao qual Irineu foi o idealizador e construtor, “A Baroneza”. Do casamento com sua sobrinha Maria Joaquina de Sousa Machado, que foi sua companheira dedicada até o fim de sua vida, Irineu teve ao todo dezoito filhos, onde apenas onze nasceram com vida: Lísia, Irineu, Irineu Evangelista, Henrique, Artur, Maria Carolina, Ricardo, Lísia Ricardina, Hermínia, Irene e Alice. Dos onze filhos nascidos vivos, sete atingiram a idade adulta e apenas cinco sobreviveriam após a morte do pai, em 1889. Essas mortes prematuras da maioria de seus filhos, foram atribuídas a doenças, devido à proximidade do grau de parentesco entre Irineu e sua esposa, e dos problemas genéticos desse fato decorrentes.

O menino criado nas vastas planícies gaúchas, crescia os olhos perante os vários morros cariocas próximo à chegada ao Rio de Janeiro. Olhava extremamente curioso para os aspectos urbanos da capital federal, pensando um dia em vencer e prosperar.

Aquelas pessoas andando de um lado para outro vendendo aqueles objetos, animais e alimentos exóticos pelas ruas da cidade, instigava a curiosidade do menino Irineu. Levado pelo tio, foi apresentado ao comerciante João Rodrigues Pereira de Almeida, que não era apenas comerciante, mas também um banqueiro, armador e traficante de escravos, um excelente e lucrativo negócio para os empresários do império.

João Rodrigues Pereira de Almeida, que por uns bons anos seria, além de patrão, o seu pai e senhor, praticava ações que eram comuns aos senhores residentes na capital federal do Rio de Janeiro. Enquanto tentava se acostumar com as imensas quantidades de mercadorias, incluídas aí muitos escravos, Irineu começou a tomar conhecimento de todos os afazeres do estabelecimento, com apenas nove anos de idade. Naquela época meninos de mais de sete anos de idade eram considerados” rapazes” nos sensos, nove anos era geralmente

Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro, v.11, 2025
ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

considerada uma boa idade para começar no trabalho de caixeiro[1]. Esse foi o primeiro emprego de Irineu, onde tomou conhecimento de tudo o que acontecia no comércio, tendo ficado mestre nas questões urbanas mostradas por essa "arte".

3.2 Educação técnica de Mauá

A vida intelectual e profissional de Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá, efetuou-se por uma via diferenciada, longe das escolas. A sua formação econômica divergia daquela oferecida à população escolarizada da época e estava vinculada às atividades práticas exercidas, tanto por ele como por sua família de descendentes de imigrantes europeus, para garantir a manutenção de suas vidas.

Sua alfabetização iniciou-se no seio familiar, preconizado inicialmente por sua mãe e pela ambientalização católica na comunidade onde nascera em Arroio Grande. Tornando-se assim um grande manipulador de cálculos matemáticos, facilitando sua carreira de contador e empresário no futuro.

Em 1822, no início do Império brasileiro, Irineu Evangelista, chegou ao Rio de Janeiro, onde permaneceu até o final de sua vida, em 21 de outubro de 1889. Observação colocada por Vainfas (2002, p. 388) onde afirma que: "sua vida confunde-se com a do Império, não só cronologicamente, mas por sua participação ativa para inserir o Brasil nos quadros da modernidade".

Na capital do Império, graças à influência do seu tio José Batista de Carvalho, iniciou sua carreira e trajetória na pequena loja comercial de João Pereira de Almeida. Na época o comércio[2], segundo Faria (1958 p. 49), era considerada

[1] Pessoa que trabalha em estabelecimento comercial atendendo os clientes no balcão; balconista; indivíduo que transporta e entrega nos domicílios as mercadorias; entregador. (1)

[2] O sistema social existente no país fazia com que o trabalho fosse visto como algo humilhante e imposto pela escravidão. Durante séculos se estabeleceu esta crença de que o esforço físico era uma atividade própria para os escravos. Por isso o homem branco considerava degradantes tanto o trabalho físico quanto o trabalho da terra. Nas camadas ativas da população existia uma evidente divisão de tarefas: dos negócios retalhistas cuidavam os portugueses; já as exportações e importações, ficavam à cargo dos ingleses, que se beneficiaram dos tratados comerciais acordados, primeiramente com Portugal e, depois, com o Brasil A outra face do país descansava sobre os senhores de engenho, os proprietários de minas, os fazendeiros, os criadores de gado e sobre os traficantes de escravos (BESOUCHET, 1978, p. 25).

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

uma profissão inferior, destinada aos portugueses pobres e brasileiros analfabetos. Isso levava os rapazes de boa família a se distanciarem dele, todavia, foi ali que Mauá iniciou sua vida profissional, no comércio.

Em sua ânsia de saber, conforme Ganns, (1998, p. 22), fez com que um dos fregueses da antiga casa se dispusesse a lhe dar aulas após o expediente. Dessa forma, Mauá teve contato com a contabilidade, com o francês, com o inglês e outras matérias. Os livros eram guardados sob o mesmo balcão onde ele "dormia poucas horas à noite*".* Aproveitava para estudar também, nos momentos em que o patrão se ausentava, pois este, embora sendo bom, enquadrava-se no pensamento da época segundo o qual para ser caixeiro, não era necessário ser letrado.

Deste modo, antes de completar doze anos Sousa transferiu-se, na função de caixeiro, para uma loja comercial de maior importância, do português João Rodrigues Pereira de Almeida. Aos treze anos, devido a sua postura correta, já havia adquirido a confiança do patrão e era o responsável pela guarda das chaves do cofre[3].

Durante o período em que foi caixeiro na loja de Pereira de Almeida, Irineu Evangelista de Sousa teve acesso a todo o mecanismo que regia o comércio no Brasil, pois, segundo Murasse (2001, p.72), ele diferia dos demais comerciantes portugueses da época visto que, além de atuar no comércio, era banqueiro, armador, industrial e sua maior fonte de lucro estava no tráfico de escravos. Por volta de 1829, continua a autora, Pereira de Almeida, em consequência da crise econômica que atingiu várias casas comerciais portuguesas, decidiu liquidar seus negócios através de uma falência amigável. Por isso, colocou à disposição de seus

---

[3] BESOUCHET, L. Mauá e seu tempo. Na p.181, a autora informa haver grande dúvida com relação ao nome do comerciante português que, em 1823, acolheu Irineu como caixeiro. Consta em alguns registros comerciais João Rodrigues Pereira de Almeida (nome utilizado por FARIA); em outros Antônio José pereira de Almeida. Continua BESOUCHET, "*como a casa comercial nos registros comerciais dos almanaques do Rio de Janeiro, desde 1823 até 1829 aparecem os 'Rodrigues de Almeida' para depois desaparecer completamente, é justo perguntar se não se tratava de dois irmãos".*

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

credores todos os seus bens particulares, inclusive a sua casa. Seu credor principal Richard Carruthers, comerciante escocês "proprietário da Carruthers & Co., uma das maiores empresas de importação da praça", negou-se a receber o pagamento, pois, segundo ele, na Inglaterra o lar era intocável.

Em retribuição ao favor, Almeida apresentou Irineu ao escocês que, segundo Ganns (1998, p. 23), entregou o menino como se fosse uma joia. Faria (1958, p. 63) ao referir-se a este episódio afirma terem sido estas as palavras de Pereira de Almeida: *"... quero pagar-lhe este serviço, dou-lhe um bom caixeiro".* Já Besouchet (1978, p. 26) acrescenta mais um dado: "Aceita, porém o caixeiro Irineu Evangelista como auxiliar de contabilidade. Será Carruthers o homem do destino". Aliás, Mauá, ao escrever sua autobiografia, emprega muitas vezes a palavra destino para definir a força que o arrastou desde essa época à realização de grandes empresas. O destino, a sua competência e seu tino comercial, é que o levaria a ser um dos homens mais ricos do Brasil.

Carruthers, homem inteligente e educado, percebendo a dedicação e a diligência de Irineu Evangelista de Sousa, apresentou-o ao mundo dos negócios internacionais. Assim, através da sua tutela, Mauá, cresceu e prosperou. Em tempo hábil dominou o inglês e aprendeu a calcular juros na moeda inglesa, a libra esterlina. (Bianchi, 1987, p.27)

Sua sede de conhecimento levou-o a estreitar relações de amizade com seu patrão, e este, por sua vez, abriu-lhe, sem acanhamentos, sua biblioteca particular. Essa aproximação, afirma Caldeira (2001, p. 117), transformou Carruthers de professor em "companheiro de debates", isto porque, "com o tempo, o caixeiro que quanto mais trabalhava e estudava, mais queria trabalhar e estudar acabou substituindo os ingleses em muitas conversas sérias. Irineu deixava-se levar, embevecido pela sabedoria do patrão, e moldava cada vez mais seu comportamento pelas lições".

Irineu Evangelista de Sousa possuía, aponta Caldeira (2001, p. 117), algum conhecimento de Economia Política, adquirido através dos manuais de José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu, que era uma leitura obrigatória entre os caixeiros portugueses. Porém, somente quando se transferiu para a Carruthers & Cia cursou a disciplina completa, ministrada pelo seu patrão durante os finais de semana e no

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

período da noite. Dentre os títulos utilizados e que foram importantes para sua atualização estão “A Riqueza das Nações “de Adam Smith e obras de David Ricardo. Assim, através de Carruthers, Irineu Evangelista teve a oportunidade de conhecer a Inglaterra sem ter saído do país. A sua formação, segundo Ruiz (1972, p. 13), tornou-se assim, *“tipicamente inglesa”.*

Esta formação intelectual de Irineu Evangelista ocorreu, entretanto, fora das instituições de ensino. Enquanto aqueles que frequentavam as escolas aprendiam humanidades, ele estudava economia e política. E foi este conhecimento que contribuiu para a formação de um homem tão incomum para a época.

Caldeira (2001, p. 145) afirma que Carruthers ensinou-lhe tudo, e, após isso, lhe concedeu a independência para agir por conta própria, confiando-lhe aquilo que lhe era mais caro: uma parte do capital da empresa.

A viagem à Inglaterra em 1840, segundo Ganns (1998, p. 29) foi um marco decisivo na sua ascensão profissional. Visitou os aspectos produtivos das tecelagens inglesas mostrados pela Revolução Industrial. Durante sua visita àquele país, conforme Caldeira (2001, p. 160), conheceu a forma mais avançada do desenvolvimento material e comprovou, na prática, o que a teoria o havia ensinado.

Na opinião de Besouchet (1978, p. 28), esta viagem foi a responsável pela passagem da carreira comercial à carreira industrial de Sousa, fazendo surgir o novo personagem que seria o responsável pelo início do desenvolvimento do país. Ficou entusiasmadíssimo com a possiblidade de levar à industrialização ao território brasileiro, bem como tudo aquilo que surgia de positivo, em termos de desenvolvimento econômico que a revolução industrial criava.

Movido pelo espírito público e na ânsia pelo desenvolvimento (Souza, 1998, p. 7), Mauá lançou-se em vários empreendimentos pioneiros: da metalurgia, iluminação urbana, serviços de infra-estrutura urbana a estradas de ferro, até o setor bancário. Foi responsável, direta ou indiretamente, pela construção das primeiras ferrovias de norte a sul do país. O Rio de Janeiro deve muito à Mauá pelos diversos projetos de infra-estrutura urbana e modernização implementados na capital do império.

Assim ao buscar a compreensão de como ocorreu a educação e a trajetória profissional e intelectual de Irineu Evangelista de Sousa, podemos perceber que,

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

entre a instrução oficial oferecida naquele período, e o aprendizado de Mauá, nada havia em comum. Aquela visava à cultura literária impregnada de retórica que tinha por finalidade a formação da elite, enquanto a educação recebida por Mauá, possuía fins práticos, seu aprendizado estava relacionado com a sua atividade, sendo um instrumento útil para o aperfeiçoamento de suas aptidões para o trabalho.

Desta forma a educação elitista visava a manutenção da ordem vigente. A educação de Mauá foi igualmente elitista, porém nos moldes ingleses. Por isso o projeto de desenvolvimento que ele tinha para o país defendia a abolição dos escravos, a utilização do trabalho livre e uma economia fundada em produção de mercadorias e transformações manufatureiras e não na agricultura. E esta proposta conflitava com os interesses da elite agrária. A elite agrária brasileira se tornou um empecilho às suas ideias e realizações, atrasando nosso país, nos levando a um capitalismo tardio.

3.3 Mauá e Carruthers

Com a decadência da atividade comercial de João Rodrigues Pereira de Almeida em 1829, em decorrência da crise econômica que atingira várias casas comerciais portuguesas do Rio de Janeiro, ele decidiu liquidar seus negócios através de uma falência amigável. Colocando à disposição de seus credores todos os seus bens particulares, inclusive a sua casa. No rol dos grandes comerciantes da cidade estava o escocês, Richard Carruthers, proprietário da Carruthers & Company, uma das maiores empresas de importação e exportação. Carruthers, pela tradição inglesa não quis receber o imóvel pois dizia que a casa em que habitava era sagrada e não podia recebê-la como pagamento, como dizia Ganns (1998, p.22): “Na Inglaterra, home é sagrado!”. Almeida então teve a iniciativa de oferecer Irineu aos serviços de Carruthers retribuindo o seu gesto de desprendimento.

Richard Carruthers era um homem diferente daqueles que o cercavam na época. Tinha muito dinheiro, uma empresa sólida, mas não se portava igual as

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

pessoas daqueles tempos. Executava tarefas exóticas e diferenciada para a sociedade estrangeira que vivia no império brasileiro.

Quando Irineu Evangelista de Souza mudou-se para a colônia inglesa onde mais tarde seria a Carruthers & Company, local onde vivera bons anos de sua vida. Ao passar do tempo Irineu conquista a confiança de Carruthers se tornado seu sócio. Como cita Lima (1963, p.16): “aos dezessete anos, transferiu-se para a casa Carruthers & Cia (pertencente a ingleses), da qual acabaria por tornar-se sócio, sete anos mais tarde.” Começando ali a colocar em prática suas ideias preconizadas quando saiu de Arroio Grande.

Ficou ali por quinze anos aprendendo e se aprimorando com as técnicas, dessa arte que era o comércio, mas pela ótica inglesa, como é citado por Ganns (1998, p. 25,28): “as faculdades criadoras aí fazem o training progressivo, nesse estágio de 15 anos – para a sua preparação da vida pública.”

O comércio com a Inglaterra se fortalece ainda mais em 1810, com a abertura aos portos amigos (Inglaterra) feita por Dom João VI. Em pouco tempo, cerca de quatro anos, o comércio exterior passa de 22 mil contos para 80 mil contos. Esse decreto viria beneficiar mais ainda os ingleses como acentua. Esse benefício e privilégio alfandegário, dado aos ingleses, teria a contrapartida do apoio da grande esquadra inglesa nos territórios marítimos portugueses, através de uma taxa alfandegária de 1% paga pelos portugueses.

Com isso fortalece-se ainda mais a atividade comercial brasileira dando apoio aos projetos de Irineu.

3.4 Atividades Industriais

Quando tinha ainda 27 anos Irineu fez sua primeira viagem à Inglaterra, que mudaria logo suas ideias de comerciante o transformando em empreendedor. Iniciando no Brasil em várias áreas, como a metalurgia, a estrada de ferro até o setor bancário. Com ideias de industrialização Mauá funda bancos pensando em fomentar a atividade industrial, oferecendo créditos a juros mais baixos, do que aqueles que eram praticados no mercado. Quanto as ferrovias, Irineu Evangelista de Souza foi responsável, direta ou indiretamente, pela construção das primeiras

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

ferrovias de norte a sul do país. Se alguém pensa em ferrovias em nosso país, podemos pensar imediatamente nas iniciativas de Irineu As ferrovias foram, na visão vanguardista de Irineu aquilo que puxaria o desenvolvimento de nosso país, trazendo indústrias da siderurgia e máquinas, que ele havia vislumbrado com sua primeira visita à Inglaterra.

Na volta de Irineu Evangelista de Souza ao Brasil. Ele inicia por aqui nos anos que se sucedem, o que vira na Europa. Inicia liquidando a Casa Comercial mudando o espectro de seus negócios pra a área industrial, afirma Claudio Ganns (1998, p.44): “nessa ora de transição, depois de liquidada a atividade mercantil – estará, aos 33 anos de idade, a projetar-se para o campo das iniciativas construtoras que são as mais próximas antecipações de sua vida pública.” Depois entende-se com o Marcelino de Brito, ministro do Império em 1845 sobre o fornecimento de tubos para encanar as águas do rio Maracanã e rio Andaraí Grande.

Com a sua fortuna, Irineu começa a investir, em algo até então inimaginável no Brasil colônia: a indústria. Seu primeiro empreendimento foi a empresa de Fundição Ponta de Areai, localizada em Niterói, adquirida em 1845, que produzia tubos para canalização do Rio Maracanã e para a construção de navios a vapor. Como afirma Ganns (1998, p.45 e 46) “aí se constroem no período de onze anos, cerca de 72 navios- alguns dos quais auxiliaram nos transportes de tropas brasileiras na costa do Brasil o sistema de navegação a vapor concorrente com navios ingleses”.

Segundo Maringoni(2007, p. 65). , a Ponta da Areia sofreu duas baixas durante a sua existência: “a Ponta da Areia sofreu dois impactos sérios, apesar da prosperidade crescente. O primeiro se deu em 1857, quando um incêndio destruiu suas instalações. Há suspeitas de que a iniciativa tenha sido criminosa.”

A outra baixa foi uma nova legislação aduaneira em 1860, foi a tarifa Silva Ferraz, batizada com o nome de seu patrocinador, o chefe do Gabinete conservador Ângelo Moniz Silva Ferraz, conhecido também como o Barão de Uruguaiana (1812-1867).

Outro fato importante que aconteceu na história do Brasil, que refletiu na vida do Barão de Mauá, foi a criação do rio Amazonas, que até 1850 não tinha um

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

tráfego regular. Em 1852, Mauá obteve a concessão de exploração por trinta anos da navegação do rio Amazonas, fundando a Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas.

Em 1854, foram acesos os primeiros lampiões a gás na cidade do Rio de Janeiro, onde por iniciativa de Mauá, criou-se a Companhia de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro, modernizando e muito a capital do Império

Com o objetivo de financiar esse e outros projetos, Irineu torna-se banqueiro: em 1851, organizou, com um grupo de acionistas, o segundo Banco do Brasil. Os bancos criados naquela época vieram substituir os traficantes de escravos, profissão que estava quase em extinção naquele momento.

3.5 Iniciativas logísticas

Na atualidade estudamos e praticamos cada vez mais a logística, esse ramo da gestão que nos acompanha desde os tempos pré-históricos.

A logística já era praticada de uma forma primária pelos povos nômades, pois se deslocavam de um ponto para outro em busca de água, terras férteis e de alimentos para alimentar sua tribo e também abrigos para se protegerem de animais selvagens e de tempestades.

A logística, como forma sistêmica passa a ser utilizada nas guerras, onde os líderes militares utilizavam a logística para conseguir êxito nas batalhas. As guerras eram longas e geralmente distantes e eram necessários grandes e constantes deslocamentos de recursos, tais como: alimentos, munições, equipamentos, combustíveis etc. Com planejamento e organização, as forças armadas dos exércitos tinham que movimentar suas tropas, armamentos e carros de guerra pesados aos locais e combate envolvendo definição de rotas curtas e longas, as divisões de suprimentos, abasteciam os exércitos nos tempos e locais certos, para aqueles que conseguissem as melhores estratégias de deslocamentos das tropas, suprimentos e equipamentos- Isso passou a ser um diferencial.

As principais funções da logística são: a recepção, o armazenamento e a circulação de materiais para a entrega ao destino final.

Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro, v.11, 2025
ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

Quanto a isso Mauá foi um precursor, pois realizou vários projetos incentivando essas teorias em nosso país na época de sua atuação no império do Brasil. Apesar dos obstáculos enfrentados pelo pensamento atrasado e conservador da elite agrária brasileira que se produzia, mas sem preocupações com as funções básicas da logística que agilizariam os processos aumentando a produtividade. Mauá com pensamento e ações, sempre a frente de seu tempo colocava isso em prática.

São muitas as iniciativas de Mauá em referência ao desenvolvimento das práticas logísticas no império brasileiro. Os iniciais modais logísticos eram preparados desde o início para a locomoção e mobilidade dos produtos agrícolas brasileiros produzidos naquela época para serem escoados para o consumo interno e externo, existentes até então, principalmente os advindos do café.

Essa cultura que iniciou sua produção no Brasil em Belém do Pará deslocou-se para a região sudeste do Brasil desenvolvendo e enriquecendo muito essa região, principalmente São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e o Espírito Santo.

Destacamos a região paulista como a mais promissora desse desenvolvimento envolvendo todo o interior do Estado. A região de Campinas, São Paulo e Santos se destacaram tendo sido onde os cafeicultores fortaleceram muito o seu cultivo. Segundo Iris Geiger da Silva (no site www.revistacafeicultura.com.br em 2009 no artigo: Trens, caminhões de navios) “A produção agrária, principalmente o café desenvolveram-se em Campinas, fomentando a distribuição e a comercialização em São Paulo e a exportação na cidade portuária de Santos. O

Porto de Santos caracterizou-se como o “porto do café. Em 1909, houve um recorde de exportação, quando foram embarcadas 787,8 mil toneladas do produto, o que representou o equivalente a 98% do movimento exportado.”

Com estas informações, e pelo faro comercial que lhe era peculiar, Mauá procurou investir no setor de transportes. Iniciando e implementando as seguintes iniciativas empresariais, voltadas à logística, onde destacamos:

- O estabelecimento da Ponta de Areia;
- Companhia de rebocadores a vapor para o Rio Grande;
- Navegação à vapor do Rio Amazonas;

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

- A Estrada de Ferro de Petrópolis, vulgo Mauá;
- Estrada de Ferro Santos a Jundiaí;
- Estrada de Ferro do Recife A.S. Franco;
- Estrada de Ferro de Antonina à Curitiba;
- Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil);
- Estrada de Ferro Rio Verde (Minas Gerais);
- Estrada de Ferro da Bahia;
- Estrada de Ferro do Paraná à Mato Grosso;
- Companhia Diques Flutuantes;
- Construção do cabo submarino do Brasil à Europa.

Detalhamos aqui alguns desses projetos, que se tornaram ações importantes executadas por Mauá:

4. ESTABELECIMENTO DA PONTA DE AREIA

Em 1840 em uma visita à Inglaterra, Irineu passou por Bristol e identificou uma empresa de fundição de ferro e maquinismos, logo ascendendo uma vontade de levar aquele tipo de indústria para o Brasil, para iniciar um potencial projeto de industrialização em território brasileiro.

Iniciou-se então a empresa–mãe, que iria produzir as matrizes do desenvolvimento industrial brasileiro, que foi a Ponta de Areia, instalada em Niterói. Mauá utilizou uma pequena fundição construída pelo inglês Carlos Colmann e a adquiriu em 1846, fundando o Estabelecimento de Fundição e Estaleiros da Ponta d'Areia.

Iniciou-se o investimento com 300 contos de reis emprestados pelo Governo e pagos integralmente em onze parcelas conforme explanado em (Visconde de Mauá, Rio de Janeiro, 1878, p.09) com produção de navios de vela e a vapor em número de 72 em onze anos de atuação.

Produziam-se navios, instrumentos principais de locomoção em uma época em que não se pensava nisso ações portuguesas, que eram voltadas apenas ao

Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro, v.11, 2025
ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

tráfego de escravos. Os portugueses colonizadores e também os brasileiros do império, tinham a esquadra inglesa para protegê-los e não se importavam com os detalhes importantíssimos relacionados à logística, mas Mauá sim, viabilizando essas produções na sua grande empresa, que foi a Fundição de Ponta de Areia de Niterói.

4.1 Estrada de Ferro Santos a Jundiaí

Como Mauá, sabia do potencial de crescimento da produção de café em solos paulistas, lutou muito por investimentos na logística, mesmo que primários. Visualizando, sempre à frente, perguntava-se de como essa produção teria que ser escoada de uma forma mais rápida e ágil, da origem da produção até o porto de Santos. Isso reduziria custos e fomentaria um aumento de produção. Sendo assim, Mauá, com a administração da estrada de ferro, ganharia com os fretes da utilização da mesma, não só pela sua produção, mas de toda a produção daquela região.

Em conversas iniciadas em 1855, tinha-se a ideia inicial da construção de uma estrada de ferro que, partindo de Santos, passasse pela Serra de Cubatão, se dirigindo às regiões mais produtivas da província de São Paulo, onde a produção de café parecia ter um futuro promissor. Conseguiu-se então uma concessão da estrada[4], sendo que de posse dela, iniciou-se estudos iniciais para a concretização da obra, com abertura de picadas e definições das rotas iniciais, tudo com recursos próprios. No fim de quatro anos após a concessão, a empresa, criada em Londres,

[4] A lei n° 838 de 12/9/1855 e a lei provincial nº 495 de 17 de março do mesmo ano haviam autorizado o governo a fazer a respectiva concessão que, afinal, se concretiza no decreto nº 1759 de 26/4/1856 — privilégio por 33 anos, garantia de juros de 5% sobre o capital de £ 2.000.000. O decreto de 11 de março 1858 aprovou as plantas apresentadas pelo engenheiro Brunlees, com as modificações do engenheiro C. B. Lane. O decreto n° 2124 de 13/3/1858 prorrogou o prazo para a constituição da empresa com a garantia de juro de 2% (provincial). O capital desde o seu início estava assegurado com dividendos de 7%. Os decretos nos 2499 e 2569 de 29/4/1859 e 7/4/1860 garantiram um juro de 7% sobre o capital adicional de £ 650.000, despendido realmente na construção das obras que não estavam computadas no capital primitivo.

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

pelos motivos de facilidades de captação de recursos no mercado inglês, foi lançada no mercado[5] e iniciou-se a busca desses investidores na Inglaterra.

Firmou-se então uma sociedade com a Rothschild & Sons, uma grande empresa inglesa, que possuía negócios em boa parte do mundo, sendo uma grande investidora e executora de grandes projetos mundiais.

Depois de conturbadas relações entre os ingleses e Mauá, este teve que arcar com os custos de todo o empreendimento que funciona até hoje onde escova boa parte da produção de grãos, vindas do Centro Oeste brasileiro, e toda a produção do interior de São Paulo, voltadas para a exportação, até o porto de Santos. Uma obra construída a partir de 1855, que se torna útil até os dias de hoje.

4.2 Fundação Companhia Navegação A Vapor Do Amazonas

Em 1852, Irineu Evangelista realizou a organização da companhia de navegação a vapor do Amazonas, que fazia o tráfego de embarcações de navios a vapor, fabricadas no estaleiro da Ponta da Areia. Foi pioneiro no desbravamento e transporte de mercadorias e passageiros entre os rios amazônicos. Utilizou-se aí das embarcações fabricadas nos estaleiros de Ponta de Areia. Irineu organizou a companhia e a gerenciou até 1866, onde, a partir desse ano, o império concedeu a liberdade de navegação do rio à todas as nações.

4.3 Construção de cabo submarino entre o Brasil e a Europa

Segundo SILVA, Mauro Costa (em artigo de 2010, intitulado: A Telegrafia Elétrica no Brasil- ciência e política na expansão da comunicação) “O telégrafo foi introduzido no Brasil no contexto das mudanças políticas e econômicas ocorridas a partir da década de 1850. Sua implantação foi motivada por interesses políticos

[5] A companhia inglesa foi constituída sob a denominação de S. Paulo Railway Company Limited, e teve autorização para funcionar no Império, com a aprovação dos respectivos estatutos, pelo decreto 2601, de 1º/6/1860.

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

internacionais, ligados ao combate ao tráfico de escravos. Era a principal pendência da diplomacia brasileira com a Inglaterra. A questão foi resolvida, em 1850, com a chamada Lei Eusébio de Queiroz, do Ministro da Justiça Eusébio de Queiroz Coutinho Matoso da Câmara (1812-1868), que proibiu o tráfico de escravos. Esse ministro determinou, na ocasião, que se iniciasse a instalação do telégrafo com a suposta função de auxiliar o combate à escravidão através da comunicação entre pontos de observação da chegada de navios e os quartéis de polícia. A inauguração da primeira linha telegráfica ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, em 11 de maio de 1852, com a ligação via cabo subterrâneo entre o Palácio de São Cristóvão e o Quartel Central no Campo da Aclamação. “

Continuando com SILVA, Mauro Costa (em artigo de 2010) “Para promover o desenvolvimento econômico, o governo brasileiro precisava construir e reformar principalmente estradas, ferrovias e portos a fim de melhorar o escoamento das safras agrícolas destinadas ao mercado exterior. Com tantos investimentos a fazer, o telégrafo ficou em segundo plano. A vinculação do telégrafo à expansão econômica verificou-se em países que possuíam um comércio e indústrias diversificados, onde o tráfego telegráfico intenso justificava os pesados investimentos na instalação, operação e manutenção desse sistema. Numa economia baseada na agricultura monocultora, a necessidade de uma comunicação rápida para realização de transações era bastante minimizada. Sem uma relação com o desenvolvimento econômico e a percepção de um aparelho de comunicação à distância eficaz, o telégrafo no Brasil não se desenvolveu no período de 1852 a 1865.

A partir da década de 1850, dezenas de pedidos de concessão foram solicitados ao governo brasileiro para a utilização de linhas telegráficas terrestres aéreas, subterrâneas e submarinas ao longo da costa e para ligação com a Europa.

A ideia de ter o comando do Império interligado sob seu comando, ocorrendo a interligação das forças políticas regionais para a repressão aos seus opositores, foi decisiva para a implantação da rede de telégrafo em solos brasileiros. O imperador sabia que se desse a concessão aos britânicos teria rapidamente o território interligado, pela tecnologia que a Inglaterra possuía.

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

Por influência do Visconde do Rio Branco, José Maria da Silva Paranhos, amigo íntimo de Mauá, este foi incitado pelo amigo a desenvolver o projeto de ligação submarina entre a Europa e o Brasil, para aparar as arestas de relacionamentos até então, com o imperador D. Pedro II. Com a solicitação do amigo, Mauá decidiu realizar o projeto com recursos próprios.

Ainda segundo SILVA “Em 1872, o empresário Irineu Evangelista de Souza, então Barão de Mauá, obteve a concessão para lançar e explorar um cabo submarino transatlântico entre o Brasil e Portugal, dada pelo decreto n°. 5058, de 16 de agosto. A concessão foi dada a Mauá para que ele atuasse em Londres como intermediário do governo brasileiro nas negociações entre o Brasil e a Grã-Bretanha no negócio do cabo submarino. No ano seguinte, o empresário britânico John Pender (1816-1896), o mais importante empresário de cabos submarinos do século XIX, proprietário de dezenas de empresas telegráficas espalhadas pelo mundo, adquiriu as concessões de Charles Bright para a instalação dos cabos no litoral do Brasil e as de Mauá para ligação do Brasil com a Europa. Para a exploração do serviço telegráfico na América do Sul, John Pender utilizou um expediente que lhe era comum: criava empresas distintas para exploração dos cabos submarinos numa determinada região como uma estratégia empresarial. A ideia era de que um eventual fracasso de uma das empresas não colocaria necessariamente a outra em risco. No Brasil, John Pender fundou a Western and Brazilian Telegraph Company (WBTC), que recebeu a concessão de Charles Bright através do decreto n°. 5270, de 26 de abril de 1873, e a Brazilian Submarine Telegraph Company (BSTC), que recebeu a concessão do Barão de Mauá através do decreto n°. 5312, de 18 de junho de 1873.”

Mauá foi o gerente e executor do projeto vitorioso da ligação entre o Brasil e a Europa que ligou definitivamente os dois continentes para que a comunicação fosse agilizada e consequentemente as informações fluiriam muito mais rápido. Principalmente as Informações econômicas que agilizariam o nosso desenvolvimento econômico e as intermediações comerciais com a Europa.

Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro, v.11, 2025
ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que foi mostrado nessa obra foi um pouco da trajetória de Irineu Evangelista de Souza, um empresário visionário brasileiro que lutou para implementar a industrialização no Brasil, no auge do império.

Industrialização se torna o setor mais importante quando falamos no aumento da riqueza de um país. O Brasil sempre foi um país de produção de produtos primários: Ciclo do açúcar, ciclo do ouro, ciclo da borracha e principalmente o ciclo do café, que foi o mais significativo e mais marcante em nossa economia.

Quando se estuda a história econômica do Brasil, nota-se que o país esteve, desde o princípio empenhado em desenvolver atividades econômicas do setor primário. Este aspecto é mais evidente durante a época em que o Brasil foi colônia portuguesa, que vai do seu descobrimento até a independência política, em 1822.

De fato, Portugal proibia permanentemente qualquer atividade manufatureira em sua colônia, para garantir a poderosa indústria de sua mais forte aliada, a Inglaterra. Além dessas garantias também eram garantidas a segurança portuguesa através de sua esquadra marítima britânica, por isso a ligação com a Inglaterra era tão importante. Dessa maneira Portugal só permitia atividades agrícolas e extrativas em sua colônia. Dessa forma, a vida econômica no Brasil baseou-se em ciclos de produtos agrícolas, já citados.

O café, como atividade econômica talvez tenha sido o ciclo mais importante na economia primário-exportadora brasileira. Vislumbrando isso Mauá desenvolveu seus projetos focado nessas convicções e implementou as raízes de nossa atividade logística naquele momento.

Mas as ideias e ações de Mauá só não foram intensificadas pela ação retrógada e interesseira da elite agrária brasileira, aliada ao imperador que insistiam em que o Brasil permanecesse um país agrário e atrasado.

Como já foi dito, o setor de transformação, da indústria, é aquele que gera valor agregado, que gera desenvolvimento e riqueza, e era isso o que Mauá pensava para o nosso país, tanto que implementou a semente desse

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

desenvolvimento, criando bancos com créditos a juros mais baixos para os projetos de indústrias em nosso país e esses projetos logísticos por ele implementados.

Isso vem de longa data pois Portugal e Espanha tiveram a oportunidade de serem os países mais ricos do mundo, quando exploraram as riquezas naturais de suas colônias americanas e não prosperaram, optando em comprarem as manufaturas da toda poderosa Inglaterra e se solidificando como países exploradores e beneficiários presentemente dessas benesses, não olhando para o futuro que a Inglaterra observou com muita astúcia e inteligência.

Mauá não queria ser apenas um capitalista rico apenas por um capricho. Ele quis ser forte porque desde cedo descobriu que só assim poderia sobreviver. Descobriu que o seu futuro estaria ligado ao futuro do Brasil. Se o Brasil crescesse, cresceria junto. Ele quis ser poderoso para transformar o império, para que o Brasil enfrentasse de igual para igual as nações poderosas e enfrentar os interesses das elites.

Várias vezes a sua sorte esteve nas mãos do imperador D. Pedro II. No momento decisivo elas lhe faltaram, perdeu a batalha, mas quem perdeu ainda mais foi o Brasil. Esse desvio de rota iria nos custar séculos de atraso. Os deuses são cruéis para aqueles que o desafiam. Mauá lutou para que tudo se movesse, os homens, as ideias, a economia. Perdeu, mesmo assim o Brasil se mexeu e, apesar do atraso, teve processos de desenvolvimento industrial, mesmo que tardio.

REFERÊNCIAS

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo**: Companhia das Letras**, 1995.

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. **O capitalismo tardio**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1982.

CARNAL, Leandro *et al.* **História dos Estados Unidos: da origem ao século XXI**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2010.

DE SOUZA, Irineu Evangelista. **Barão de Mauá: exposição aos credores e ao público**. Rio de Janeiro, 1878.

ISSN 2178-6925
DOI: 10.61164/rmnm.v11i1.4161

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

GANNS, Cláudio. Visconde de Mauá: autobiografia (**Exposição aos credores**). *3.* ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

GOMES, Laurentino. *1808*. São Paulo: **Planeta do Brasil**, 2007.

GOMES, Laurentino. *1822*. São Paulo: **Planeta do Brasil**, 2010.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, sociedade e cultura***, 1850-1930*. Minas Gerais: Argvmentvm, 2009.

LOPEZ, Adriano; MOTTA, Carlos Guilherme. **História do Brasil: uma interpretação**. São Paulo: Senac, 2008.

MARINGONI, Gilberto. **Barão de Mauá: o empreendedor**. São Paulo: AORI, 2007.
MAUÁ, Visconde. **Exposição do Visconde de Mauá aos credores e ao público**. Rio de Janeiro, 1878.

MENDES, Antônio Jr.; RONCARI, Luiz; MARANHÃO, Ricardo. **Brasil: história, texto e consulta – Império**. *4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1977.*
PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

SILVA, Mauro Costa da. **A telegrafia elétrica no Brasil Império: ciência e política na expansão da comunicação**. Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de* Janeiro, v. 4, n. 1, p. 49–65, jan./jun. 2011. Programa HCTE/UFRJ; Colégio Pedro II.