

Zona comercial por excelência: a importância comercial do porto fluvial da freguesia de nossa senhora imaculada conceição do porto das caixas para a província do Rio de Janeiro

Mirian Cristina Siqueira de Cristo.¹

Resumo

Porto das Caixas, atual distrito do município de Itaboraá, RJ, possuiu uma grande importância econômica, social e política durante o século XIX, para a província do Rio de Janeiro e para o próprio Império. As casas simples da avenida Nossa Senhora da Conceição, o pouco comércio, a usina de álcool de mandioca abandonada e o riacho que corta o local não demonstram nem a sombra da opulência arquitetônica que outrora teve a região, que além de ter sido um dos primeiros locais a serem ocupados no processo de interiorização portuguesa após a expulsão dos franceses, foi no século XIX considerado o terceiro porto fluvial em importância comercial para a província do Rio de Janeiro pertencente ao recôncavo da Baía de Guanabara.

Palavras-chaves: Porto das Caixas- Província do Rio de Janeiro- Zona Comercial.

Abstract

Porto das Caixas, present district of the municipality of Itaboraá, RJ, had great economic, social and political importance during the 19th century, for the province of Rio de Janeiro and for the Empire itself. The simple houses of Avenida Nossa Senhora da Conceição, the little commerce, the abandoned cassava alcohol plant and the brook that cuts the place do not even show the shadow of the architectural opulence that once had the region, which, besides being one of the first Places to be occupied in the process of Portuguese interiorization after the expulsion of the French, was in the 19th century considered the third river port in commercial importance for the province of Rio de Janeiro belonging to the Guanabara Bay Recôncavo.

Keywords: Porto das Caixas- Province of Rio de Janeiro- Commercial area.

Ao andar pela precária estrada de paralelepípedos do 2ª Distrito de Porto das Caixas, Itaboraá, Rio de Janeiro, moradores e eventuais visitantes, em sua maioria, desconhecem a riqueza e complexidade histórica ali envolvidas, a começar pela idade da localidade, que existe há pelo menos 422 anos. Sempre lembrada como o local em que “o Cristo crucificado sangrou” em 1968, ponto segundo os fiéis de inúmeros milagres, Porto das Caixas possuiu uma significativa importância econômica, social e política durante o século XIX, para a província

¹ Aluna do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu, curso de Mestrado em História da Universidade Salgado de Oliveira/Niterói, RJ. E-mail: mirian.de.cristo.1978@gmail.com

do Rio de Janeiro e para o próprio Império. As casas simples da avenida Nossa Senhora da Conceição, o pouco comércio, a usina de álcool de mandioca abandonada e o riacho que corta o local não demonstram nem a sombra da opulência arquitetônica que outrora teve a região, que além de ter sido um dos primeiros locais a serem ocupados no processo de interiorização portuguesa após a expulsão dos franceses, foi no século XIX considerado o terceiro porto fluvial em importância comercial para a província do Rio de Janeiro (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 1857, P. 69) pertencente ao recôncavo da Baía de Guanabara.

As áreas com núcleos populacionais ao entorno da Baía de Guanabara e seus portos fluviais, foram essenciais para viabilizar o transporte da produção açucareira dos primeiros engenhos e o aproveitamento dos rios do recôncavo guanabarinense favoreceu o desenvolvimento econômico da região, por ser uma forma rápida e barata de transporte da produção em direção ao porto do Rio de Janeiro (GEIGER; SANTOS, 1954, p.4). Fernando Braudel citou a importância dos portos fluviais, dos cursos e canais, descrevendo que por toda a parte se utilizava os cursos de água para a condução de mercadorias até as grandes cidades (BRAUDEL, 1996, p.384). Em concordância com Fernando Braudel, Ailton Fernandes da Rosa Júnior reafirmou a relevância dos cursos de água para o deslocamento, não somente da produção dos engenhos, mas também dos alimentos essenciais para o abastecimento da crescente cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (em especial a farinha de mandioca, arroz e feijão) até as madeiras, fossem sob a forma de tábuas para a construção civil e naval, ou reduzidas à forma de lenha e carvão. Para Rosa Júnior, os rios da região do recôncavo da Baía de Guanabara tiveram a função estratégica, pois através de suas águas circularam não apenas os produtos essenciais à vida cidadina, mas também pessoas, hábitos, informações e tradições culturais (ROSA JUNIOR, 2014, p.37-58). O arraial do Porto das Caixas foi extremamente beneficiado por esse comércio fluvial e continuou a crescer gradativamente durante o século XVII. Em meados desse século, o porto fluvial do arraial do Porto das Caixas já tinha 14 barcos para o transporte de mercadorias, embarcando quase todo o açúcar dos oitenta engenhos das regiões próximas (FORTE, 1937, p.53). Daí a mudança do nome da localidade: o açúcar que chegava

nos lombos das mulas em bruacas² de couro, ficava armazenado em caixas ao longo do *rio da Aldeia*, esperando o embarque nas faluas³... Porto das Caixas (ROSEDAHL, 199, p.58).

Portos fluviais semelhantes ao do arraial do Porto das Caixas contribuíram para uma reorganização espacial do seu entorno, pois a vida e a dinâmica das povoações locais giravam em torno dessas estruturas comerciais. Além das igrejas, câmaras, delegacias, grandes fazendas, comércio, cemitérios se posicionaram ao redor dos portos que recebiam os produtos para o transporte até o Rio de Janeiro e através dessa estruturação nasciam as vilas de Comércio. Segundo Rafael da Silva Oliveira, as chamadas vilas de Comércio registraram um período de importante funcionalidade, sobretudo através da utilização de seus portos fluviais, atingindo status de cidade por conta do papel concentrador que exerciam (OLIVEIRA, 2015, p. 139). Apesar de nunca ter alcançado o título de vila ou cidade, o arraial do Porto das Caixas estruturou-se do mesmo *modus operandi*. Nota-se então que o Porto das Caixas assumiu dois papéis: o do povoado de comércio e do porto fluvial propriamente dito, como pode-se observar na descrição de Manuel Aires de Casal:

Um terço de légua a leste da paróquia de Tambi, e ainda no seu distrito está o arraial denominado Porto das Caixas, com Ermida de N. Senhora da Conceição, sobre a direita do Rio da Aldeia, um pouco abaixo da foz do da Varge, e um pouco mais doutro terço acima da sua confluência com o Macacu, que fica meia légua abaixo da do Caceribu. É o entreposto das produções do distrito de Taparocá, e das freguesias limítrofes; e onde se embarca mais açúcar do quem em todos os outros portos do recôncavo (CASAL, 1976, p.199).

O porto fluvial do arraial do Porto das Caixas desde o começo da ocupação do recôncavo da Baía de Guanabara teve a função de entreposto comercial, caminho de trocas de produtos e de passagem de tropas que carregavam o açúcar das fazendas e engenhos próximos (NOGUEIRA, 2009, p. 21). Apesar de tal afirmação, o comércio local não era feito somente com base na produção açucareira. Segundo Maria Yedda Leite Linhares, não se pode pensar na sociedade colonial sendo construída somente em torno de engenhos, dos portos para receber escravos e do açúcar, existia também um mercado interno, com produtores de alimentos livres

² Bruacas eram confeccionadas com couro de boi amaciado na água, ajustadas e cozidas dentro de uma caixa rude com tampa, deixando-a secar. Tornavam-se duras e resistentes, sendo utilizadas para o transporte de diversos gêneros: Açúcar, milho, café, etc. In: SATHLER, Evandro Bastos. *Tropeiros e outros viajantes*. Niterói, Rio de Janeiro: PPGSD-UFF, p. 50, 2003.

³ Embarcação pequena que navega a remos ou a vela. In: PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Lingua Brasileira*. Ouro Preto, Minas Gerais: Typographia de Sila, p. 504, 1832.

e pobres, arrendatários de terras e comerciantes (LINHARES, 1995, p.81-82). O vale do rio Macacu, onde o Porto das Caixas estava localizado, constituiu-se como lócus privilegiado desse mercado, com uma grande produção de gêneros alimentícios, em especial a farinha de mandioca, juntamente com arroz, milho, feijão, açúcar e aguardente, além da atividade extrativista de madeira para lenha e construção naval, além de outros usos. Essa produção era destinada ao consumo local e para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, caracterizando a região como importante celeiro de cereais do Recôncavo (AMANTINO; CARDOSO, 2008, p.78).

Apesar da grande movimentação, esse transporte sempre foi problemático porque os rios eram estreitos e assoreados, alguns deles só tendo água suficiente na época das chuvas de verão (MACHADO, 1998, p.5). Mesmo dependendo das marés e passando constantemente pelo problema dos bancos de areia e assoreamentos, o porto fluvial do arraial de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas conseguiu adquirir uma grande importância comercial para a província do Rio de Janeiro, graças ao prestígio de seus comerciantes no Império e por ser rota final de várias tropas. Na descrição de Thomas Ewbank abaixo pode-se perceber os contratempos causados pelos assoreamentos dos rios da bacia do Macacu e à espera da maré alta para a navegação:

Às três horas da tarde desembarcávamos uma milha adentro do rio Macacu. O barco entrou uns oitenta centímetros na terra e por algum tempo as rodas trabalharam na lama. Um ou dois barcos passaram por nós e vieram com brincadeiras comuns no Hudson nos primeiros dias de navegação- oferecendo-se para dar notícias nossas, para levar cartas, etc. Em meia hora a maré subia e nós entrávamos (EWBANK, 1976, p.27).

Da mesma forma que o arraial de Nossa Senhora Imaculada Conceição surgiu, também surgiram inúmeros outros núcleos urbanos, como São Pedro de Aldeia, Iguaçú, Inhomirim, Meriti e São Gonçalo. Segundo Caio Prado Júnior, os produtores dispunham da navegação fluvial para romper as distâncias enormes dos trajetos, devendo aos indígenas as grandes variedades de embarcações, canoas, jangadas, ajoujo, barcaça, saveiro, lanchas e faluas, todas servindo para a navegação fluvial ou litorânea (PRADO JÚNIOR, 1994, p.258-259).

Com a vinda da família real para o Brasil, os portos fluviais que já estavam com um crescimento considerável graças ao ouro das regiões de Minas Gerais, sofreram uma ascensão econômica devido ao aumento do consumo de gêneros alimentícios que a mudança da Corte causou. A Corte preocupou-se em abrir estradas e fato quase inédito, melhorar as comunicações

entre as capitanias (DIAS, 2005, p. 35). Começou então a etapa inicial de um processo de múltiplas transformações que, na sua totalidade, configuram a adaptação da monarquia lusa, agora estabelecida nos trópicos, às implicações do processo bastante complexo de interiorização da metrópole (FALCON, 2008, p.12). Para Maria Odília Leite da Silva Dias, a chegada da família real ao Brasil já significou por si só uma ruptura política interna, com enormes mudanças econômicas e políticas, principalmente no mercado carioca, que evitava sobrecarregar a Corte que começava a criar raízes e contribuía para estreitar seus laços na região centro-sul brasileira (DIAS, 1886, p.165). Essas mudanças que ocorreram no mercado carioca a partir da concretização e do monopólio comercial acabaram por definir o Rio de Janeiro como polo drenador de vários produtos (LENHARO, 1979, p.33), que chegavam ao porto principal através de inúmeros portos fluviais localizados ao entorno da baía de Guanabara, em especial no seu recôncavo, onde estava localizado o Porto das Caixas. Foi a vinda da corte portuguesa para o Brasil e a sua fixação no Rio de Janeiro que deu início ao processo de transformação da colônia em metrópole interiorizada, acentuando o predomínio da classe dos comerciantes (DIAS, 1886, p.172).

A interiorização favoreceu uma intensa movimentação de tropas comerciais com gêneros de primeiras necessidades. Assim, o Rio de Janeiro ficou definido como polo drenador de vários produtos, que chegavam ao porto principal através de inúmeros portos fluviais localizados ao entorno da baía de Guanabara, em especial no seu recôncavo, onde estava localizado o Porto das Caixas, como pode-se ler na descrição de Augusto de Saint- Hilaire:

De todo o distrito de Mata, como dos arredores da fazenda do padre Manoel, as mercadorias destinadas ao Rio de Janeiro são embarcadas no Porto das Caixas. O transporte para aí se faz em lombo de burro em sacos de couro, ou em carros puxados por bois. Da mata do Porto das Caixas, situado como desse, na baía, há cerca de sete léguas e é de 40 francos o frete de um carro que carrega vinte sacos de açúcar de quatro alqueires cada. Exige-se em seguida 160 réis (um franco) pelo transporte de cada saco pelas pequenas embarcações que vão do Porto das Caixas ao Rio de Janeiro. Neste distrito a cana de açúcar dura dois ou três anos, segundo a natureza do terreno. Além das plantações de cana, vi ainda outras de mandioca e de milho, porém em menor número. Entre as canas plantam frequentemente feijão e milho, de que fazem sucessivas "colheitas. A maioria dos cultivadores fazem suas remessas por conta própria; outros vendem suas mercadorias a negociantes que as veem procurar no local, e acontece que às vezes falsas especulações dos compradores fazem com que os produtos tenham aí preços mais elevados que no Rio de Janeiro (DE SAINT-HILAIRE, 1941, p.266-267).

Percebe-se o valor do frete para vinte sacos de açúcar, em um total de 6.400\$Rs e de 160\$Rs para cada saco embarcado do Porto das Caixas até o Rio de Janeiro, além do comércio e transporte de mandioca, milho e feijão para o abastecimento da corte. Para Patrícia Gomes da Silveira, o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro provinha das freguesias de Itaboraá, Itaguaí, Magé, Jacutinga, Parati e Campos dos Goytacazes, utilizando os rios para realização dessa distribuição de gêneros (SILVEIRA, 2012, p. 133). Porto das Caixas transformou-se em elo de ligação entre a capital do Império e as demais regiões, através de seu porto fluvial, que ficou conhecido em todo o Brasil e exterior (FERREIRA, 1992, p. 17-18), por meio da repercussão dos viajantes que ali passavam e por causa de seus ilustres moradores.

Inúmeros são os relatos desses viajantes sobre a região, demonstrando a significância que a localidade realmente tinha. James Cooley Fletcher e Daniel Parish Kidder escreveram que poderiam chegar a florescente Porto das Caixas, de carro ou em mulas e que era lugar de reunião geral das tropas que trazem café e açúcar para as colônias suíças de Nova Friburgo e Cantagalo e grande parte da região circunvizinha: “Aqui são também desembarcadas as mercadorias que voltam da capital para a troca de produtos” (FLETCHER; KIDDER, 1941, p.338-339). Kidder continuou a descrição em sua outra obra, *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo*, também destacando a dificuldade de navegação do rio local:

Entramos novamente no rio do Porto das Caixas. Era tão estreito e sinuoso esse riacho que não se podam usar os remos. Prevendo tais emergências havíamos leva do varejões que então nos impulsionaram a uma velocidade bastante razoável. O arraial do Porto das Caixas está situado nas fraldas de um outeiro em cuja base serpeia o riacho que lhe dá o nome e a sua razão de ser (KIDDER, 2001, p.164-165).

Débora Alves em *Viagem de Ernst Hasenclever à Colônia Nova Friburgo em 1840*, frisou a passagem do viajante na região do Porto das Caixas. Ernest cruzou outro caminho, por terra, passando por Niterói, São Gonçalo até chegar ao arraial de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. Segundo Alves, Ernest explicou que o caminho pela freguesia era um desvio, já que o percurso mais rápido para a colônia de Nova Friburgo era pela vila de São João de Itaboraá, mas que na sua opinião, seria mais proveitoso passar pelo “porto miniatura” para ver as inúmeras barcas que diariamente traziam do porto do Rio de Janeiro, tonéis, fardos e caixas com todo o tipo de mercadoria para os tropeiros. Ernst também comentou

que Porto das Caixas ficava muito bem localizado para comprar pequenos estoques de café provenientes do interior e vender, com vantagem, na capital. Na sua opinião, a única desvantagem era o clima. Apesar do solo ser fértil, a vila ficava em uma região pantanosa e febril e, para se aguentar este clima, era necessário se ter uma constituição excelente (ALVES, 2011, p.1-2).

Em uma descrição mais minuciosa, Gilbert Farquhar Mathison em sua obra *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822* relatou sua viagem para a localidade, descrevendo bem os moradores e hábitos locais. Segundo Mathison, o embarque da produção do interior para a capital era feito em uma escala bem maior na região, observando várias mulas e tropeiros que as aguardavam, indo e vindo continuamente, muitos dos quais viajavam juntos com o intuito de se protegerem. Os hábitos e vestimentas dos moradores não foram esquecidos, merecendo uma descrição a parte por Mathison:

Usam chapéus pretos de abas largas, com copas baixas, amarrados por uma fita abaixo do queixo, casacos e coletes de veludo, em cores diversas – azul, roxo ou vermelho – com botões em metal, calças de pano e linho e altas polainas pretas, com abotoamento acima dos joelhos. Uma capa ou manta azul, parecida com as que se usam em Portugal, por vezes forradas em vermelho, são jogadas displicentemente, ainda assim de modo gracioso, por sobre os ombros, e tornam o conjunto realmente pitoresco. Imagine um personagem, assim equipado, montado em uma mula, com uma sela portuguesa e estribos, e um extraordinário suporte para pistolas e coldres (MATHISON, 1825, p.25).

Gilbert Farquhar Mathison ainda traçou o perfil dos comerciantes locais em “astutos, vingativos e gananciosos quando se trata de dinheiro, e extremamente viciados quando se trata de jogo” porém “honestos em relação a seus empregadores, cumpridores da palavra empenhada, decididos e ativos” (MATHISON, 1825, p.25). Para Mathison, o arraial do Porto das Caixas era constituída quase que exclusivamente de vendas ou pequenas tabernas, para a acomodação dos viajantes e algumas lojas, com artigos de fabricação estrangeira, que os tropeiros sentiam tentados a comprar em sua volta para casa. Mercadorias em algodão e ferramentas inglesas, tecidos e chapéus constituíam nas principais mercadorias dessas casas comerciais, enfim um lugar comercial em sua essência.

O grande número de relatos de viajantes sobre o arraial de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas se deve pelo fato da região ter se tornado ponto de

passagem dos imigrantes que chegavam para a colônia de Nova Friburgo. A freguesia converteu-se em local onde os futuros colonos esperavam para seguir caminho até a colônia suíça, aumentando o número de estrangeiros no local e o comércio: “Dos colonos que vierão no brigue Experiência, 161 já partiram de mesmo bordo para o Porto das Caixas, donde seguirão para Cantagallo, para serem empregados como lavradores nas fazendas do Sr. Barão de Nova Friburgo” (CORREIO MERCANTIL, E INSTRUCTIVO, POLÍTICO, UNIVERSAL, 1854, p.1).

A chegada dos colonos à Nova Friburgo aumentou a produção agrícola da região e por consequência os produtos transportados até o Porto das Caixas. Segundo a publicação do *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal* no dia 29 de setembro de 1852, além do milho, batata e o toucinho eram produzidos na região da colônia suíça “que os colonos sobre seus proprios animaes transportão para Sant”Anna ou Porto das Caixas, ambos na margem do Macacu” (CORREIO MERCANTIL, E INSTRUCTIVO, POLÍTICO, UNIVERSAL, 1852, p.12). O milho por eles cultivado supriu as necessidades desse gênero, que constantemente entrava em escassez no mercado. Nota-se também a função de tropeiro exercida pelos colonos, que levavam na volta para Nova Friburgo, produtos estrangeiros:

As numerosas tropas que, sahindo daquelle termo (Friburgo) carregadas de milho para levar ao ponto de embarque no Porto das Caixas, produzem dous grandes benefícios: o primeiro fazendo o excedente do produto produzido na colônia um avultado consumo, suprimindo desta fórmula para tão importante artigo as vezes de mercado que não tinha na colônia, e um dos seus maiores defeitos; o segundo, transportando no regresso, por módicos fretes, os artigos de importação estrangeira que por isso chegam a villa por preços baixos, e ao alcance das forças de consumo dos habitantes do logar (CORREIO MERCANTIL, E INSTRUCTIVO, POLÍTICO, UNIVERSAL, 1852, p.1).

Além do milho, batata, toucinho, os colonos suíços também cultivaram o café, que foi um dos grandes fatores do crescimento da importância comercial do arraial de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. A cultura de café aumentou a abertura de numerosas estradas e de vários outros portos fluviais, por via dos quais era produção transportada até o porto do Rio de Janeiro, sendo o Porto das Caixas de grande significância, pois a estrada que ligava a freguesia à Cantagalo (vizinha de Nova Friburgo), tornou-se uma das mais importantes da província, com as rendas de suas barreiras alcançando cifras consideráveis (SIMONSEM, 1973, p. 182-183).

Milliet de Saint-Adolphe afirmou a importância que o café produzido em Cantagalo teve para a localidade, relatando que o Porto das Caixas era um povoação considerável e de grande trato da província do Rio de Janeiro, onde seu porto admitia, com o favor da maré, barcos e lanchas. Era também o depósito mais considerável de caixas de açúcar bem como das sacas de café que vinham por terra das cabeceiras do rio Macacu ou das fazendas próximas. Saint-Adolphe descreveu que as mulas que vinham com carga dos distritos de Cantagalo e do de Nova Friburgo eram encaminhadas para esse porto, tanto por ser o mais próximo, como por “serem mui activos e dados ao commercio os habitantes d’elle, os quaes em todas as marés, quer seja dia, quer seja noite, despachão um grande número de barcos para o Rio-de-Janeiro”

(DE SAINT-ADOLPHE, 1845, p.351-352).

A exportação anual de café de Cantagalo no ano de 1839 foi de 200 mil arrobas de café, a maioria descendo pela estrada até o Porto das Caixas. Cada arroba transportada nas costas dos animais custava 800\$Rs para o produtor, principalmente por causa dos caminhos, em sua maioria em péssimas condições (O DESPERTADOR COMMERCIAL E POLÍTICO, 1839, p.2). Toda essa movimentação fez surgir a necessidade da construção de uma estrada de rodagem entre a região e o arraial de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas. Essa estrada beneficiaria até mesmo os municípios de Minas Gerais que faziam divisa com Cantagalo:

A 3º estrada já se acha contratada com empresários que merecem fé, e que pretendem organizar huma Companhia para a sua construção e custeio. Tem de partir do Porto das Caixas ou de suas proximidades e de terminar na Villa do Cantagallo e será de valiosíssima utilidade para o commercio e para a lavoura dos municípios de Itaborahy, Friburgo, e Cantagallo, na província do Rio de Janeiro, e para o de alguns da província de Minas Geraes, que confinam com o ultimo município ou estão próximos(MINISTÉRIO DO IMPÉRIO, 1855, p.39).

O café impulsionou o comércio local e possibilitou o aumento do prestígio político das famílias dos comerciantes locais e através desse poder político, o arraial no ano de 1856 foi elevado à categoria de freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Porto das Caixas, com a mesma invocação:

Art. 1º Fica elevado a categoria de Freguezia o Curato da Nossa Senhora do Porto das Caixas.

Art. 2º Os limites na nova freguesia, se nelles concordar o bispo diocesano, serão os seguintes: pelo lado da freguesia de Nossa Senhora do Destino de Itamby o rumo que vai ao rio Macacú, fazenda do Engenho novo até o rio da Aldêa, e por este rio até a sua junção com o Varzea; pelo lado da freguesia de São João Baptista de Itaborahy o rumo que divide a fazenda que foi de Paulo Cesar de Andrade, das terras da viúva Campello, estrada geral, lado esquerdo até perto do Anzelin, estrada do Iguá, também lado esquerdo até o Ingá, o rio da Cumbica até o Cassimbú (CORREIO MERCANTIL, E INSTRUCTIVO, POLÍTICO, UNIVERSAL, 1856, p.1).

No relatório do presidente da província do Rio de Janeiro do ano de 1857 apresentado pelo então vice-presidente João Manoel Pereira Pereira da Silva, um ano após a sua elevação a freguesia, o Porto das Caixas é descrito como “terceiro porto em importância no commercio, recebe a produção do município de Itaborahy, Santo Antônio de Sá, Nova Friburgo, parte de Cantagallo, Rio Bonito, Saquarema, maricá e Capivary”. Nesse relatório também foi especificado os produtos exportados e importados pelo porto, além dos valores pagos. No ano de 1856 o Porto das Caixas exportou para a corte 1.280,00 arrobas de café, além de muito milho, arroz, feijão, farinha, aguardente, açúcar, tijolos e telhas, possuindo 20 de barcos de velas, que suportavam uma lotação de 1.200 a 2.000 arrobas. Esses barcos realizavam 80 viagens por ano, do Porto das Caixas, até a corte.

No mesmo ano o valor arrecadado com as importações foi de 2,600:000\$000Rs (RELATÓRIO DO VICE-PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 1857, p. 69). Já na publicação do *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal* a relação do movimento comercial do porto foi mais além, descrevendo minuciosamente a exportação (CORREIO MERCANTIL, E INSTRUCTIVO, POLITICO, UNIVERSAL, 1856, p.2). Percebe-se após a análise, uma divergência no número de viagens anuais descrita no relatório de presidente da província, que relatou um número de 80, para o número publicado *Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal*, que relata 84 viagens anuais. Também se observa um número diferente de barcos nas duas fontes: 20 barcos no relatório do presidente da província e 16 no periódico. Essa divergência deve-se ao fato da segunda descrição ter sido feita pelos comerciantes locais, com informações mais precisas da região. É importante salientar que cada saco tinha a capacidade de 4 arrobas e que do total anual transportado, de 2.066.400 arrobas, 1/2 era de café, ou seja, 1.033,200 arrobas. Convertendo em quilogramas, tem-se um total de 30.353.349,600 toneladas de produtos transportados anualmente do Porto das Caixas para o Rio de Janeiro, dos quais 15.176.674,800 toneladas eram de café. Nota-se que apesar do café ser o ponto alto do comércio do Porto das Caixas, ele não estava limitado somente a este gênero, tendo uma grande variedade

de produtos comercializados e transportados, conseguindo assim a alcançar o título de terceiro porto fluvial em importância comercial para a província do Rio de Janeiro. Os gêneros de importação do interior até o Porto das Caixas eram: aguardente, açúcar branco e mascavo, arroz socado, cafés de primeira e segunda, farinha de mandioca fina e grossa, feijões de diversos tipos, milho, telhas, madeira e carvão (SANTOS, 1975, p.92-95).

Porto das Caixas teve seu comércio estimulado de duas maneiras: pela função intermediária e pela existência de um mercado local, sendo agrupado em três categorias: a primeira formada por atacadistas e comissionários que recebiam os produtos da corte e distribuíaam pelo comércio local, a segunda era de negociantes a varejo ou a retalho e a terceira categoria formada pelos armazéns de secos e molhados, artesãos e mascates. Os comerciantes eram os donos dos barcos que faziam o comércio para a corte e responsáveis pelo porto fluvial da freguesia (SANTOS, 1975, p.5). A freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas era dividida em três zonas comerciais: campinho, próximo ao porto fluvial, onde estava o grosso comércio atacadista, zona mista, ocupando as ruas de Santo Antônio e tinha comércio varejo e atacado e zona do comércio, com as casas de varejo nas ruas da Conceição (MAGALHÃES, 1944, p.15).

Um dos primeiros locais do Recôncavo da Guanabara a ser ocupado pelos portugueses, Porto das Caixas foi escoadouro das produções de alimentos do interior para corte. Apesar de ser ponto de embarque de produtos desde o século XVI e de levar o nome de “Porto das Caixas” por causa das caixas de açúcar que ficavam nas margens do rio Aldeia a espera de embarque, foi após a vinda da família real portuguesa para o Brasil, a chegada dos imigrantes na colônia de Nova Friburgo e por fim, com o surto cafeeiro do vale do Paraíba que o Porto das Caixas adquiriu seus *status* de grande centro comercial da província do Rio de Janeiro, proporcionando o enriquecimento dos comerciantes locais, o aumento do prestígio no Império das famílias mais abastadas, principalmente a do Visconde de Itaboraá, nascido na localidade.

Sempre citado, o transporte fluvial não foi o único responsável por essa importância econômica adquirida. Ele foi somente o ponto final de um comércio, movido por tropas que cortavam as serras, enfrentando péssimas estradas, adversidades e contratemplos. Nos lombos das mulas é que todas as mercadorias chegavam até as faluas do Porto das Caixas, em um ciclo comercial que terminava no porto do Rio de Janeiro.

É inegável que a freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas, no século XIX se tornou uma zona comercial importante para a província do Rio de

Janeiro, com movimentações comerciais de gêneros de primeira necessidade, madeiras, café, além de ponto de passagem para imigrantes e viajantes que dirigiam-se a região serrana do Rio de Janeiro. Com essa dinâmica, o porto fluvial da freguesia de Nossa Senhora Imaculada Conceição do Porto das Caixas foi no século XIX considerado o terceiro porto fluvial em importância comercial para a província do Rio de Janeiro, sustentando economicamente um grande comércio e a sede da freguesia, a Vila de São João de Itaborahy. Além disso, o comércio do Porto das Caixas influenciou decisões imperiais em relação a manutenção e construção de estradas, pontes e por fim, a construção da importante estrada de Ferro Cantagalo-Porto das Caixas.

Fontes

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório do anno de 1855 apresentado a Assembleia geral legislativa na 4ª sessão da 9ª legislatura pelo ministro Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*, p. 39.

BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro*, na 2ª sessão da 12ª Legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva em 01 de agosto de 1857, p. 69.

BRASIL. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro*, na 2ª sessão da 12ª Legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva em 01 de agosto de 1857, p. 69.

Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal. Rio de Janeiro: Anno IX, nº 272, 29 de setembro de 1852, p. 2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal. Rio de Janeiro: Anno IX, nº 272, 29 de setembro de 1852, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 77, 18 de março de 1856, p.2.

Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal. Rio de Janeiro: Nº 211, 01 de agosto de 1854, p. 1.

Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal. Rio de Janeiro: Anno XII, nº 338, 10 de dezembro de 1856, p.1.

O Despertador Commercial e Político. Rio de Janeiro: 03 de abril de 1839, p.2.

Referências bibliográficas

ALVES, Débora Bendocchi. *Viagem de Ernst Hasenclever à Colônia Nova Friburgo em 1840*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História ANPUH. São Paulo: p. 1-2, Julho 2011. Disponível em <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300033107_ARQUIVO_ViagemdeErnsViagemdeErnst>.

AMANTINO, Márcia; CARDOSO, Vinícius Maia. *Múltiplas Alternativas: diversidade econômica da Vila de Santo*

Antônio de Sá de Macacu - Século XVIII. *Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada*, v. 3, nº5, p. 78, jul. -dez. 2008. Disponível em: <http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/artigo_4.pdf>. Acesso em 04 de fevereiro de 2016.

BRAUDEL, Fernando. *Civilização Material, Economia e Capitalismo- séculos XV-XVIII - O Tempo do Mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 3º volume, p. 384, 1996.

CASAL, Manuel Aires de. *Coreografia brasílica ou Relação histórico-geográfica do Reino Brasil* (1817). São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, p. 199, 1976.

ColoniaNovaFriburgoem1840II.pdf>. Acesso em 09 de agosto de 2016.

DE SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet. *Diccionario geographico, historico e descriptivo, do imperio do Brazil*. Tomo II. Paris: JP Aillaud, 1845, p. 351. Disponível em <https://books.google.com.br/books?hl=pBR&lr=&id=AO0pAQAAMAAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=JCR+SAINT+ADOLPHE&ots=4i7Z6cpsDG&sig=TL_KGfzAlfi2YFU16kRhHiF1b_I#v=onepage&q&f=false>. Acesso em 15 de fevereiro de 2016.

DE SAINT-HILAIRE, Augusto. *Viagens pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 266-267, 1941.

DIAS, Maria Odila da Silva. *A interiorização da metrópole (1808-1853)*. In: MOTA, Carlos Guilherme, org., 1822: Dimensões São Paulo: Ed. Perspectiva, 1972.

_____. *A interiorização da Metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, p.12-15, 2005.

EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, p. 27, 1976.

FALCON, Francisco José Calazans. *Chegada da corte 200 anos*. Acervo, Rio de Janeiro: V. 21, nº 1, p. 12, jan. /jun. 2008.

FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros: esboço histórico e descritivo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 338-339, 1941.

FORTE, José Matoso Maia. *Vilas Fluminenses Desaparecidas*. Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Tomo XLIV, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro: p. 53, 1937.

GEIGER, Pedro Pinchas; SANTOS, Ruth Lyra. *Notas sobre a evolução da ocupação humana na baixada fluminense*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro: Ano XVI, nº 3, p. 4, 1954.

KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, p. 166, 2001. Disponível em < <http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1050/591395.pdf>>. Acesso em 11 de janeiro de 2016.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. Edições Símbolo, p. 33, 1979.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *A Pesquisa Histórica no Rio de Janeiro*. A História Agrária como Programa de trabalho 1977-1994. Um Balanço. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, p. 81-82, 1995. Disponível em <http://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=3786>. Acesso em 26 de agosto de 2016.

MACHADO, Lia Osório. *Gente do Caceribu, sua Geografia, sua história*. Trabalho de pesquisa realizado pela Prof.^a Dr.^a Lia Osorio Machado, da Universidade Federal do Rio de Janeiro que integrou a primeira fase do projeto “Gente do Caceribu”. Disponível em:<<http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/1998-gente-do-Caceribu-LOM.pdf>>. Acesso em 10 de fevereiro de 2016.

MAGALHÃES, João de. *Reminiscências do Porto das Caixas*. Arquivo do Centro de Memória da Casa de Cultura Heloísa Alberto Torres. Itaboraí, Rio de Janeiro: P. 14, março de 1944. Consulta no dia 23 de março de 2016.

MATHISON, Gilbert Farquhar. *Narrative of a Visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands: During the Years 1821 and 1822*. Londres: Charles Knight, 1825.

NOGUEIRA, Viviany Barreto. *A Peregrinação em Porto das Caixas*. O Espaço Sagrado modelando a dinâmica na Paisagem. Dissertação apresentada ao curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, p. 21, 2009.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. *Os Eixos de Transporte e as Transformações na Organização Espacial do Recôncavo da Guanabara entre os Séculos XVIII e XIX: Os Exemplos de Iguaçú e Estrela*. Revista do Mestrado de História, v. 9, Ed. da USS, p. 139, 2015. Disponível em <<http://editorauss.uss.br/index.php/RMH/article/download/713/642>>. Acesso em 23 de agosto de 2016.

PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Lingua Brasileira*. Ouro Preto, Minas Gerais: Typographia de Sila, p. 504, 1832.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*. São Paulo: Ed. Brasiliense, p. 310-311, 1994.

ROSA JUNIOR, Ailton Fernandes da. *Em águas turvas: homens livres pobres no Vale do Macacu oitocentista*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal

Rural do Rio de Janeiro, Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Rio de Janeiro: UFRRJ, p. 33, 2014.

ROSEDAHL, Zeny. *Espaço Sagrado: O exemplo de Porto das Caixas, Baixada Fluminense*. Revista Brasileira de Geografia. Instituto Brasileiro de Geografia e estatística, Rio de Janeiro: V. 57, p. 60, janeiro/março 1995.

SANTOS, Ana Maria dos. *Vida Econômica de Itaboraí no século XIX*. Dissertação apresentada ao curso de mestrado da Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro: UFF, p. 19, 1975.

SATHLER, Evandro Bastos. *Tropeiros e outros viajantes*. Niterói, Rio de Janeiro: PPGSD-UFF, p. 50, 2003.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. *A Metrópole é aqui: Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX*. Revista *Espaço Aberto* Programa de Pós-Graduação em Geografia Universidade Federal do Rio de Janeiro, v. 2, nº2, p. 133, julho/dezembro 2012.

SIMONSEM, Roberto C. *Evolução Industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 182-183, 1973.