

A produção de café na Vila de São João de Itaboraí e sua comercialização em Porto das Caixas (1833-1875)

Gilciano Menezes Costa*

Resumo

O presente estudo analisa a produção de café na Vila de São João de Itaboraí e a comercialização desta mercadoria em Porto das Caixas, entre os anos de 1833 a 1875. A diversificação econômica existente nas plantações e o escoamento do café oriundo de outras regiões são estudados, neste trabalho, como processos complementares essenciais para compreender a História do Café da Vila.

Palavras-chave: Café, Itaboraí, Porto das Caixas.

Abstract

The present study analyzes the coffee production in São João de Itaboraí and the commercialization of this commodity in Porto das Caixas, between the years of 1833 to 1875. The economic diversification in plantations and the coffee flow from other regions are studied in this paper as complementary processes which are essential to understand the History of Itaboraí Coffee.

Keywords: Coffee, Itaboraí, Porto das Caixas.

* Doutorando em História Social da Cultura pelo PPGH-UFF (bolsista CAPES) e Professor de História em Itaboraí pela Rede Estadual do Rio de Janeiro. Email: gilhist@gmail.com.

Introdução: contextualização, proposta de análise e abordagem utilizada

O café veio do extremo norte e chegou ao Rio de Janeiro no final do século XVIII. “Da chácara dos frades Barbadinhos, situada no Rio, saíram as primeiras mudas para São Gonçalo e para Resende”. As culturas da Baixada se originaram em São Gonçalo e se expandiram até Cantagalo e Madalena. De Resende, o café se desenvolveu para as grandes culturas do Vale Paraíba, Mata Mineira e para os chapadões paulistas (VIANA, 1934, p.80)¹.

Foi através das mudas de São Gonçalo que o café chegou na Vila de São João de Itaboraí. A produção nessa localidade é resultado direto da expansão da cultura cafeeira (do século XIX) que ocorreu na província do Rio de Janeiro. Sua inserção foi realizada dentro do contexto de diversificação da produção local. No Recôncavo da Guanabara, e de certa maneira na Província, o café ao ser disseminado contribuiu para acelerar o deslocamento da cultura da cana em algumas antigas zonas de plantação, contudo em Itaboraí esse deslocamento não ocorreu, ocasionando assim a coexistência de duas monoculturas exportadoras (cana e café) concomitante à produção de outros gêneros (SANTOS, 1975, p. 23).

Assim como diversas outras regiões do Recôncavo da Guanabara, Itaboraí também foi no passado uma área de passagem de mercadorias e pessoas. Sua condição de entreposto comercial desenvolvida pelo transporte de tropeiros e pela navegação fluvial (objetivando o escoamento da produção de diversas regiões para a Baía de Guanabara) gerou uma expressiva comercialização de variados produtos nas áreas portuárias da Vila, destacando-se, no século XIX, o café. Dessa forma, o presente estudo propõe analisar o café da Vila de São João de Itaboraí por dois caminhos: primeiro, pela própria produção desenvolvida, sobretudo, na freguesia de São João Batista de Itaboraí e, em seguida, pela comercialização do café produzido serra acima e negociado em Porto das Caixas.

O foco de análise tem como corte cronológico o período iniciado em 1833, quando a Freguesia de São João Baptista de Itaboraí foi elevada à categoria de Vila (BRASIL, 1873, p. 28), e se estende até 1875, momento em que a Freguesia de Santo Antônio de Sá foi anexada à Vila de São João de Itaboraí (FORTE, 1937, p. 63)².

O que se propõe com esta pesquisa é apresentar um estudo baseado na História socioeconômica de Itaboraí, com ênfase na cafeicultura local. Para esse esforço, optou-se por utilizar a História Regional, visto que essa abordagem contribui para compreender o espaço regional e as relações sociais existentes dentro desse espaço, além de possibilitar a comparação da região analisada com outros espaços similares (BARROS, 2004, p. 152-153).

¹ Para saber mais sobre esses dois eixos da expansão da produção cafeeira que se desenvolveram nas três primeiras décadas do século XIX, na Província do Rio de Janeiro, ver: SALLES, 2008, p. 139.

² Respectivamente ver: Decreto de 15 de janeiro de 1833 e Decreto nº 2193 de 29 de dezembro de 1875.

Fases da produção cafeeira na Vila: implementação, crescimento, auge e crise

A produção de café na Vila de São João de Itaboraí alcançou quatro fases. A primeira delas iniciou na segunda década do século XIX e foi até 1847, sendo caracterizada pelo surto de um novo produto e atrelada ao dinamismo de Rio Bonito; a segunda, de 1847 a 1860, foi um novo período de crescimento, com altos e baixos, após a emancipação de Rio Bonito³; a terceira, entre 1860 e 1871, é a fase da estabilidade, onde a produção alcançou seu limite. Por fim, o período que começou em 1871 e que representa a decadência do cultivo do café na Vila. Pela leitura da Tabela 1 é possível compreender melhor todas essas fases.

Essas etapas foram elaboradas através da leitura do Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, entre 1846 e 1875. Os anos que não foram mencionados, nesse período, não tiveram publicações no Almanaque referente a produtores de café em Itaboraí e aqueles destacados representam o início da 2ª, 3ª e da 4ª fase. O começo da 1ª fase não foi explicitado na tabela, na medida em que foi constatado (e analisado) por outras fontes primárias.

Tabela 1: Produtores de Café na Vila de São João de Itaboraí

	1846	1847	1849	1850	1851	1852	1853	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1875
Fazendeiros de Café	1	8	8	---	---	---	---	---	17	17	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Fazendeiros de Café e Açúcar	---	3	3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Fazendeiros de Café e Mantimentos	1	1	1	46	75	76	132	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Lavradores de Café	---	---	---	---	---	---	---	23	---	---	17	33	69	67	65	66	62	62	60	58	58	51	---
Lavradores de Café e engenho de Açúcar	---	---	1	1	1	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Total	2	12	12	47	76	77	133	23	17	17	17	33	69	67	65	66	62	62	60	58	58	51	---

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO..., PROVÍNCIA (1846-1875)

Conhecido como *Almanak Laemmert*, esse documento foi criado em formato de listas nominais e apresentava uma noção geral da composição da estrutura social da Corte e da Província do Rio de Janeiro. Partindo do pressuposto de que a publicação na seção de Províncias era gratuita e as informações publicadas eram elaboradas e enviadas pelos correspondentes locais, a presente pesquisa considerou prodente utilizar o quantitativo de produtores de café citados nesse documento, visto que possibilita uma proximidade dos números dos cafeicultores do período (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1884, p. 7).

Assim, a tabela foi criada dando ênfase apenas para o somatório dos agricultores que tiveram suas produções especificadas (e atreladas) com o café. Dessa forma, foi contabilizado exclusivamente os produtores citados como: fazendeiros de café; fazendeiros de café e açúcar;

³ Em 1846, através da Lei provincial nº 381, de 07 de maio de 1846, a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Rio Bonito se emancipou de Itaboraí, sendo elevada a Vila. Ver: SANTOS, 1975, p. 24.

fazendeiros de café e mantimentos; lavradores de café e lavradores de café e engenho de açúcar.

Explicada a construção da Tabela 1, inicia-se a análise das fases de produção do café em Itaboraí. Através da leitura de relatos de viajantes, de anúncios de vendas de propriedades em jornais e de informações referentes a inventários foi possível constatar que já existia produção cafeeira, na Vila, no início da segunda década do século XIX. Assim, esse período está sendo considerado, pelo presente trabalho, como o começo da primeira fase produtiva cafeeira em Itaboraí. Nessa época a diversificação da produção teve destaque, visto que o plantio do café era associado aos cultivos já existentes, como gêneros de abastecimento e, sobretudo, o açúcar.

Em 1813, o jornal *Gazeta do Rio de Janeiro* publicou que a Fazenda Maravilha (em Porto das Caixas) estava sendo vendida e que os interessados encontrariam nela dois portos para o rio Macacú, com bons barros para a produção de telha e louça, engenho para fazer farinha, campo para a criação de gado, laranjeiras, bananal e café. Uma propriedade “com cento e vinte braças de testada”, contendo todas essas diferentes formas de produção viabiliza supor que, além da evidente diversificação, a produtividade do café ainda era inexpressiva. (GAZETA DO RIO DE JANEIRO, 01/09/1813, p. 4). O corógrafo Manuel Ayres de Casal, ao passar pela região em 1817, afirmou que na “Freguezia de S. Joam d’ Itaborahy” (comumente designada de Tapacorá) a farinha, o feijão e o açúcar faziam a riqueza de seus habitantes e que estes também recolham “algum arroz, milho e café”, mostrando, dessa forma, que o cultivo cafeeiro era complementar a outras atividades agrícolas (CASAL, 1947, p.32).

Essa associação do café com outras culturas agrícolas também foi mencionada no inventário de bens de Manuel da Costa, de 1816, ao citar que “o café se juntava à cana, à mandioca, algodão, hortas e pomares”⁴. (INVENTÁRIO DOS BENS..., 1816, p. 5).

O viajante inglês James Henderson afirmou, em 1819, que já existiam algumas plantações nos arredores da Bahia do Rio de Janeiro, sobretudo nas regiões de Itaboraí, Frágoso (na fazenda Mandioca do Sr. Langsdorf) e na Tijuca. Seus relatos demonstram que, nesse período, o café estava em sua fase inicial na região (TAUNAY, 1939, p. 225).

Em 1830, o *Jornal do Commercio* publicou um anúncio de venda de uma propriedade em Porto das Caixas, contendo “laranjeiras, bananeiras, cafés e outras plantas” (JORNAL DO COMMERCIO, 08/07/1830, p. 4). Em 1834, o *Dicionário Topográfico do Império do Brasil* citou que na Freguesia de Itaboraí “colhe-se milho, arroz, café e farinha de mandioca” (PEREIRA, 1834, p. 75). Em 1845, o *Dicionário Geográfico, Histórico e Descritivo do Império do Brasil* (publicado pelo francês J. C. R. Millet de Saint Adolphe) mencionou que na Freguesia de Itaboraí era cultivado “a maior parte dos generos do paiz, e com particularidade cannas d’assucar e café, que se transportão em barcos de Porto-das-Caixas e de Villanova para a cidade do Rio-de-Janeiro” (ADOLPHE, 1845, p. 480).

⁴ Nesse período a freguesia de São João Batista de Itaboraí ainda era parte integrante da Vila de Santo Antonio de Sá.

Relevante ressaltar que, embora Itaboraí fosse uma área com o predomínio do cultivo de açúcar, há menções cada vez mais corriqueiras (no decorrer da primeira metade do século XIX) de sua coexistência com gêneros de abastecimento e, sobretudo, com o café (SANTOS, 1975, p. 26). Essa diversificação agrícola se insere em um contexto de expansão econômica da Província do Rio de Janeiro, visto que tal crescimento foi, de acordo com Maria de Fátima Gouvêa, baseado em mais de uma atividade econômica (GOUVÊA, 2008, p. 48).

Nessa fase da cafeicultura em Itaboraí, a produção mais expressiva da Vila se desenvolveu na freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Rio Bonito. Foi apenas a partir da emancipação de Rio Bonito, em 1846, que a freguesia de São João Batista de Itaboraí se tornou a principal região produtora de café da Vila.

Comparando o quantitativo de produtores de café das duas regiões, percebe-se, já para o ano de 1847, a diferença do ritmo de plantio, visto que enquanto Rio Bonito é mencionado nas listas do Almanak Laemmert contendo 38 Fazendeiros produzindo apenas Café, Itaboraí é citado contendo apenas 8 produtores nessa categoria (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1847, p. 79-80). Um dos motivos dessa expressiva plantação de café em Rio Bonito, possivelmente, está no fato de que o cultivo de cana na região foi mais curto e sua produção, ao contrário de Itaboraí, foi deslocada pela do café (SANTOS, 1975, p. 24).

O café foi implementado em Itaboraí para o consumo interno, sendo uma prática agrícola complementar às outras atividades já existentes. Sua característica de monocultura exportadora se desenvolveu (entre o final da década de 1830 e o final da 1840), principalmente, por conta da melhoria do valor do café no mercado internacional e logo, do aumento de sua exportação nesse período. Como pode ser observado na Tabela 2, entre os anos de 1838 e 1848, a exportação do café tributado na Província do Rio de Janeiro aumentou em torno de 120 %. Um crescimento que demonstra um cenário atrativo para o aumento do investimento na produção cafeeira na Vila e conseqüentemente para sua transformação em um produto com expressivo interesse comercial local a ser exportado.

Tabela 2: Exportação do Café tributado na Província do Rio de Janeiro (1838-1857)

ANO	ARROBAS
1838	2.948.378
1843	4.898.808
1848	6.505.712
1854	7.988.551
1857	4.561.703

Fonte: RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA), 1870, p. 52

A segunda fase do desenvolvimento da produção cafeeira na Vila de Itaboraí, conforme apresentado pela Tabela 1, ocorreu entre os anos de 1847 e 1860. Até 1853 o café ainda se mantinha associado à produção de açúcar e, com mais expressividade, com a produção de

subsistência, visto que a categoria de “Fazendeiros de Café e Mantimentos” foi predominante citada, até essa data, nas listas do Almanak Laemmert.

Nessa etapa, o ano de 1850 representa o início do aumento expressivo de produtores, sendo o ano de 1853 o momento de maior crescimento, na medida em que obteve 133 cultivadores de café associados a outros produtos. Como pode ser observado na Tabela 2, este cenário de aumento da produção local acompanha os resultados positivos da exportação de café, visto que a Província do Rio de Janeiro obteve, entre os anos de 1848 a 1854, um crescimento de quase 23%, exportando 1.482.839 arrobas a mais.

No relatório apresentado em 1852, pelo Presidente da Província (Conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz), essa relação da expansão cafeeira com o aumento das exportações pode ser constatada. Segundo Ferraz, “a cultura do café, principal genero de nossa exportação, vai progressivamente crescendo com bastante proveito de nossos lavradores e seu fabrico se aperfeiçoando visivelmente em muitos pontos da província” (RIO DE JANEIRO, 1852, p. 45).

Contudo, conforme apresentado na Tabela 1, a partir do ano de 1857 ocorreu uma diminuição expressiva no quantitativo de produtores locais, passando a ter 23 cultivadores de café. Duas questões contribuem para a compreensão dessa diminuição, são elas: o fato de que o Almanak Laemmert, a partir dessa data, não publicou mais os produtores de café associados a mantimentos e ao açúcar; e os reflexos que a diminuição das exportações desse produto na Província geraram na economia local, pois entre os anos de 1854 e 1857 ocorreu uma queda de quase 43%, totalizando uma diminuição de 3.426.848 arrobas de café. Essa diminuição ainda influenciaria a produção local nos anos de 1858, 1859 e 1860, quando Itaboraí passou a ter apenas 17 cultivadores de café.

Entre os anos de 1860 e 1871, a produção cafeeira alcançou seu limite em Itaboraí. Esse período representa a terceira fase de análise e foi caracterizado (como pode ser observado na Tabela 1) por alcançar o maior número de cultivadores de café isolados (de outras atividades agrícolas) da Vila. No ano de 1862, quando comparado com o ano anterior, a quantidade de produtores mais que duplicou, alcançando 69 lavradores de café. Provavelmente, esse crescimento é reflexo da expansão das exportações do ano anterior.

Tabela 3: Exportação de Café tributado na Província do Rio de Janeiro (1861-1869)

ANO	ARROBAS
1861	7.554.735
1862	5.136.564
1863	4.869.182
1864	5.479.544
1865	6.284.651
1866	7.072.961
1867	9.308.654
1868	7.755.790
1869	8.926.247

Fonte: RIO DE JANEIRO, 1870, p. 52

Comparando a Tabela 2 com a 3, verifica-se que enquanto em 1857 a Província do Rio de Janeiro exportou 4.561.703 arrobas, em 1861 passou para 7.554.735, correspondendo um aumento de um pouco mais de 65%. Em mesma direção, Ana Maria dos Santos argumenta que esse contexto de exportações era resultado de “uma produção crescente em que a Província do Rio de Janeiro tomaria uma parte considerável e que influenciaria sobre a produção itaboraiense” (1975, p. 29).

Entre os anos de 1862 e 1870, apesar de pequenas diminuições e ligeiros aumentos, o quantitativo de produtores de café não apresentou alterações expressivas. Em relação a esse contexto, Santos afirmou que “o barômetro dos preços internacionais fazia sentir sua influência no município” (1975, p. 30). Ou seja, os efeitos das flutuações do mercado internacional com períodos de queda de preços e de recuperação afetavam as exportações e logo, influenciavam na produção da Vila de Itaboraí, assim como na Província.

Contudo, embora 1869 tenha sido um ano de recuperação das exportações (como apresentado na Tabela 3), o ano de 1870 manteve a queda do número de cultivadores do ano anterior e em 1871, essa diminuição se intensificou ainda mais. Ainda que não tenha sido mencionado na Tabela 3, o ano de 1870 apresentou diminuição nos valores das exportações do café, o que repercutiu para a redução do número de produtores do ano seguinte na região. (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1871, p. 100-114). Esse contexto demonstra que, no início da década de 1870, a cafeicultura em Itaboraí atingiu seus limites.

Conforme apresentado na Tabela 1, a última fase foi iniciada em 1871 e representa o período de decadência da cafeicultura na Vila. Para os anos de 1872, 1873 e 1874 o *Almanak Laemmert* não realizou publicações referentes à agricultura de Itaboraí. Em 1875, embora as publicações tenham retornado, não há mais menção de produtores de Café na Vila. Isso não viabiliza afirmar que a cultura do café tenha desaparecido nesse período, mas sim que perdeu sua expressão na região, visto que o Almanak registrava os produtores de maior importância econômica.

O *Relatório da primeira exposição municipal de Itaboraí*, de 1873, confirma a consideração acima, pois registra a participação de produtores de café em um ano que o Almanak não apresentou tais dados. Segundo o Relatório, “o café teve dignos expositores: espontâneo e franco juiz competente, um (...) negociante da côrte, pratico no commercio desse produto, repetio por vezes: ‘é o melhor café de serra-abaiixo’”. Apesar da menção de cultivadores de café na exposição acompanhada de elogios, foram as produções de mandioca e, sobretudo, de açúcar citados como as atividades agrícolas de maiores expressões na Vila (RELATÓRIO DA FUNDAÇÃO..., 1973, p. 20).

Foi a partir da década de 1870 que a cafeicultura entrou em crise em diversas regiões da Província do Rio de Janeiro. Vale ressaltar que para o Vale do Paraíba não há consenso na historiografia para essa crise nesse período, visto que embora Stanley J. Stein destaca essa década como o período de decadência da cultura cafeeira (STEIN, 1990, p. 253-294), Robert W. Slenes problematiza tal abordagem e aponta que na década de 1870, em diversas fazendas do

Vale, a produção cafeeira estava em expansão (SLENES, 1986). Embora o contexto de crise não deva ser generalizado para todas as regiões, o fato é que a conjuntura da época era alarmante para a cafeicultura da Província.

Assim, ao analisar o *Retrospecto Commercial de 1870*, do *Jornal do Commercio* e reproduzido no *Almanak Laemmert*, constata-se considerações que possibilitam compreender que, nesse período, a lavoura cafeeira na Província do Rio de Janeiro se deparou com diversos problemas. Entre as dificuldades apresentadas, destacam-se a diminuição da colheita do interior e a queda dos preços do café no mercado internacional. Tal cenário contribuiu para que em 1870 (quando comparado com o ano anterior) ocorresse uma queda nos valores das exportações do café. Importante frisar que, em contrapartida, a safra de açúcar e os preços da aguardente cresceram (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1871, p. 100-114).

Na Assembleia Provincial, em 1873, foram realizadas narrativas que explicitaram, com preocupação, o desaparecimento do cultivo do café em diversas regiões da Província. “O enfraquecimento das terras e as condições climáticas” foram destacados como obstáculos para a continuidade do cultivo do café em diversas localidades, o que levou “seus lavradores a irem pouco a pouco fazendo a substituição da cultura antiga do café pela da canna, mais rendosa e apropriada a seus terrenos” (ANNAES DA ASSEMBLEIA..., 1873, p. 395).

Situação semelhante ocorreu em Itaboraí. No ano de 1876, o *Almanak Laemmert* (além de não citar mais produtores de café em suas listas) apresentou informações que tornaram possível constatar que os fazendeiros de cana passaram a adotar novas técnicas e maquinários, evidenciando assim melhoramentos na cultura canavieira. Tais dados demonstram um expressivo retorno dos produtores de café com a cultura da cana na região (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1876, p. 134).

Por fim, soma-se a esse contexto as condições e contradições que a lavoura escravista e os métodos de plantio de café geraram na Vila. As técnicas utilizadas nas plantações resultaram no esgotamento do solo, ocasionando o deslocamento contínuo por novas terras.

Ao mesmo tempo, na década de 1870, a região passou a sentir (com mais intensidade) os impactos do fim do Tráfico de Africanos, visto que ocorreu uma diminuição da presença dos escravizados na região. Isso pode ser percebido pela comparação da estatística populacional de 1856 com o Censo Geral de 1872, na medida em que, no primeiro levantamento demográfico, a Vila possuía 9.693 escravizados, e, em 1872, passou a ter 7.166, correspondendo a uma queda de 26%. (RIO DE JANEIRO, 1858, p. 147; DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA, 1874, p. 154-162).

Segundo Hebe Mattos, a partir do fim do Tráfico “tem início uma subida vertiginosa do preço do cativo, que passa a se concentrar, através do tráfico interno, nas áreas de ponta da produção” (MATTOS, 2009, p. 26). Dessa forma, torna-se possível supor que um número considerável de escravizados, que residiam e trabalhavam em Itaboraí, tenham sido comprados por grandes proprietários de escravos do Vale do Paraíba e, sobretudo, de Cantagalo, pois esta

última região, além de ser mais próxima, vivia também um momento de grandeza da produção cafeeira nesse período (MARRETO, 2019, p. 84).

Logo, a restrição por mais mão de obra inviabilizou a busca por novas áreas de plantio. O tripé café, terra e escravo deixou de ser uma realidade na agricultura da Vila.

A cultura cafeeira: características, propriedades, escravarias e localidades

Segundo Celso Furtado, a produção cafeeira apresentou um grau de capitalização mais baixo do que a cultura canavieira. Sua rentabilidade se baseou mais no uso dos fatores terra e mão de obra do que na utilização de instrumentos, visto que os equipamentos eram “mais simples e quase sempre de fabricação local” (2009, p. 120).

Nos anúncios de compra e venda de terras (na Vila de Itaboraí) é possível constatar os fatores terra e mão de obra como exigência para a aquisição de uma propriedade. O jornal *A Civilização*, publicado em Porto das Caixas, noticiou o seguinte: “Preciso comprar uma situação de cafés com proporções para trabalhar 20 escravos ou mais, com bastante terras em matos próprios para qualquer plantação ou arrenda-se alguma data de terra em matos”. Nota-se que os matos eram exigidos como forma de se garantir o acesso a terras que ainda não tinham sido utilizadas em atividades agrícolas. (*A CIVILIZAÇÃO*, 11/05/1850, p. 4).

Nas propriedades cafeeiras havia uma relativa diversificação da produção. A cultura da mandioca, assim como as estruturas necessárias para socar, ralar e fazer farinha, e os arvoredos frutíferos, sobretudo os laranjais, eram comuns em sítios e fazendas que produziam café na Vila. Outro jornal local, *O Popular*, publicou em seus anúncios que em Cabussú vendia “uma situação (...) com casa de vivenda [e] (...) casa de fazer farinha coberta de telha, com forno, roda e prensa, bastantes cafés, e para mais de 400 enchertos de laranjas de diferentes qualidades, bom campo com cercas vivas”. (24/03/1855, p. 4).

Segundo o *inventário dos bens de D. Josefa do Nascimento*, de janeiro de 1850, sua propriedade na Vila de Itaboraí possuía, além do café, criação de animais como bestas de cargas, vacas e carneiros. Ou seja, a diversidade produtiva nessas propriedades ia além das atividades agrícolas. Em sua fazenda, assim como diversas outras na região, o cultivo da mandioca esteve mais associado ao café, do que outras culturas agrícolas (*INVENTÁRIO DOS BENS...*, 1850, p. 5). Segundo Stanley J. Stein, a prática de intercalar as fileiras de café com plantações de mandioca, assim como milho e feijão, tinha como objetivo proteger as novas mudas de café do sol e garantir a alimentação habitual dos escravizados (STEIN, 1990, p. 60).

As técnicas de plantio em Itaboraí eram tradicionais, o que gerou o deslocamento em busca de novas terras e o conseqüente desmatamento. O trabalho era escravo e o tamanho das propriedades estava condicionado ao número de escravizados que nelas podiam trabalhar. Através da leitura de diversos registros, estima-se que eram utilizados em torno de 4 a 20 escravos. Em um anúncio de venda de propriedade, de 1851, foi divulgado a quantidade de café que poderia ser colhido e o quantitativo de escravizados: “No arraial da extinta Villa Nova (...) há

para vender-se duas moradas de casas, (...) com cafés para colher-se 50 arrobas pouco mais ou menos; tendo mais além disso terreno suficiente para empregar seis escravos” (A CIVILIZAÇÃO, 03/05/1851, p. 4).

O mesmo jornal, logo após noticiar a fuga de Fortunato (de idade de 35 anos), escravizado crioulo da fazenda de Joaquim Bernardino Alves, há uma menção de que este fazendeiro precisava “de um homem para feitorar 20 escravos”. Segundo a nota, ele era morador de Pachecos, região pertencente à freguesia de São João Batista de Itaboraí (A CIVILIZAÇÃO, 03/01/1852, p. 4).

No Almanak Laemmert, de 1853, Joaquim Bernardino Alves foi citado como Fazendeiro de Café e Mantimentos e, em 1871, como Fazendeiro de Açúcar e aguardente (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1853, p. 53; 1871, p. 75). Esses dados além de mostrarem que os 20 escravizados trabalhavam, também, em uma plantação de café, confirmam o fato (já apresentado neste artigo) de que no período de crise da produção do café em Itaboraí, diversos produtores passaram (ou retomaram) seus interesses para a cultura canavieira.

Como em outras regiões “serra-abaixo”, o cultivo de café também se realizava em pequenas propriedades. A produção variava entre o necessário do gasto da casa até 400 arrobas por ano. Dessa forma, o café em Itaboraí era produzido tanto para o consumo interno, quanto para exportação (ECHO POPULAR, 14/11/1863, p. 4).

Em relação às instalações dessas propriedades, Ana Maria dos Santos explica que “constavam de casa de vivenda, geralmente coberta de telhas, paiol e casa de fazer farinha; engenho de socar e terreiro para secar e ventilar café; senzalas; às vezes casa de negócio junto à estrada; engenho de mandioca com seus acessórios, movido à água ou por animais”. Havia também “casa para armazém” e “instalações de olaria”. Essas instalações variavam segundo o tamanho e cultivos de propriedade. (1975, p. 36).

Pela leitura do jornal *O Popular* foi possível constatar que o plantio do café na Vila era realizado tanto em terras próprias, como em terras arrendadas ou aforadas. A produção local era reduzida e rudimentar, visto que apenas algumas fazendas possuíam engenhos para socar o café. Isso viabilizou a prática de alguns fazendeiros receberem café de outros produtores para beneficiar. Logo, a produção na Vila se caracterizou pela existência de atividades vinculadas ao café, mas desligadas da terra (O POPULAR, 11/08/1855, p. 4; 25/06/1856, p. 4).

A partir da emancipação de Rio Bonito, em 1846, a produção de café da Vila se concentrou na freguesia de São João Batista de Itaboraí. Embora há menções de alguns registros de cultivo de café na freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Itambi e na Nossa Senhora da Conceição de Porto das Caixas, essas freguesias apresentaram uma produção extremamente inexpressiva, ao ponto de não serem mencionadas nas listas do *Almanak Laemmert*. A partir de informações extraídas desse Almanak foi elaborada a tabela abaixo para analisar as áreas que produziram café em Itaboraí.

Tabela 4: Quantitativo de produtores de café por Localidades de Itaboraí

	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1875
Cabussú	---	---	---	---	2	1	1	---	---	---	---	---	---	---	---
Cambury	---	---	---	---	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	---
Cattete	---	---	---	1	---	1	1	1	1	1	1	1	1	1	---
Guindaste	---	---	---	---	1	1	1	1	---	---	---	---	---	---	---
Igoá-Pequeno	---	---	---	---	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	---
Ipitangas	---	---	---	---	5	7	7	10	10	10	10	10	10	7	---
Montevideo	---	---	---	---	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	---
Morro do chapéu	4	5	4	4	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	---
Muriquy	---	6	6	5	5	3	3	3	2	2	2	2	2	2	---
Outeiro da Pedra	---	---	---	---	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Pachecos	---	2	2	2	2	6	5	4	3	3	2	2	2	2	---
Pico	---	---	---	---	---	3	3	3	4	4	4	4	4	4	---
Pilões	---	1	1	1	4	6	5	4	6	7	7	5	5	3	---
Pinhão	---	---	---	---	---	1	1	1	1	1	1	1	1	1	---
Poço do Limão	---	---	---	---	---	2	2	2	1	1	1	2	2	2	---
Ponte de D. Rosa	---	---	---	---	---	1	1	1	1	1	1	1	1	1	---
Posse	1	1	1	1	1	12	12	12	13	12	12	11	11	11	---
Riachão	---	2	2	2	2	4	3	3	2	2	2	2	2	2	---
S. Thomé	---	---	---	---	---	6	5	6	2	2	2	2	2	2	---
Salvaterra	---	---	---	---	---	1	1	1	1	1	1	1	1	1	---
Sapucaia	---	---	---	---	---	2	2	2	2	2	2	2	2	2	---
Tangoá	---	---	---	---	---	---	---	---	1	1	1	1	1	1	---
Tingui	---	---	---	---	---	2	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Tomascár	---	---	---	---	---	3	1	1	1	---	---	---	---	---	---
Sem especificação:	18	---	1	1	1	---	1	2	2	2	1	1	1	---	---
TOTAL	23	17	17	17	33	69	67	65	61	62	60	58	58	51	---

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, PROVÍNCIA, 1857-1871

O período apresentado na Tabela 4 corresponde aos anos em que as localidades foram citadas ao lado dos nomes dos produtores de café. As regiões mencionadas faziam parte da configuração territorial de Itaboraí no período de análise. Logo, algumas localidades pertencentes atualmente ao município de Tanguá foram estudadas aqui como parte integrante da Vila de Itaboraí, visto que Tanguá obteve sua emancipação apenas em 1995.

A primeira informação que se destaca na análise da Tabela 4 é o fato de que todos os lugares mencionados faziam parte da Freguesia de São João Batista de Itaboraí. Nota-se que as regiões mais antigas de plantio e que tiveram o maior tempo de duração de produção foram o Morro do Chapéu e a Posse, na medida em que são citadas durante todo o período de 1857 a 1871. Embora mais recente, Muryqui, Pachecos, Pilões e Riachão são também citados como antigas e como áreas com o segundo maior tempo de duração de cultivo, visto que são apresentadas entre os anos de 1858 a 1871.

Quando considerada a ordem decrescente de expressividade de cultivadores, o maior quantitativo de produtores se localizava na Posse, seguida das regiões de Ipitangas, Pilões, Morro do Chapéu e Montevideo. Já o menor número de cultivadores (e com pouco tempo de manutenção de suas plantações) se encontrava no Outeiro da Pedra, Tingui e Guindaste.

Por fim, através da Tabela 4, constata-se que no contexto da expansão cafeeira na Vila de Itaboraí, desenvolvida na 3ª fase produtiva, as localidades de Ipitangas e a da Posse (com mais expressividade) foram as que mais aumentaram o quantitativo de produtores.

A comercialização do café no Porto das Caixas

Porto das Caixas já era conhecido com esta nomenclatura em 1715. Seu povoamento remonta a segunda metade do século XVI e está associado à circulação de tropeiros que

desciam as regiões serranas em busca do acesso ao rio Aldeia (AUTOS DE LIVRAMENTO..., 1715, p. 23)⁵. A prática de empilhar, no porto, as caixas de madeiras que armazenavam os produtos agrícolas (sobretudo o açúcar) para serem levados para o Rio de Janeiro por pequenas embarcações a vela, como faluas e saveiros, possivelmente deu a origem do nome Porto das Caixas. A região ao redor do Porto também ficou conhecida por essa denominação.

No século XVIII, embora diversos produtos, como farinha, arroz, milho e feijão, tenham sido comercializados nesse Porto, o predomínio foi do açúcar seguido de aguardente. No século XIX, além dos produtos agrícolas mencionados, acrescenta-se telhas, carvão de madeira e, com maior força, o café (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1857, p. 252). Dessa forma, embora a comercialização do café de Cantagalo tenha impulsionado expressivamente a economia do Porto das Caixas, o início de seu desenvolvimento econômico é anterior ao século XIX e ocorreu através do escoamento de diferentes produtos agrícolas de várias regiões.

A localidade de Arraial virou Curato e se tornou, em 1856, Freguesia com a denominação de Nossa Senhora da Conceição de Porto das Caixas. (CORREIO MERCANTIL, 10/12/1856, p. 1). Era a região menos canavieira da Vila de São João de Itaboraí, ligada mais ao café, embora não como produtora, mas sim como intermediária do transporte desse produto.

No período anterior à implementação da ferrovia, o comércio era realizado por tropas e por barcos que navegavam até os portos do fundo da Baía de Guanabara e para os mercados da Corte. As mercadorias desciam a serra com as tropas até o Porto das Caixas pelo aterrado do Tipotá, sendo esta uma região baixa e alagadiça tornada transitável por meio de aterros (A CIVILIZAÇÃO, 15/04/1850, p. 1). Dos distritos de Cantagalo e Nova Friburgo a condução era “feita às costas de bestas dispostas em lotes (...), empregando 9 dias na viagem redonda ao Porto das Caixas; carregando cada besta 8 arrobas de café” (CORREIO OFFICIAL, 09/01/1838, p. 22). Partindo do rio Aldeia, os barcos levavam os produtos pelo rio Macacu e atravessavam a Baía de Guanabara até desembarcarem nos portos da Corte.

No Relatório apresentado em 1836 pelo Presidente da Província, Joaquim José Rodrigues Torres (posteriormente Visconde de Itaboraí), o Porto das Caixas (assim como Magé) já era mencionado como um dos caminhos a ser utilizado para transportar o café de Cantagalo para a Baía de Guanabara. Além desses, o trajeto para “Villa de Macahé” e para a “Aldêa de S. Fidélis” também foram citados como vias que escoavam essa produção. A defesa em se desenvolver caminhos que facilitassem o escoamento da produção agrícola do interior, já era destacada, nesse período, como prerrogativa necessária para viabilizar o aumento da rentabilidade das negociações dessas mercadorias. (RIO DE JANEIRO, 1836, p. 17).

Em relação às duas estradas que vinham de Cantagalo com destino à Baía de Guanabara, o pesquisador Alberto Ribeiro Lamego afirmou que o Porto de Magé era “mais movimentado nos começos da exploração do café de Cantagalo que o Pôrto das Caixas [e que]

⁵ Lê-se na folha 23, a declaração feita pela testemunha Antonia Rodrigues de Alvarengua, de ser moradora no lugar denominado Porto das Caixas, distrito da Vila de Santo Antônio de Sá.

a este pouco a pouco se subordinaria” (LAMEGO, 1963, p. 201). Como ele não citou as fontes de onde extraiu a informação e a presente análise não se deparou com registros que sustentasse tal afirmação, o fato é que, caso a estrada de Magé tenha tido essa predominância, isso não ocorreu durante muitos anos e não alcançou o período de expressão da produção de café “serra-acima”, visto que a cafeicultura se instalou em Cantagalo a partir de 1819 (MARRETO, 2019, p. 31) e as menções nos Relatórios dos Presidentes de Província, a partir de 1836, caracterizam a Estrada de Magé como um trajeto mais problemático que o percurso realizado para o Porto das Caixas.

Em 1838, o Presidente da Província do Rio de Janeiro (Paulino José Soares de Souza) mencionou Porto das Caixas como uma das principais áreas por onde se escoava o café. Segundo ele, “huma avultadíssima parte do café da Província, ou segue por terra para o Rio de Janeiro, ou sendo levado aos diversos Portos da Bahia de Nictheroy, como por exemplo para Iguassú, e Porto das Caixas, he d’ahi conduzido em pequenas embarcações para a Corte”. (RIO DE JANEIRO, 1838, p. 29). Com essas observações se constata que, a partir desse período, a preponderância do Porto das Caixas como principal escoadouro da produção cafeeira de Cantagalo (para a Baía de Guanabara) já era reconhecida pelas autoridades provinciais.

No início da década de 1850, a navegação a vapor se desenvolveu na região. Com essa inovação, as embarcações a vela saíam do rio Aldeia e iam até o Porto de Sampaio⁶ no rio Macacu. Daí em diante os barcos a vapor continuavam a navegação, passando pelo Porto de Vila Nova, em Itambi, e atravessavam a Baía de Guanabara até chegar aos portos da Corte. Esses barcos transportavam produtos e passageiros, tendo como obstáculos os meandros do rio Macacu e a sua barra constantemente obstruída (A CIVILIZAÇÃO, 17/06/1850, p. 1)

Apesar desses problemas no trajeto, o advento da Navegação a Vapor no Porto de Sampaio tornou o Porto das Caixas ainda mais atrativo como entreposto comercial, visto que este possuía estradas mais “adequadas” para o transporte de mercadorias e uma estrutura comercial mais antiga (e consideravelmente mais expressiva que Sampaio), o que fez gerar relações comerciais consolidadas há mais tempo com segmentos sociais de diversas outras regiões.

A escolha do trajeto de Porto das Caixas para escoar a produção de “serra-acima”, incluindo o café oriundo de Cantagalo, atendia também a interesses de preservação da economia de outras regiões, entre elas, destaca-se Nova Friburgo. No Relatório de 1836, o Presidente da Província ao apresentar os dois caminhos que de Cantagalo iam para a “Bahia de Nictheroy” (um atravessava a Serra do Socavão para chegar em Magé e o outro passava por Nova Friburgo, Morro Queimado, até Porto das Caixas) demonstrou que se o trajeto de Porto das Caixas não fosse priorizado, “a estrada que passa[va] por Nova Friburgo” seria abandonada e “aniquilar-se-hia inteiramente esta Colonia” (RIO DE JANEIRO, 1836, p. 50).

⁶ O porto de Sampaio estava localizado no rio Macacu, entre o Porto de Vila Nova e o Porto das Caixas, estando em território da Freguesia de Porto das Caixas (GOMES e MASSOW, 1892, p. 1).

Diante do crescimento da produção agrícola no interior da Província do Rio de Janeiro, somado às condições precárias das estradas por onde eram transportadas as mercadorias, a necessidade por melhorias da infraestrutura do transporte se tornou tema central na ordem do dia (RIO DE JANEIRO, 1855, p. 59).

A importância do Porto das Caixas como um dos principais escoadouros da produção agrícola da Província se inseriu nesse contexto e contribuiu para que as autoridades provinciais autorizassem, através da *Lei Provincial n. 724 de 1854*, a construção de uma estrada de rodagem no trajeto deste Porto com Nova Friburgo e Cantagalo, tendo outro ramal direcionado à sede da Vila de Itaboraí. O contrato foi “celebrado pela presidência da província do Rio de Janeiro com o Visconde de Barbacena” e apresentou duas possibilidades como ponto de partida da estrada: “Porto das Caixas ou [um] lugar mais conveniente á margem do rio Macacu” (RIO DE JANEIRO, 1856, p. 9). Isso fez gerar um conflito entre os comerciantes do Porto e de Vila Nova, pois por um lado o Porto corria o risco de perder sua condição de principal entreposto comercial e por outro as relações comerciais de Vila Nova poderiam se desenvolver com mais dinamismo.

A menção da possibilidade de ser Vila Nova o ponto de partida da Estrada de Rodagem para Cantagalo se deu porque o rio Aldeia (afluente do rio Macacu e localizado no Porto) não possuía a profundidade necessária para a navegação a vapor, limitando-se apenas ao transporte realizado por pequenas embarcações. Em contrapartida, Vila Nova (localizado na freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Itambi) possuía a navegação a vapor diretamente de seu porto, podendo proporcionar um meio de locomoção mais rápido, com maior absorção de mercadorias e com menos possibilidades de prejuízos no transporte, visto que este porto ficava localizado às margens do rio Macacu.

Os portuenses interpretaram tal proposta como um “disparate” pretencioso e uma “absurda hypothese”, fruto da “cobiça instigada pelo incentivo do lucro” daqueles que queriam prejudicar o Porto. Eles argumentaram que a empresa responsável pela construção da estrada iria ter que investir, em Vila Nova, “somos avultadas na promptificação do solo e [na] construcção de edificios” para tornar a região apta à comercialização da produção agrícola transportada. Ao mesmo tempo, afirmaram que o Porto já possuía a estrutura comercial devida e os capitais próprios necessários para reinvestir na localidade.

No periódico local *O Popular*, os portuenses comparavam as regiões como forma de demonstrar que o Porto apresentava um “rico e florescente mercado”, enquanto que em Vila Nova se mantinha com uma região “pobríssima”. Assim, divulgaram que enquanto Vila Nova se limitava a “industria do carvão e da palha de esteira”, contendo “trinta casebrios em ruina, quatro telheiros de guardar carvão e cinco tascas para vender cachaça”, Porto das Caixas exportava cerca de “420,000 saccas de generos de toda a espécie, afora a lenha, telha e tijolo” e excedia “300 o numero das casas (...), além de muitas chacras de luxo e preço, 30 sobrados, 20 casas de commercio de grosso e pequeno trato (...) e officinas de todo genero”. Apontaram também que no Porto tinha aumentado a “população [em] 3,000 almas”, residindo “trezentas famílias”,

enquanto que Vila Nova foi mencionada como uma “pequena povoação” (O POPULAR, 30/01/1856, p. 1-2).

Embora os portuenses tenham realizado uma comparação populacional especificamente em torno dos portos, mostrando que seu porto era mais habitado, importante frisar que esse parâmetro comparativo não se sustenta para totalidade das freguesias, visto que enquanto a Freguesia de Porto das Caixas possuía um total de 2.122 habitantes, com 1.380 pessoas livres e 742 escravos, a Freguesia de Itambi tinha um quantitativo de 2.323 residentes, sendo destes 1.316 livres e 1.007 escravos, ou seja, um maior quantitativo populacional total. (RIO DE JANEIRO, 1858, p. 147).

Toda essa discussão ganhou proporções consideráveis nos periódicos locais (principalmente no Popular) e em alguns jornais publicados na Corte (sobretudo no Correio Mercantil). Entre os nomes que defenderam o Porto nesse debate travado nos jornais, destaca-se o de Bernardino José Rodrigues Torres, irmão do Visconde de Itaboraí.

Os principais comerciantes do Porto, receosos que o ponto de partida da Estrada de Rodagem de Cantagalo fosse em Vila Nova, decidiram, em janeiro de 1856, criar uma Companhia de Navegação e Comercio na região para viabilizar a navegação a vapor no rio Aldeia, ficando para o Commendador Antônio José Rodrigues Torres a responsabilidade de conduzir a presidência da Companhia (O POPULAR, 30/01/1856). Além disso, meses depois, os outros irmãos do Visconde de Itaboraí, Cândido José Rodrigues Torres (Barão de Itambi) e Manoel Jose Rodrigues Torres, arremataram, juntos com Pereira da Silva, Teixeira da Fonseca e Teixeira Coimbra, o privilégio da navegação a vapor do Porto de Sampaio. Essa iniciativa tinha como objetivo direcionar a navegação a vapor de Sampaio para o Porto das Caixas, quando a canalização do rio Aldeia se tornasse uma realidade (CORREIO MERCANTIL, 20/11/1856, p 1).

A articulação política e a força econômica dos “Saqueemas⁷ do Porto”, sendo estes integrantes e amigos da família Rodrigues Torres, foram determinantes para que o Porto das Caixas se tornasse o ponto de partida da Estrada de Rodagem de Cantagalo (RIO DE JANEIRO, 1857, p. 155). O debate travado nos jornais, a criação de uma Companhia de Navegação e Comércio e a conquista do privilégio da navegação a vapor no Porto de Sampaio, somados a toda pressão política que esses portuenses realizaram nas autoridades provinciais, proporcionaram um êxito tão expressivo que a canalização do rio Aldeia não necessitou ser realizada e, posteriormente, o projeto da Ferrovia de Cantagalo também manteve o Porto das Caixas como ponto de partida, visto que o projeto da Estrada de Rodagem foi substituído pela implementação dessa Ferrovia.

Toda essa mobilização demonstra que os “Saqueemas do Porto” tinham total conhecimento de que a perda de sua condição de intermediário, entre a produção vinda de outras regiões e a venda para os mercados da Corte, representaria a falência do Porto das Caixas

⁷ Conservadores fluminenses organizados e dirigidos pela “trindade saquarema”: Joaquim José Rodrigues Torres (futuro Visconde de Itaboraí), Paulino José Soares de Souza (posteriormente Visconde do Uruguai) e Eusébio de Queirós (MATTOS, 1990, p. 108).

enquanto centro comercializador dessa produção. Ainda que outras mercadorias fossem negociadas no Porto, o fato é que os lucros obtidos com a comercialização do café vindo de Cantagalo (e em menor expressão com o da sede de Itaboraí e de Rio Bonito) impulsionaram toda articulação para que esse Porto permanecesse como ponto de partida da estrada e logo, como um dos principais escoadouros da produção do interior da Província, visto que o café era o principal produto exportado na localidade.

A dimensão dessa discussão e o quanto tudo isso estava atrelado aos interesses em garantir, sobretudo, a comercialização do café na região, podem ser confirmados com os dados apresentados na Tabela 5, que explicita informações sobre a exportação de café nos portos da Província no mesmo ano em que todo esse debate ocorreu.

As informações dessa Tabela foram extraídas do *Relatório de Presidente de Província*. Logo, tais dados representam a interpretação oficial das autoridades provinciais e contribuíram com expressividade para direcionar quais as regiões que seriam contempladas, posteriormente, com a modernização e mecanização do transporte. Nesse documento os portos foram citados pela ordem de importância econômica que eles possuíam na Província Fluminense⁸. Diversas mercadorias desembarcadas nesses lugares foram apresentadas. Contudo, optou-se neste estudo priorizar apenas a produção de café.

TABELA 5: Exportação de café nos Portos da Província do Rio de Janeiro em 1856

POSIÇÃO	PORTOS	ARROBAS DE CAFÉ
1º	Iguassú	2.192.168
2º	Porto das Caixas	1.280.000
3º	Mangaratiba	1.000.000
4º	Itaguahy	800.000
5º	Magé	728.323
6º	S. João da Barra	700.000
7º	Mauá	700.000
8º	Macaé	649.000
9º	Estrela	400.000
10º	Barra do Rio de S. João.	277.932
11º	Paraty	250.000
12º	Mambucaba	250.000
13º	Jerumerim	200.000
14º	Nitheroy	125.000
15º	Cabo Frio	120.000

Fonte: RIO DE JANEIRO, 1857, p. 68-72

O documento menciona que o “Porto das Caixas [era] o terceiro na importância de comércio” e, como demonstrado na Tabela acima, o segundo maior exportador de café, responsável por aproximadamente 24.6 % da produção da Província Fluminense. Considerando que boa parte do café comercializado no Porto vinha de Cantagalo, esses dados demonstram que, nesse período, o trajeto que escoava o café de Cantagalo para Macaé já tinha sido superado pelo caminho que ia para o Porto das Caixas, visto que Macaé exportou em torno de 12.5 %, logo, um quantitativo consideravelmente inferior ao do Porto. Importante destacar que essa

⁸ Pela ordem decrescente de maior importância econômica os portos foram citados da seguinte forma: S. João da Barra, Iguassú, Porto das Caixas, Mangaratiba, Itaguahy, Macaé, Nitheroy, Cabo Frio, Paraty, Estrela, Magé, Jerumerim, Mambucaba, Mauá e o porto da Barra do Rio de S. João.

predominância do Porto, como principal escoadouro do café de Cantagalo, ocorreu em um contexto anterior à implementação da ferrovia, ainda sobre o lombo das mulas.

Diversos jornais locais, como *A Civilização* (30/11/1850, p. 4), e publicados na Corte, com destaque para o *Correio Oficial* (09/01/1838, p. 22), mencionaram que as mulas que compunham as tropas para transportar as mercadorias carregavam 8 arrobas de café. Ao dividir o total da exportação dessa produção no Porto (1.280.000) pelo número máximo de arrobas que cada mula transportava (8), torna-se possível ter uma noção aproximada do quantitativo de viagens realizadas por esses animais nessa localidade. Assim, para o ano de 1856 foram realizadas 180.000 viagens de mulas em direção ao Porto, lembrando que isso foi só para o transporte de café, o que demonstra que essa localidade possuía uma movimentação de viagens ainda maior, na medida em que também recebia diversas outras mercadorias.

Em relação ao transporte fluvial, no ano de 1856 foram empregados “mais de 20 barcos a vela, de lotação de 1.200 a 2.000 arrobas, em constantes viagens entre Porto e a Côrte, fazendo cada um oitenta viagens redondas no anno”. Transportavam, além do café, “muito milho, arroz, feijão, farinha, aguardente, lenha, assucar, tijolos, telhas etc”. O valor das importações em 1855 ficou em torno de “2.600:000\$000” (RIO DE JANEIRO, 1857, p. 69). Importavam “todos os generos” de que se fazia uso entre os moradores das regiões que comercializavam com o Porto, destacando-se a carne seca (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1857, p.252).

O comércio de Porto das Caixas, assim como o de Itaboraí, era estimulado pela função de intermediário e pela existência de um mercado local (SANTOS, 1975, p. 92), sendo dividido em três áreas: no Campinho, localidade próxima ao porto fluvial, onde era realizado o grosso do comércio atacadista; as ruas de Santo Antonio, local em que o comércio de varejo e de atacado mais coexistiram; e as ruas da Conceição, onde as casas de varejo predominavam. (MAGALHÃES, 1944, p. 15).

O trabalho no Porto era realizado majoritariamente pela mão de obra escrava. A urbanização desenvolvida diversificou as relações escravistas na localidade, visto que os diferentes ofícios empregados geraram a presença de variadas formas de escravidão. Assim, escravizados barqueiros, tropeiros, oleiros, tanoeiros, serradores, padeiros, entre outros, coexistiram no local. A escravidão de aluguel e, principalmente, a escravidão de ganho foram marcantes na região.

Essas observações sobre o transporte e o comércio desenvolvidos no Porto explicitam o intenso fluxo de pessoas e produtos que circulavam no lugar, demonstrando, dessa forma, que não foi exagero quando o respeitável historiador Sérgio Buarque de Holanda escreveu que Porto das Caixas foi um “poderoso entreposto” comercial da Província do Rio de Janeiro (HOLLANDA, 1934, p. 407).

Contudo, as reclamações das precárias condições das Estradas que se direcionavam para o Porto acompanharam também esse contexto, seja em publicações de jornais locais (“permaneceram perto de duas horas atoladas no aterro de Macacú até os peitos 14 bestas carregadas de café, que se dirigiam em tropa para este [Porto]”) ou em discursos das autoridades

provinciais (“o pessimo estado em que se tem achado a sua estrada (...) nos ultimos annos prohibe o transito de tropas durante trez meses a quatro”) (O POPULAR, 30/01/1856; RIO DE JANEIRO, 1857, p. 69). Logo, o estado precário das Estradas que desembocavam na localidade se transformava em expressivos prejuízos, como pode ser observado pela queda das exportações no Porto entre os anos de 1855 (1.680.000 arrobas) e 1856 (1.280.000 arrobas), resultando numa diminuição em torno de 24 % da produção exportada nesse período. Cada vez mais, a ferrovia passava a ser apontada como uma possível solução para evitar esses prejuízos (RIO DE JANEIRO, 1857, p. 69).

Nas décadas de 1850 e 1860, segundo Maria de Fátima Gouvêa, o Estado Imperial brasileiro buscou investir na construção de uma infraestrutura (seja diretamente ou no apoio aos empresários) que favorecesse o escoamento do café produzido. Tal iniciativa, além de buscar alcançar altos índices dessa produção, “também visava garantir o apoio político dos cafeicultores em relação ao Estado Imperial após a efetiva suspensão do tráfico atlântico de escravos” (GOUVÊA, 2008, p. 49).

Foi nesse contexto que a Estrada de Ferro de Cantagalo teve sua construção iniciada em novembro de 1857. A inauguração de sua primeira seção, “compreendida entre o Porto das Caixas e a raiz da serra de Friburgo”, ocorreu em abril de 1860 e gerou um ambiente de muita expectativa entre os comerciantes e moradores do lugar, visto que a ferrovia, no início, era interpretada por estes como uma modernização necessária para a melhoria do transporte das mercadorias, e, portanto, para impulsionar ainda mais a localidade como centro intermediário comercializador, na medida em que o Porto era o ponto de partida dessa ferrovia. A atuação de Cândido José Rodrigues Torres (Barão de Itambi e irmão do Visconde de Itaboraí) como um dos organizadores⁹ da companhia responsável pela construção e exploração dessa ferrovia foi determinante para manter o Porto nessa condição (RIO DE JANEIRO, 1857, 106-108).

Nos primeiros anos da Ferrovia os ganhos com o café corresponderam à expectativa desenvolvida. No ano de 1861, Porto das Caixas foi a segunda região com a maior parcela do café direcionado para a Casa Comissária Friburgo & Filhos, encaminhando um total de 111.816 arrobas de café, representando 40,03 % de todo café recebido. O Porto ficava atrás apenas de Campos (139.271, 49%,86) e na frente de Macaé (17.650, 6,32%), da Estrada de Ferro D. Pedro II (6.894, 2,47%) e de Magé (3.712, 1,33 %). É provável que o café exportado nessa localidade também tenha sido negociado com outras Casas Comissárias na Corte, o que demonstra ainda mais a dimensão dessa comercialização. A Casa Comissária Friburgo & Filhos, de notoriedade e reconhecimento considerável na Praça comercial do Rio de Janeiro, era propriedade de Antonio Clemente Pinto (primeiro Barão de Nova Friburgo) (MARRETO, 2019, p. 434). Relevante ressaltar que as Casas Comissárias “atuavam como financiadores e intermediários dos fazendeiros em quase todas as transações que efetuavam na Praça da Corte” (ERTHAL, 1992,

⁹ Os outros organizadores da companhia eram o Barão de Nova Friburgo e Joaquim José dos Santos Júnior.

p. 188). No Porto, entre os anos de 1864 e 1865, há registros de diversas Casas Comissárias: eram oito armazéns (ALMANAK ADMINISTRATIVO..., 1864, 118-119; 1865, 140).

Em função dos diversos problemas que a navegação do rio Aldeia apresentava e somados à pressão de setores que viam o Porto das Caixas como um obstáculo aos seus interesses (principalmente os comerciantes e negociantes de Niterói) e ao progresso da própria Província (apontados, sobretudo, pelos opositores dos Saquaremas) ocorreu finalmente, em 1866, o temor dos portuenses: Porto das Caixas perdeu sua condição de entreposto comercial e principal centro comercializador da região, visto que nesse ano foi inaugurado o prolongamento da Estrada de Ferro de Cantagalo em Vila Nova (Itambi). (RIO DE JANEIRO, 1866, p. 34-36). O “poderoso entreposto” entrou numa crise tão expressiva que poucos anos depois conseguiu exportar apenas o quantitativo de 580 arrobas de café (RIO DE JANEIRO, 1870, p. 254).

Considerações finais

O presente estudo buscou demonstrar que a história do café na Vila de São João de Itaboraí foi caracterizada por dois contextos. Primeiro, por uma produção modesta em sua sede direcionada para o consumo local e para exportação, tendo uma coexistência, em alguns períodos, com diversos outros produtos agrícolas e uma expressiva vulnerabilidade diante das flutuações do mercado internacional. Em outra circunstância, foi demonstrado que o café proporcionou um dinamismo econômico considerável em Porto das Caixas, gerado, não por sua produção, mas sim pela sua condição de centro comercial intermediário entre a Corte e o interior da Província fluminense. Os interesses regionais em disputa e o avanço do progresso nos transportes alteraram a condição de entreposto comercial do Porto, fragilizando assim sua economia. Portanto, ambos os contextos foram marcados pelo desejo do lucro, pela renovação das expectativas, pelas dependências e pela crise.

Referências bibliográficas

- A CIVILIZAÇÃO. Porto das Caixas, nº 10, sábado, p. 4, 11 mai. 1850.
_____. Porto das Caixas, nº 6, sábado, p. 1, 15 abr. 1850.
_____. Porto das Caixas, nº 24, sábado, p. 1, 17 jun. 1850.
_____. Porto das Caixas, nº 43, sábado, p. 4, 28 nov. 1850.
_____. Porto das Caixas, nº 39, sábado, p. 1, 30 nov. 1850.
_____. Porto das Caixas, nº 61, sábado, p.4, 3 maio 1851.
_____. Porto das Caixas, nº 96, sábado, p. 4, 3 jan. 1852.
ADOLPHE, J.C.R. Milliet de Saint. **Diccionario Geographico, Historico e descriptivo do Império do Brazil**. Paris: Typographia de Fain e Thunot, Tomo Primeiro, 1845.
ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO IMPÉRIO DO BRAZIL. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., Província,1847.
_____. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., Província,1853.
_____. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., Província,1857.
_____. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., Província, 1864.
_____. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., Província,1871.
_____. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., Almanak,1876.

- _____. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., Almanak, 1884.
- ANNAES DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO. Segundo ano da décima nona legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial de J. Villeneuve & C. 1873.
- AUTOS DE LIVRAMENTO DE MARIA PINTA E SUA FILHA LOURENÇA DIAS, em que era autora a justiça, e processados no juízo ordinário de Santo Antônio de Sá, em 1715.
- BARROS, José D'Assunção. **O campo da História: especialidades e abordagens**. Petrópolis: Vozes, 2004.
- BRASIL. Decreto de 15 de janeiro de 1833. **Coleção das Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte segunda, 1873.
- CASAL, Manuel Ayres de. **Corografia Brasileira**. RJ: Imp. Nacional, Tomo II, 1947.
- CORREIO MERCANTIL. Rio de Janeiro, ano XIII, nº 319, quinta-feira, p.1, 20 nov. 1856.
- _____. Rio de Janeiro, ano XIII, nº 338, quarta-feira, p. 1, 10 dez. 1856.
- CORREIO OFFICIAL. Rio de Janeiro, vol. 1, nº 6, terça-feira, p. 22, 9 jan. 1838.
- DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. **Recenseamento do Brazil em 1872**. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v. 10, 1874.
- ECHO POPULAR. Porto das Caixas, nº 18, sábado, p. 4, 14 de novembro de 1863.
- ERTHAL, Clélio. **Cantagalo: da miragem do ouro ao esplendor do café**. Niterói: Erthal, 1992.
- FORTE, José M. Maia. **Vilas fluminenses desaparecidas**. Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro. Tomo XLIV. 1937.
- FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 32 Ed. São Paulo: Cia das Letras, 2009.
- GAZETA DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro, nº 70, quarta-feira, p. 4, 1 set. 1813.
- GOMES, José Clemente; MASSOW, Hilário. **Estado do Rio de Janeiro: composto sobre os últimos mapas existentes e de acordo com as estatísticas e demarcações oficiais**. Rio de Janeiro : Laemmert, 1892.
- GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O império das províncias**. Rio de Janeiro, 1822-1889. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/FAPERJ, 2008.
- HOLLANDA, Sérgio Buarque de. João Caetano em Itaboraí. Como um meio enriquecido pelo café suscitou a primeira tentativa de criação de um teatro nacional. **O café no 2º Centenário de sua Introdução no Brasil**. Rio de Janeiro: Edição do Departamento Nacional do Café, 1934.
- INVENTÁRIO DOS BENS DE MANUEL DA COSTA. Santo Antonio de Sá, Cartório do 2º ofício de Itaboraí, maço 47, processo 1947, abril de 1816.
- INVENTÁRIO DOS BENS DE DONA JOSEFA DO NASCIMENTO. Villa de Itaborahy, Cartório do 2º ofício de Itaboraí, maço 3, processo 900, 16 de janeiro de 1850.
- JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro, vol III, nº 149, quinta-feira, p. 4, 8 jul. 1830.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Serra**. Rio de Janeiro: instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/Conselho Nacional de Geografia, 1963.
- MAGALHÃES, João de. **Reminiscências do Porto das Caixas**. Itaboraí, Março de 1944.
- MARRETO, Rodrigo Marins. **O opulento capitalista: café e escravidão na formação do patrimônio familiar do Barão de Nova Friburgo**. (c.1829-c.1873). Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2019.
- MATTOS, Hebe Maria. **Ao Sul da História. Lavradores Pobres na crise do trabalho escravo**. Rio de Janeiro: Editora FGV, Faperj, 2009.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O Tempo de Saquarema: A Formação do Estado Imperial**. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.
- O POPULAR. Porto das Caixas, nº 102, sábado, p. 4, 24 mar. 1855.
- _____. Porto das Caixas, nº 140, sábado, p. 4, 11 ago. 1855.
- _____. Porto das Caixas, nº 187, quarta-feira, p. 1, 30 jan. 1856.
- _____. Porto das Caixas, nº 227, quarta-feira, p. 4, 25 jun. 1856.
- PEREIRA, José Saturnino da Costa. **Diccionario Topographico do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Commercial de P. Gueffier, 1934.
- Relatório da Fundação da Bibliotheca Popular Itaborahyense e da Primeira Exposição Municipal de Itaborahy. Niterói: Papelaria Brasil Ltda. 1973.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório do Presidente (Rodrigues Torres). 1 mar. 1836.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório do Presidente (Soares de Sousa). Discurso... 18 out. 1836.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório do Presidente (Soares de Sousa). Discurso... 3 mar. 1838.

- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório apresentado ao Exm^o. Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro o Commendador João Pereira Darrigue Faro pelo Presidente o Conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz. Niteroi: Typographia de Amaral e Irmão, 1852.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório apresentado ao Exm. Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro o Sr. Doutor José Ricardo de Sá Rego pelo Presidente Conselheiro Luiz Antonio Barboza por ocasião de passar-lhe a administração da mesma Provincia. Niterói: Typographia de Quirino & Irmão. 1855.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório apresentado ao Exm. Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro o Sr. Doutor José Ricardo de Sá Rego pelo Presidente Conselheiro Antonio Licolão Tolentino pelo Presidente Conselheiro Luiz Antonio Barboza sobre o estado da administração da mesma Provincia em 2 de maio de 1856. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e comp. 1856.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório apresentado ao Exm. Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro o Sr. Doutor João Manoel Pereira da Silva pelo Presidente Conselheiro Luiz Antonio Barboza sobre o estado da administração da mesma Provincia em 1857. Rio de Janeiro: Typographia universal de Laemmert, 1857.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da Provincia do Rio de Janeiro na 2ª sessão da 12ª legislatura pelo Vice-Presidente João Manoel Pereira da Silva. Rio de Janeiro: Typographia universal de Laemmert, 1857.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Exposição feita pelo excellentissimo senhor Doutor Thomaz Gomes dos Santos, Vice-Presidente da Provincia, ao entregar a administração ao Presidente dela, o Conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino. Rio de Janeiro: Typographia universal de Laemmert, 1858.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Vice Presidente (Tavares Bastos). S/ título...4 out. 1866.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial na sessão extraordinária pelo presidente, desembargador Diogo Teixeira de Macedo. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870.
- RIO DE JANEIRO (PROVÍNCIA). Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da decima oitava legislativa no dia 8 de setembro pelo Presidente Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1870.
- RIO DE JANEIRO. Lei nº 2496 de 28 dez. 1995.
- SALLES, Ricardo. **E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- SANTOS, Ana Maria dos. **Vida Econômica de Itaboraí no século XIX.** Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 1975.
- SLENES, Robert W. Grandeza ou decadência? O mercado de escravos e a economia cafeeira da província do Rio de Janeiro. 1850-1888. In: Costa, Iraci Del Nero da (org). **Brasil: História econômica e demográfica.** SP: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986.
- STEIN, Stanley J. Vassouras. **Um município brasileiro do café, 1850-1900.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.
- TAUNAY, Affonso de E. **História do Café no Brasil.** Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, Volume Segundo, 1939.
- VIANA, Oliveira. Distribuição geográfico do cafeeiro no Estado do Rio. **O café no 2º Centenário de sua Introdução no Brasil.** Rio de Janeiro: Ed. do Depart. Nacional do Café, 1934.