

Expansão da cafeicultura no Vale Norte do Paraíba Fluminense na segunda metade do século XIX^a

Expansion of Coffee Cultivation in the Northern Paraíba Fluminense Valley in the Second Half of the 19th Century

Romulo Wesley Trancoso da Silva^b 
Programa de Pós-graduação em História, Universidade
Federal Fluminense (UFF), Brasil

Resumo: O presente artigo aborda a expansão da produção cafeeira nas regiões Norte e Noroeste da província/estado do Rio de Janeiro, no final do século XIX. Geralmente, quando falamos de cafeicultura fluminense no século XIX, pensamos na região do tradicional Vale Sul do Paraíba, amplamente abordado pela historiografia. Demonstraremos que na segunda metade do século, mesmo perdendo a hegemonia produtora para outras províncias, o café continuou se expandindo para outras regiões de fronteira agrícola no Rio de Janeiro, sem abrir mão do trabalho escravizado. Argumentamos que na segunda metade do século XIX não houve uma diminuição da produção cafeeira mercantil em todo território fluminense, mas sim uma transferência das principais regiões produtoras.

Palavras-chave: História Econômica. Vale do Paraíba. Café. Rio de Janeiro. Norte Fluminense.

Abstract: The present article addresses the expansion of coffee production in the northern and northwestern regions of the Province of Rio de Janeiro in the late 19th century. Generally, when we speak of coffee cultivation in

Editor responsável: Marcos Taroco Resende

^a Submissão: 16/11/2024 | Aprovação: 25/06/2025 | DOI: 10.29182/hehe.v28i2.1022

^b romulotrancoso.rw@gmail.com

O autor declara não haver conflito de interesse.



Esta publicação está licenciada sob os termos
de Creative Commons 4.0 Internacional

Rio de Janeiro in the 19th century, we think of the traditional Paraíba Valley in the south, widely covered by historiography. We will demonstrate that in the second half of the century, even losing its production hegemony to other provinces, coffee continued to expand into other agricultural frontier regions in Rio de Janeiro, without giving up enslaved labor. We argue that in the second half of the 19th century, there was no decrease in commercial coffee production across the entire territory of Rio de Janeiro, but rather a shift in the main producing regions.

Keywords: Economic History. Paraíba Valley. Coffee. Rio de Janeiro. Northern Rio de Janeiro.

JEL: N56. Q17. R11.

Introdução

Neste trabalho, abordaremos a expansão da produção mercantil de café na segunda metade do século XIX, em outras regiões da província do Rio de Janeiro que não fazem parte do conhecido Vale Sul do Paraíba. O Rio de Janeiro dominou a oferta mundial desse produto na primeira metade do século, mas perdeu a liderança para São Paulo e Minas Gerais na virada para o XX (Marquese, 2013). A partir disso, tornou-se clássica uma interpretação historiográfica que defende haver uma decadência da cafeicultura na província/estado do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX, tendo como um dos principais expoentes Stanley Stein (1990). Essa interpretação se baseia na estagnação, ou diminuição da produtividade, rentabilidade e quantidade de mão de obra escravizada nos municípios do Vale Sul do rio Paraíba, que abrange o Alto Vale do rio Paraíba, o Oeste Velho Paulista e o Médio Vale do rio Paraíba, como no caso de Vassouras, abordado por Stanley Stein (1990).

Há uma vasta bibliografia que aborda a economia cafeicultora das regiões do Vale Sul do Paraíba, que durante a primeira metade do século XIX expandiu a produção de café de maneira excepcional, liderando a pauta de exportações brasileira (Stein, 1990; Salles, 2008; Marquese, 2013). Neste artigo, argumentamos que na segunda metade do século outras regiões da província se destacaram como áreas de expansão da fronteira agrícola, tornando-se as novas regiões mais dinâmicas da cafeicultura fluminense. Com a estagnação da produção cafeeira no Vale Sul do Paraíba, e com a ascensão da produtividade no Oeste Paulista e Zona da Mata mineira, defenderemos que apesar de o Rio de Janeiro perder a posição de principal produtor brasileiro, isso não significou uma decadência da cafeicultura em toda a província. Como veremos, nas regiões de ocupação mais tardia ela atingiu elevados níveis de produtividade no último quarto do século XIX e primeiras décadas do XX, empregando trabalhadores escravizados até às vésperas da abolição.

Nos últimos anos vêm crescendo as pesquisas que demonstram a importância da cafeicultura na Zona Serrana Central (Cantagalo, Nova Friburgo e arredores) durante a segunda metade do século XIX (Marretto, 2017; Melnixenco, 2014; Marinho, 2023). Acrescentamos que, a partir do último quarto do século XIX, a última região de expansão da fronteira cafeicultora fluminense foi o Vale Norte do Paraíba. Nesse recorte espacial

vimento da cafeicultura nesse espaço não se limitou às fronteiras provinciais, por estar situado na tríplice fronteira com Minas Gerais e Espírito Santo, que compartilhavam de uma integração produtiva e comercial. Sendo assim, argumentamos que a cafeicultura para exportação continuou sendo uma das principais atividades econômicas do Rio de Janeiro na segunda metade do novecentos, e virada para o século XX.

1. Debate sobre a ascensão e decrescimento da cafeicultura fluminense durante o século XIX

Para Hildete Pereira de Melo (2008), a expansão pioneira da cafeicultura na província do Rio de Janeiro foi o maior feito da história econômica regional. A partir de uma abordagem demográfica, ela concluiu que a produção de café impulsionou o povoamento do sudeste brasileiro, desenvolvendo cidades e vilas. A cafeicultura fluminense começou nos arredores da capital, aproveitando a estrutura preexistente, e foi estimulada pelo aumento dos preços internacionais, espalhando-se para outras regiões. Hildete Pereira de Melo (2008) traça uma ordem cronológica da marcha do café para as diferentes regiões da província do Rio de Janeiro, apresentando uma categorização dos espaços cafeicultores. Adotamos as seguintes nomenclaturas para nos referirmos às regiões em que a produção de café se expandiu na província durante o século XIX:

O Departamento Nacional do Café, nos anos 1930, dividiu o Estado do Rio de Janeiro em quatro regiões produtoras: Zona Serrana do Vale Sul do Paraíba (Barra Mansa, Barra do Piraí, Piraí, Paraíba do Sul, Petrópolis, Resende, Sapucaia, Santa Theresa, Valença e Vassouras), Zona Serrana do Centro (Bom Jardim, Cantagalo, Carmo, Duas Barras, Macaé, Nova Friburgo, São Francisco de Paula, São Sebastião do Alto, Santa Maria Madalena, Sumidouro), Zona Norte Fluminense ou do Vale Norte do Paraíba (Campos, Cambuci, Itaocara, Itaperuna, São Fidélis, Santo Antônio de Pádua) e a Zona Litorânea ou da Baixada (Angra dos Reis, Araruama, Barra de São João, Cabo Frio, Capivari, Cassimiro de Abreu, Iguaçu, Itaboraí, Itaguaí, Mangaratiba, Maricá, Parati, Rio Bonito, Rio Claro, São João Marcos, Sant'Ana do Japuíba). (Melo, 2008, p. 55)

De acordo com Hildete Pereira de Melo (2008), o Vale Sul do Paraíba foi responsável por uma expansão de 480 mil sacas exportadas pelo Brasil em 1830, para 1 milhão em 1833. Nesse processo, o meio ambiente foi intensamente devastado e os indígenas foram repelidos ou exterminados da região. Sendo o cultivo de café o negócio mais lucrativo do Império, entre 1830 e 1880, essa região deteve a hegemonia econômica, concentrando grandes fazendas, e mão de obra escravizada (Melo, 2008).

A cafeicultura no Vale Sul do Paraíba Fluminense começou nas últimas décadas do século XVIII. De acordo o deputado estadual Joaquim de Mello (1927), a partir da segunda metade do século XIX, enquanto em São Paulo a produção de café se afastou do rio Paraíba do Sul, desenvolvendo-se no Noroeste, no Rio de Janeiro ela continuou acompanhando esse rio em direção ao norte, “[...] por isso, os seus pontos extremos, no tempo e no espaço, dentro do território fluminense, são Rezende, seu ‘habitat’ primitivo, e Itaperuna, seu maior produtor” (Mello, 1927 p. 5).

Tomando como objeto de pesquisa o município de Vassouras, Stanley Stein (1990) se tornou um dos autores clássicos na abordagem sobre o decréscimo cafeeiro do Vale Sul do Paraíba. Ele defende que a década de 1850 marcou a idade de ouro do café nessa região, mas que as raízes da derrocada estavam na própria semente do sucesso. Ele descreve as técnicas agrícolas do período, que consistiam basicamente na coivara: derrubar as matas virgens, queimar, e plantar os cafezais. Aplicar a coivara em grandes propriedades agrícolas para produção comercial não permitia que a terra repousasse tempo suficiente para recuperar seus nutrientes, exigindo sempre novas áreas de matas virgens para expansão da cafeicultura. Sendo assim, para Stanley Stein (1990), a escassez de terras para expansão, a partir da década de 1860, foi uma das raízes do declínio do Vale Sul do Paraíba.

Outro problema apontado por Stanley Stein (1990) foi o encarecimento dos trabalhadores escravizados e a falta de mão de obra. Entre os anos de 1830 e 1850, a cafeicultura do Vale Sul do Paraíba recebia muitos escravizados pelo tráfico ilegal. Em um primeiro momento, o fim do tráfico de escravizados em 1850 não ocasionou escassez de mão de obra no Vale Sul do Paraíba, que foi fornecida pelo do norte do Império do Brasil por meio do tráfico interprovincial (Melo, 2008; Stein, 1990; Vieira, 2000). A princípio, o aumento do preço dos escravizados foi benéfico

para os grandes produtores que haviam se endividado para adquiri-los no período de preços baixos, mas com o tempo o envelhecimento dos trabalhadores comprados nas décadas de 1830-1840, e a falta de capacidade de adquirir novos, tornou-se um problema (Stein, 1990).

Por último, Stanley Stein (1990) afirma que faltava crédito e meio circulante (dinheiro) no Vale Sul do Paraíba. Para adquirir escravizados, os fazendeiros tomavam empréstimos dos comissários (agentes comerciais), dando como garantia as colheitas futuras. Com a desvalorização das propriedades, ao atingirem os limites de expansão da fronteira agrícola, os fazendeiros de Vassouras ficaram descapitalizados. Segundo Stein (1990), a destruição ambiental para plantar novos cafezais e adquirir mais escravos criou um círculo vicioso que travancou a economia local.

Essa interpretação sobre a “estagnação” do Vale Sul do Paraíba Fluminense se tornou clássica e leva em consideração a hipótese de que o trabalho escravizado deixou de ser rentável para os fazendeiros com o fim do tráfico internacional, em 1850, colaborando para o declínio da cafeicultura fluminense (Stein, 1990; Vieira, 2000; Melo, 2008). Para esses autores, as causas da “derrocada” da cafeicultura fluminense estavam presentes desde 1850, sendo elas: a continuação do escravismo, que teria se tornado antieconômico; técnicas de produção predatórias do solo e das matas; pragas e chuvas torrenciais; além do envelhecimento dos cafezais. No entanto, como veremos, alguns pontos dessa hipótese já foram questionados, e como demonstraremos, a cafeicultura continuou se expandindo com força em outras regiões do Rio de Janeiro, empregando mão de obra escravizada, e rendendo fortunas para alguns fazendeiros.

De acordo com Rafael de Bivar Marquese (2013), a perspectiva de que a escravidão se tornou antieconômica e inconsistente com o avanço da economia de mercado na sociedade do Vale Sul do Paraíba já foi amplamente criticada pela historiografia. O esgotamento dos recursos naturais, a queda da produtividade dos pés antigos e o preço elevado das poucas terras virgens que sobraram foram as principais razões para que essa região não pudesse competir com as novas, inclusive na aquisição de escravizados (Marquese, 2013).

2. Ocupação e formação econômica do Vale Norte do Paraíba Fluminense

Sônia Regina de Mendonça (1999) defende que o café era uma “cultura itinerante”, ou seja, uma atividade que se desenvolveu em espaços e tempos diferentes, e que coexistiram três tipos de regiões cafeeiras: onde estivesse penetrando e em expansão; onde estivesse consolidado e plenamente produtivo; e uma região de retaguarda onde a cafeicultura estaria em regressão produtiva. Para essa autora, o estado do Rio de Janeiro estava na retaguarda na virada para o século XX, demonstrando que houve uma diminuição na quantidade de cafeeiros, colheita e da arrecadação estadual sobre o café a partir da década de 1890. Levando em consideração apenas o Vale Sul do Paraíba, ela considera que não havia fronteira agrícola aberta para expansão da cafeicultura fluminense (Mendonça, 1999). No entanto, como veremos, na segunda metade do século XIX, a cafeicultura se tornou uma atividade generalizada no Vale Norte do Paraíba Fluminense, chegando ao século XX como principal região produtora de café do Estado. Até 1920, o Norte e o Noroeste Fluminense ainda não demonstravam características de decadência da cafeicultura.

As tentativas de ocupação da região Norte Fluminense por colonos europeus começaram no século XVI, mas apenas foram bem-sucedidas em implantar atividades econômicas na região em meados do século XVII. A pecuária foi a primeira atividade econômica difundida em maior escala. Sheila de Castro Faria (1986) considera que a agricultura campista foi tardia por questões geográficas, econômicas e jurídicas, principalmente a dificuldade de comunicação com essa região cercada de brejais e atoleiros, e que possuía um porto com dificuldades de navegação devido ao assoreamento na foz do rio Paraíba do Sul. Superar as dificuldades de comunicação era fundamental para estabelecer a agricultura mercantil

Sheila de Castro Faria (1986) afirma que o regime de arrendamentos caracterizou a ocupação das terras campistas majoritariamente com pequenas lavouras e foi responsável por frequentes conflitos entre proprietários absenteístas e arrendatários/posseiros durante o século XVII. Até esse momento, as terras em disputa estavam principalmente na margem direita do rio Paraíba do Sul; na margem esquerda estava situado o aldeamento indígena da Vila de Guarulhos, administrada pelos jesuítas. Apenas no final do século XVIII a expansão agrícola do homem branco ocupou a

Vila de Guarulhos, repelindo ou assimilando os indígenas (Faria, 1986). A partir de meados do século XIX, a cafeicultura se espalhou nas freguesias ao norte do rio Paraíba do Sul, enquanto as freguesias campistas ao sul do rio eram de ocupação mais antiga e produção principalmente canavieira.

A comarca de Campos dos Goytacazes, no extremo norte da província do Rio de Janeiro, era a de maior território no século XIX, composta pelas freguesias de: São Salvador (cidade de Campos), São Sebastião, São Gonçalo, Santa Rita de Lagoa de Cima, São Benedito da Lagoa de Cima, Nossa Senhora das Dores de Macabu, Santo Antônio de Guarulhos, Nossa Senhora da Penha do Morro do Coco, Senhor Bom Jesus do Itabapoana, Nossa Senhora da Natividade do Carangola, São Sebastião do Varre-Sahe, Nossa Senhora da Conceição do Travessão e Santo Antônio de Cachoeiras (Alvarenga, 1884).

Campos dos Goytacazes sempre se destacou pela produção açucareira, mas na segunda metade do século XIX a produção de café foi a que mais se expandiu, contribuindo para o processo que tornou o Vale Norte do Paraíba Fluminense o maior produtor de café do Rio de Janeiro em finais do século XIX e início do XX. A produção de açúcar campista ocorria nas freguesias mais próximas da cidade de Campos, enquanto a cafeicultura se expandiu nas freguesias mais distantes, Nossa Senhora da Natividade do Carangola, Senhor Bom Jesus do Itabapoana e outras. Essas freguesias foram ocupadas por colonos mais tardiamente, e com o aumento populacional e produtivo se desmembraram de Campos no final do século XIX e começo do XX, formando alguns dos atuais municípios do Noroeste Fluminense.

Tabela 1 – Estabelecimentos agrícolas do município de Campos (1852-1881)

Ano	Fábricas de açúcar e aguardente				Café e cereais			Criação de gado		
	Vapor	Animais	Usinas	Total	Fazendas	Situações	Total	Vacum	Suíno	Total
1852		307		363	61	74	135	22	2	24
1861	68	267		335	84	148	232	24	2	26
1872	113	207		320	134	295	429	30	4	34
1881	252	120	5	377	249	334	583	50	5	55

Fonte: Alvarenga (1884, p. 52).

Na Tabela 1, podemos ver que o total de estabelecimentos agrícolas relacionados a “café e cereais” foi o que mais cresceu na segunda metade do século XIX, indicando o ritmo da expansão cafeeira na região. Campos dos Goytacazes é conhecido por ser um município açucareiro, mas observamos que o total de estabelecimentos dedicados a “açúcar e aguardente” registrados permaneceu estagnado. No entanto, aumentou a quantidade de engenhos movidos a vapor, além do surgimento de usinas para fabricação de açúcar. Dessa maneira, altos investimentos em tecnologia sustentaram o crescimento produtivo do açúcar campista, sem abdicar da força de trabalho escravizada, tanto nos canaviais quanto em funções especializadas.

Segundo Marcos Marinho (2018), até meados do XIX o aumento produtivo do açúcar campista ocorria com a expansão dos canaviais e a criação de novos engenhos, sem incrementos tecnológicos significativos, assim como a cafeicultura. Na década de 1850, em Campos dos Goytacazes, intensificou-se a implementação de engenhos mecanizados movidos a vapor, e simultaneamente o total de engenhos “rústicos” começou a diminuir. Para Marcos Marinho (2018), a indústria açucareira se tornou uma das mais dinâmicas do ponto de vista tecnológico, recebendo altos investimentos em bens de capital. Nem mesmo a produção de café atingia o mesmo nível de sofisticação. Mesmo utilizando tecnologia de ponta, os engenhos mecanizados utilizavam mão de obra escravizada na operação das máquinas.

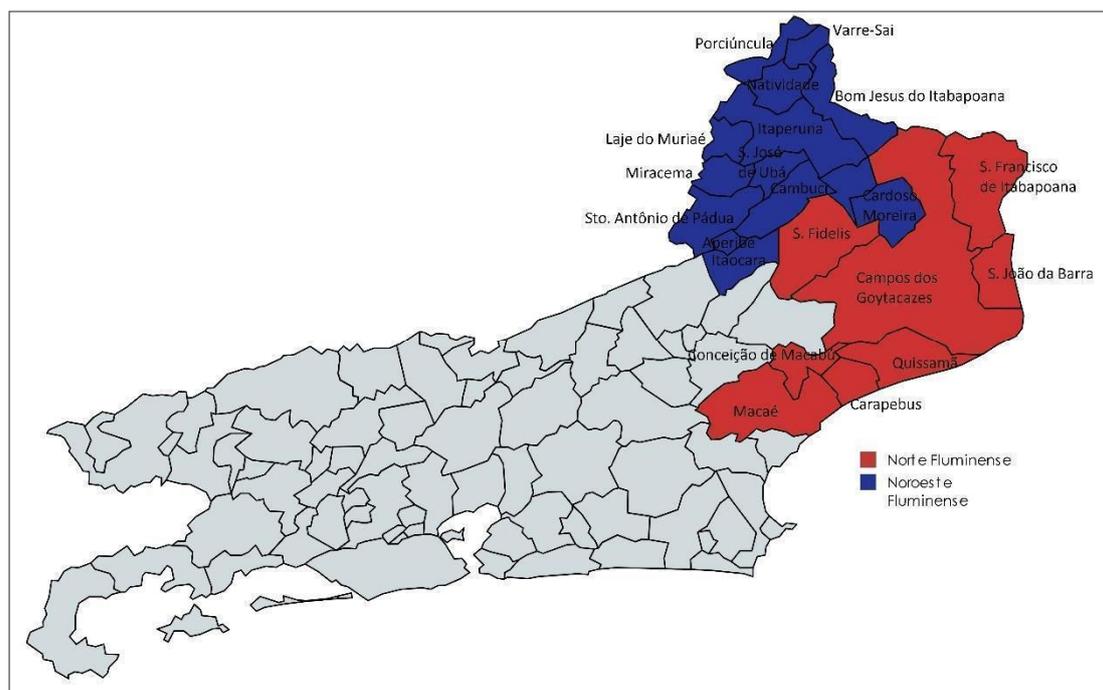
A abertura de uma estrada entre a parte central da Zona da Mata mineira e Campos dos Goytacazes impulsionou a ocupação, produção e comércio nos territórios por ela atravessados, como o Vale do rio Pomba, que é um dos principais afluentes do Paraíba do Sul. A partir de meados do século XVIII, parte da população das regiões mineradoras se deslocaram em direção ao Vale do rio Pomba, onde se dedicaram à agricultura e à pecuária. Durante o século XIX, esse processo se intensificou, desestruturando as comunidades indígenas do Noroeste Fluminense e parte da Zona da Mata mineira, tornando a região em fronteira agrícola aberta (Carrara, 2024).

Durante o período colonial, o Noroeste Fluminense era de ocupação proibida para evitar contrabando de ouro das Minas Gerais. Os colonos ocuparam a região, a princípio, com aldeamentos de capuchinhos italianos, formando as aldeias de São Fidélis (1781), Itaocara (1808), Santo Antô-

nio de Pádua (1833), mas elas foram extintas em 1870 sob a justificativa de os indígenas terem aderido ao modo de vida dos colonos (Malheiros, 2008). Mineiros, campistas e capixabas foram atraídos para essa área de expansão cafeeira, que foi em grande medida ocupada por posseiros, formando uma estrutura fundiária de pequenos e médios proprietários, com poucas fazendas de grande porte, formando assim a última região de expansão do café na província do Rio de Janeiro (Carvalho, 2009).

Até 1872, os municípios que formam o atual Noroeste Fluminense pertenciam a São Fidélis ou Campos dos Goytacazes. A expansão agrícola e a criação das ferrovias reconfiguraram o território, formando os novos municípios. A população do Noroeste Fluminense cresceu 448% entre 1872 e 1920, e os municípios de maior produtividade cafeeira tiveram os maiores crescimentos populacionais, tais como Itaperuna (crescimento populacional de 1408%), Santo Antônio de Pádua (557%) e Cambuci (417%). Com relação à freguesia de Monte Verde, em Cambuci, “a atividade agrícola, ainda em expansão, justificava a existência, em 1872, de mais de dois mil escravos na localidade, o que representava 33% da população da freguesia” (Frazão; Almeida, 2020, p. 12).

Figura 2 – Municípios que compõem atualmente o Norte e Noroeste Fluminense



Fonte: elaboração própria.

Conforme foram sendo povoadas as margens dos rios Muriaé, Carangola e Itabapoana, foram criadas freguesias campistas desmembradas de Santo Antônio de Guarulhos. Entre 1844 e 1885, surgiram as freguesias de Bom Jesus do Itabapoana, Lage de Muriaé, Penha, Nossa Senhora da Natividade do Carangola, Varre-Sahe e Santo Antônio do Carangola (Mello, 1927). Durante a Primeira República, muitas dessas freguesias adquiriram independência administrativa. Dentre elas, Nossa Senhora da Natividade do Carangola, que em 1881 era a freguesia de maior produção cafeeira de Campos dos Goytacazes. Em 1885 ela foi elevada à categoria de Vila de Itaperuna, e em 1889 se tornou município.

O tráfico interprovincial de escravizados foi intenso entre 1872 e 1881, principalmente para atender as zonas cafeeiras do centro-sul, mas as principais regiões compradoras eram as de expansão da atividade, como a Zona Serrana Central Fluminense e o Oeste Paulista (Marquese, 2013). Acrescentamos que o Vale Norte do Paraíba foi a última fronteira de expansão da cafeicultura fluminense e confluiu trabalhadores escravizados para atividades produtivas, mesmo às vésperas da abolição. Dessa maneira, a falta de mão de obra no Vale Sul do Paraíba pode ser explicada, em parte, pela demanda por escravizados nas novas áreas de expansão da atividade cafeeira (Marquese, 2013).

Rosane Carvalho (2009) afirma que, segundo o censo de 1872, em Nossa Senhora da Natividade do Carangola (atual Itaperuna) havia 3.803 livres e 1.832 escravizados. São Sebastião do Varre-Sai possuía 1.054 escravizados num total de 3.554 habitantes. Em finais do século XIX, a presença dos indígenas se tornou rarefeita na região. Uma carta do francês Alexandre Brethel, em 1882, dizia que os remanescentes dos índios Puri se tornaram inofensivos e em poucos anos desapareceriam (Carvalho, 2009).

Como vimos, uma das características de declínio presentes no Vale Sul do Paraíba foi a descapitalização dos fazendeiros, que levou muitas propriedades malsucedidas a serem tomadas por credores como pagamento dos empréstimos para adquirir escravizados (Stein, 1990). Mas no Vale Norte do Paraíba Fluminense o cenário era outro. Walter Pereira (2014), a partir de análises das instituições financeiras de Campos dos Goytacazes (Banco de Campos e Banco Comercial e Hipotecário de Campos), demonstra que na década de 1880 o Norte Fluminense possuía um vigoroso

mercado de crédito, inserido na dinâmica mercantil, principalmente de café. Diferente do que ocorria no Vale Sul do Paraíba, Walter Pereira (2014, p. 178) defende que na segunda metade do XIX havia sinais de pujança econômica em Campos, “com múltiplos capitais investidos na produção de açúcar, café, indústria, ferrovias e serviços”, sendo estimulados pela expansão da cafeicultura no Norte Fluminense.

A historiografia tem ressaltado a baixa inserção do capital bancário (na forma de crédito) para atividades produtivas no Brasil do século XIX. Apenas em 1864, a Lei Hipotecária buscou estimular os empréstimos de longo prazo que a agricultura demandava (Pereira, 2014). As instituições abordadas por Walter Pereira (2014) surgem nesse contexto de maior instrumentalização e racionalização do crédito bancário, aumentando consideravelmente o crédito em Campos. Comparando os empréstimos efetuados (excetuando hipotecas) pelos bancos campistas com os da província de São Paulo, nos anos de 1882 e 1886, Walter Pereira (2014) demonstra que os bancos paulistas disponibilizaram 12,1 mil contos (1882) e 20,1 mil contos (1886). Já os bancos campistas, 4 mil contos (1882) e 4,8 mil contos (1886). Ou seja, os bancos que atuavam apenas no município de Campos dos Goytacazes emprestaram 30% (1882) e 23,4% (1886) do valor que todos os bancos da província paulista, ressaltando a intensidade da atividade bancária na região Norte Fluminense no final do XIX (Pereira, 2014).

3. O café na infraestrutura de transporte do Vale Norte do Paraíba Fluminense

As regiões de expansão da cafeicultura na segunda metade do século XIX eram mais afastadas dos portos, tornando o transporte de mercadorias um desafio que só foi superado com a construção das ferrovias. Cantagalo, quando inaugurou a linha férrea que a conectava com Niterói, em 1873, possuía uma população escravizada de 17.562, e esse número cresceu para 21.621 até 1882. O mesmo ocorreu com o “Oeste Novo” paulista, atendido pelas ferrovias Paulista e Mogiana. O Vale Sul do Paraíba, mesmo sendo uma região de cafezais maduros e sem espaço para expansão, recebeu a Estrada de Ferro de D. Pedro II, que colaborou para redução dos custos (Marquese, 2013).

Da mesma maneira, o Vale Norte do Paraíba Fluminense também foi contemplado com ferrovias que atingiram as principais áreas produtivas no último quarto do século XIX, e o café foi a principal mercadoria transportada pelas linhas férreas dessa região. Com uma abordagem de História Ambiental, Frazão e Almeida (2020) analisam o papel do café, do açúcar e da pecuária no Noroeste Fluminense, a partir do caso do município de Cambuci. Eles apontam para a importância das ferrovias para ocupação do território, e que a implementação da agricultura comercial no Noroeste Fluminense também teve altos custos ambientais, utilizando as mesmas técnicas destrutivas que vimos no Vale Sul do Paraíba, além da exploração intensa da mão de obra escravizada (Frazão; Almeida, 2020).

Hildete Pereira de Melo (2008) lamenta por não possuir melhores informações sobre o volume da produção de café nas diferentes regiões fluminenses, principalmente onde ela se expandia na virada do século XIX para o XX (Melo, 2008). Dessa maneira, buscamos preencher parcialmente essa lacuna investigando a movimentação de café, e outras mercadorias, através das ferrovias e outros meios de transporte. O volume de café transportado nos meios de transporte do Norte/Noroeste Fluminense permite argumentar que a cafeicultura permanecia dinâmica na província e depois no estado do Rio de Janeiro.

Nos relatórios do presidente da província, podemos observar que elevados gastos públicos eram alocados em obras de estradas, canais, ferrovias etc. Percebia-se que a província precisava modernizar seus meios de transporte, tal qual ocorria na Europa e nos Estados Unidos. Esse desenvolvimento da infraestrutura tinha como principal objetivo melhorar a logística comercial, tornando o transporte de produtos mais rápidos e baratos, permitindo realocar para a lavoura a mão de obra escravizada que operava no transporte (Penha, 2012).

Até a primeira metade do século XIX, as mercadorias eram transportadas por estradas, rios ou navegação de cabotagem. Apenas na segunda metade do século as ferrovias começaram a ser construídas, reduzindo os custos de transporte para as regiões de expansão agrícola mais distantes. Além das mercadorias destinadas à exportação, desembarcavam no porto do Rio de Janeiro diversos víveres que abasteciam a cidade (Linhares, 1979). Muitos desses produtos eram oriundos de municípios do interior da província, mas antes da implementação ferroviária as regiões Serrana

Central e Vale Norte do Paraíba enfrentavam dificuldades na infraestrutura de transporte.

Andréa Fernandes Rabello (1996) argumenta que o desenvolvimento das ferrovias fluminenses estava relacionado à economia escravista agroexportadora de café e ao mercado capitalista internacional, já que as mercadorias eram compradas pelas casas comerciais e exportadas principalmente para as potências industriais. Para essa autora, as estradas de ferro desempenharam duplo papel: como meio de transporte agroexportador e meio de investimento de capitais por meio das sociedades anônimas.

3.1 Estrada de Ferro de Cantagalo

Agora nos afastaremos brevemente do recorte espacial do artigo, mas para defender o argumento de Joaquim Mello (1927), de que a expansão da cafeicultura fluminense seguiu gradualmente em direção ao norte do rio Paraíba do Sul. A Zona Serrana Central também faz parte do Vale do Paraíba e, como veremos, também foi uma região de expansão cafeicultora em finais do século XIX.

De acordo com Melnixenco (2014), a construção da Estrada de Ferro de Cantagalo começou em 1858, sendo dividida em três partes: “a primeira, de Porto das Caixas a Cachoeiras de Macacu; a segunda, de Cachoeiras a Nova Friburgo; e a terceira; de Nova Friburgo a Laranjais”. Laranjais ficava onde atualmente é o município de Itaocara, às margens do rio Paraíba do Sul, e Porto das Caixas onde atualmente é Itaboraí, na atual região metropolitana. Dessa maneira, em toda sua extensão, a Estrada de Ferro de Cantagalo percorria principalmente zonas cafeicultoras, conectando a Zona Serrana Central com a Baía de Guanabara (Melnixenco, 2014).

A ferrovia de Cantagalo foi construída pela empresa organizada por Antônio Clemente Pinto (1º Barão de Nova Friburgo), o maior cafeicultor da Zona Serrana Central. Antônio Clemente Pinto também era envolvido com o tráfico de escravizados, e entre 1827 e 1828 trouxe da África 1.885 escravizados vivos, e 147 morreram no caminho, o suficiente para abastecer suas fazendas com mão de obra, e recuperar o investimento vendendo os demais (Marretto, 2017). Para Rodrigo Martins Marretto (2017), esse personagem foi um exemplo de que mesmo na segunda metade do século XIX, a aquisição de escravos e terras não demonstrava arcaísmo irracional.

A produção de café para exportação sob bases escravistas continuava rendendo muita riqueza para os grandes fazendeiros nas áreas de expansão da fronteira.

Antônio Clemente Pinto faleceu em 1869, e a construção da ferrovia continuou com seu filho, Bernardo Clemente Pinto Sobrinho (2º Barão de Nova Friburgo), que concluiu o primeiro trecho em 1873. Nos anos seguintes, a Estrada de Ferro de Cantagalo se estendeu para outras regiões da serra, como Cordeiro, Cantagalo, Macuco e Santa Maria Madalena (Melnixenco, 2014).

A movimentação da Estrada de Ferro de Cantagalo registrada em relatórios de presidente da província demonstra uma variedade de mercadorias exportada pela região, mas o café se destacava na pauta de exportação, mostrando como a produção cafeeira na Serra Central era vigorosa no último quarto do século XIX. Para construir a Tabela 2, foram utilizados relatórios de presidente da província do Rio de Janeiro no período de 1874 a 1889. No primeiro ano da série, a ferrovia foi inaugurada, e no último, com a proclamação de República, os relatórios foram interrompidos. A partir desses documentos, observamos a exportação de café em diversas estações no trajeto da linha férrea. Nos três primeiros anos da série, os dados apresentam a quantidade de quilogramas exportados de 1º de julho a 30 de junho do ano seguinte; nos anos seguintes, apresenta-se a quantidade transportada de 1º de janeiro a 30 de dezembro.

Tabela 2 – Embarques de café (kg) em diversas estações da Estrada de Ferro de Cantagalo (1873-1886)

Ano	Nova Friburgo	Macuco	Sant'Anna	Bom-Jardim	Cordeiro	Rio Grande	Outros Ramais	Total
1873	2.232.850		178.900				3.962.341	6.374.091
1874-75	9.475.519		467.264	1.340.252				11.283.035
1875-76	808.015		172.020	4.384.374	3.800.169	26.110		9.190.688
1877	405.692	5.019.830	151.601	1.135.012	4.928.217	375.004		12.015.356
1878	461.290	5.766.410	53.390	1.374.004	6.249.489	481.290		14.385.873
1879	664.411	7.402.683	230.820	1.825.470	8.624.270	648.334		19.395.996
1880	551.299	5.235.277	359.600	1.299.878	8.734.861	327.725		16.508.640

(continua)

Tabela 2 – Embarques de café (kg) em diversas estações da Estrada de Ferro de Cantagalo (1873-1886)

Ano	Nova Friburgo	Macuco	Sant'Anna	Bom-Jardim	Cordeiro	Rio Grande	Outros Ramais	Total
1881	661.971	7.513.917	250.778	2.059.327	11.588.056	834.538	559.276	23.467.863
1882	941.236	6.003.281	195.030	2.882.201	10.700.030	1.135.596	1.780.529	23.637.903
1883	526.853	5.555.219	307.909	1.655.897	10.387.099	806.995	2.581.604	21.821.576
1884	564.057	4.659.357		1.702.511	8.750.806	583.872	2.121.923	18.382.526
1885	611.170	6.260.237	445.244	1.823.841	11.871.762	686.741	2.152.601	23.851.598
1886	365.837	4.565.658	399.574	1.763.085	8.199.162	484.041	2.057.307	17.834.664

Fonte: ALPRJ (1874-1889).

Os grandes volumes demonstrados na Tabela 2 indicam que a cafeicultura nessa região estava longe de ter características de decadência no último quarto do século XIX e nos permitem confirmar seu dinamismo na Zona Serrana Central Fluminense na segunda metade do século XIX. Observamos o embarque de café em diferentes localidades da região, mas essas estações também embarcavam mercadorias de outras freguesias e localidades próximas. Provavelmente, do montante de café transportado de Nova Friburgo em 1873-1874, certa quantia era produzida nas regiões de Cantagalo, Cordeiro etc. A quantidade de café embarcado em Nova Friburgo caiu consideravelmente entre 1875-1876, quando foi inaugurada a estação de Cordeiro, demonstrando que antes da inauguração dessa estação provavelmente o café produzido nas proximidades era transportado para as estações utilizando tropas de mulas.

Apresentamos aqui a movimentação de café na ferrovia de Cantagalo como uma evidência de que mesmo com a estagnação da produção cafeeira no Vale Sul do Paraíba, essa produção continuou se expandindo vigorosamente na província do Rio de Janeiro, seguindo rumo ao norte do Vale do rio Paraíba do Sul. Sendo assim, questionamos a ideia de que no último quarto do século XIX houve uma decadência da agricultura mercantil de café generalizada em todo território fluminense, e a Zona Serrana Central foi a penúltima região de expansão, seguida pelo Vale Norte do Paraíba, mais precisamente a atual região Noroeste Fluminense.

Antes da implementação ferroviária, grande parte do café produzido na Zona Serrana Central escoava através do rio Paraíba do Sul, atravessando as regiões Noroeste e Norte Fluminense para atingir o porto de São João da Barra, de onde seguia por cabotagem para a cidade do Rio de Janeiro. Sendo assim, essas regiões também faziam parte de um circuito comercial.

3.2 Ferrovias do Vale Norte do Paraíba Fluminense

Na cidade de Campos dos Goytacazes, em 1884, estavam sediadas três companhias ferroviárias: Estrada de Ferro Campos-Carangola; Estrada de Ferro Macaé-Campos; e Estrada de Ferro Campos-São Sebastião. Essas ferrovias possuíam outros ramais além das linhas principais, e havia outras companhias de transporte, como a Companhia de Navegação de São João da Barra e a Companhia de Cabotagem de São João da Barra (Alvarenga, 1884). Já o município de Macaé possuía três vias férreas: a de Macaé a Campos, que percorria as freguesias São João Batista (cidade), Carapebús e Quissamá; Estrada de Ferro Barão de Araruama, atravessando Quissamá, Carapebús e Macabú; e a Estrada de Ferro do Engenho Central de Quissamá, que percorria 35 km dessa freguesia. Todas as ferrovias de Macaé se conectavam na estação do Entroncamento (Alvarenga, 1884).

Walter Pereira (2014) argumenta que a expansão agrícola ocorreu simultaneamente à chegada dos trilhos no extremo Norte Fluminense, ocasionando um aumento demográfico de 200% da população livre, assim como crescimento em menor escala da população escravizada. Esse processo fez com que surgissem as freguesias de Nossa Senhora de Natividade do Carangola, Nossa Senhora da Piedade da Lage, Senhor Bom Jesus e Varre-Sai, desmembradas da freguesia de Guarulhos, e que no século XX se tornaram novos municípios (Pereira, 2014).

A primeira ferrovia do Norte Fluminense foi a Campos-São Sebastião, que inaugurou o tráfego em 1873. Ela partia da cidade de Campos e atingia as freguesias de São Gonçalo e São Sebastião, na margem sul do rio Paraíba, onde estavam situados os principais engenhos e usinas de açúcar. A implementação ferroviária foi um dos auxílios do governo imperial para investimentos em inovações tecnológicas que possibilitassem a concorrência com as produções açucareiras cubana e europeia. As principais mercadorias transportadas pela ferrovia Campos-São Sebastião eram

açúcar, aguardente e passageiros; “[...] transportou, em 1883, 46 mil usuários, com suas quatro locomotivas e oito vagões de passageiros; 7.879 toneladas de mercadorias; e 1.803 animais. Registrou um resultado positivo de aproximadamente 12\$000” (Pereira, 2014, p. 84-85).

A Estrada de Ferro Campos-Carangola teve suas obras iniciadas em 1875 e atingiu as principais regiões de expansão da cafeicultura fluminense no último quarto do século XIX. Partindo da cidade de Campos, atravessava o Vale Norte do Paraíba, seguindo em direção às fronteiras de Minas Gerais (Zona da Mata Central) e Espírito Santo (Alto Itabapoana e Alto Itapemirim). Apesar de transportar uma variedade de mercadorias, o café se destacava na pauta de exportação. Ela contou com a remuneração de juros de 7% anuais garantidos pelo tesouro provincial, tornando-se um investimento rentável e seguro para os acionistas, entre os quais estavam alguns dos mais ricos fazendeiros do Norte Fluminense (Pereira, 2014).

Como a cidade de Campos era o principal entreposto comercial do Norte e Noroeste Fluminense, ela se tornou o entroncamento central da rede ferroviária. Mercadorias de toda região, e de províncias vizinhas, chegavam à cidade de Campos pelas estradas de ferro, rios e estradas. Grande parte dessas mercadorias confluía para a Estrada de Ferro Macaé-Campos, que as transportava para a Corte, operando uma linha ferroviária entre Campos dos Goytacazes e Macaé, e uma linha de navegação por cabotagem de Macaé para a cidade do Rio de Janeiro (Silva, 2023).

Tabela 3 – Movimento das estradas de ferro que cortavam Campos dos Goytacazes (1886)

Ferrovias	Passageiros	Toneladas de mercadorias	
E. F. Campos-Macaé + ramal Campos-Miracema (189 km)	57.960	Café	24.000
		Açúcar	11.000
		Diversos	26.000
		Total	61.000
E.F. Campos-Carangola (188 km)	52.201	Café	12.000
		Açúcar	2.000
		Diversos	18.000
		Total	32.000
E. F. Campos-S. Sebastião (23 km)	48.400	Total	4.800

Fonte: Pereira (2014, p. 89).

A partir da Tabela 3, percebemos que em 1886 o café só foi ultrapassado pela soma de outras mercadorias diversas, evidenciando a variedade produtiva da região. Mas também podemos verificar o destaque do café como mercadoria de maior volume transportado pela rede ferroviária do Norte e Noroeste Fluminense. Walter Pereira (2014) afirma que parte desse café vinha das províncias vizinhas, e estima que aproximadamente 40% seria proveniente da Zona da Mata mineira, recebido pelo ramal de Santo Antônio de Pádua, que pertencia à ferrovia Macaé-Campos, e atingia Miracema, na fronteira com Minas Gerais, atravessando São Fidelis, outro importante município cafeicultor do Noroeste Fluminense (Pereira, 2014).

Os principais produtos transportados pela efcc eram: café, açúcar, aguardente, madeira em toras e curvas, móveis, lenha, frutas, ovos, milho, feijão, arroz, mandioca, farinha de mandioca, cereais em geral, cal, tijolos, telhas, asfalto, cimento, paralelepípedos, material de construção em geral, máquinas para a lavoura, estrume, capim, animais de todo tipo e encomendas diversas. (Pereira, 2014, p. 88)

Tabela 4 – Movimento e receita da ferrovia Macaé-Campos no ano financeiro de 1º de julho de 1878 a 30 de junho de 1879

		Quantidade	Renda
Passageiros		29.386	219:116\$800
Encomendas		503.902 kg	39:379\$730
Mercadorias	Café	24.776.533 kg	414:096\$646
	Açúcar	8.675.995 kg	85:859\$230
	Gêneros diversos	18.480.512 kg	301:313\$072
	Total de mercadorias	51.933.040 kg	801:268\$948

Fonte: Silva (2023, p. 102).

Nas Tabelas 4 e 5, novamente não podemos negligenciar as quantidades elevadas de açúcar e gêneros diversos transportados pela ferrovia Macaé-Campos. Mesmo assim, entre 1878 e 1882, o café se destacou pelo maior volume, superando até mesmo a soma de mercadorias diversas, e colaborando com as maiores arrecadações da companhia. Flávio Saes (1981) defende que nas ferrovias de São Paulo, o transporte de café ofe-

recia um rendimento superior ao de outras mercadorias, colaborando para o sucesso financeiro das ferrovias que se especializaram em transportá-lo.

Tabela 5 – Movimento da Estrada de Ferro Macaé-Campos (1878-1882)

Ano	Café (kg)	Açúcar (kg)	Diversos (kg)	Passageiros
1878	16.027.000	7.725.000	18.832.000	29.775
1879	24.776.535	8.675.995	18.480.512	29.386
1880	22.850.319	12.548.053	20.186.326	28.577
1881	29.923.589	9.173.357	22.376.326	29.799
1882	24.554.152	17.101.689	25.801.931	28.434
Total	118.131.595	55.224.094	105.677.095	145.971

Fonte: Ferreira (2001, p. 36).

A movimentação da ferrovia Macaé-Campos, assim como de outros meios de transporte, evidência que no último quarto do século XIX o Vale Norte do Paraíba Fluminense se tornou uma região dinâmica de expansão da cafeicultura. A movimentação de mercadorias pelos portos também é uma possibilidade para mensurarmos o papel da cafeicultura em diferentes regiões. O município de São João da Barra, no Norte Fluminense, foi uma importante zona portuária durante o século XIX, devido à foz do rio Paraíba do Sul, que deságua no Oceano Atlântico, mesmo com dificuldades naturais que tornavam o porto inacessível para navios de grande calado em alguns períodos.

Tabela 6 – Exportação de café em kg pelos portos do Rio de Janeiro (1873-1874)

Porto	1873			1874
	1º semestre	2º semestre	Total	1º semestre
Angra dos Reis	497.436	2.040.440	2.537.876	233.723
Itaboraí	600		600	
Itaguaí	63.840	21.540	85.380	23.967
Cabo Frio	1.739.280	575.560	2.314.840	549.485
Macaé	5.498.100	3.165.180	8.663.280	1.540.881

(continua)

Tabela 6 – Exportação de café em kg pelos portos do Rio de Janeiro (1873-1874)

Porto	1873			1874
	1º semestre	2º semestre	Total	1º semestre
Mangaratiba	831.420	757.680	1.589.100	782.636
Paraty	874.740	895.020	1.769.760	749.768
S. João da Barra	8.308.080	4.533.120	12.841.200	2.000.657
Total	17.813.496	11.988.540	29.802.036	5.881.117

Fonte: ALPRJ (1874, p. 154).

A movimentação por cabotagem nos portos fluminenses em 1873-1874 demonstra que por outras vias de transporte também podemos verificar o destaque da produção cafeeira no Vale Norte do Paraíba Fluminense em finais do século XIX. Mas, ao analisar a Tabela 6, temos que levar em consideração que o porto de São João da Barra também exportava a produção capixaba e mineira. Mesmo assim, podemos observar que os portos da região Norte Fluminense, que são Cabo Frio, Macaé e São João da Barra, principalmente este último, transportaram uma quantidade de café demasiadamente superior em relação aos portos do sul. Somando os três portos do norte, eles exportaram 23.819.320 kg de café em 1873, valor que corresponde a 79.9% do total transportado para a cidade do Rio de Janeiro por via marítima nesse ano. Seja por via férrea ou marítima, aparentemente, a produção cafeeira enviada do norte da província se destacava no final do século XIX.

4. Vale Norte do Paraíba: a última área de expansão da cafeeira fluminense

Hildete Pereira de Melo (2008) defende a hipótese de morte lenta da lavoura cafeeira na província/estado do Rio de Janeiro. Entretanto, quando essa autora apresenta os dados de recenseamento entre 1883 e 1920, percebemos que houve uma transferência das zonas de expansão cafeeiras do Vale Sul para o Vale Norte do rio Paraíba, assim como plantações maduras e altamente produtivas na Zona Serrana do Centro (Melo, 2008). Ao defender a lenta agonia da cafeeira fluminense entre 1880

e 1920, a autora indica que os mesmos fatores de degradação ambiental estavam presentes nas novas zonas cafeeicultoras. Concordamos que no Norte e Noroeste Fluminense a cafeeicultura foi igualmente destrutiva para o meio ambiente e o solo; no entanto, os dados que ela apresenta demonstram que no período por ela abordado ainda não havia sinais de decadência nas regiões de fronteira agrícola do Vale Norte do Paraíba, e as populações livres e escravizadas cresciam (Melo, 2008).

Tabela 7 – Lavoura cafeeira fluminense (1883 e 1920)¹

	1883		1920	
	Pés de café (produtivos e novos)	% da província	Pés de café (produtivos e novos)	% do estado
Vale Sul do Paraíba	33.569.543	65	31.922.034	20
Serrana do Centro	10.568.000	20	35.105.720	23
Litorânea	1.503.000	3	3.487.435	2
Norte Fluminense	6.277.000	12	85.068.235	55

Fonte: Melo (2008, p. 64).

A Tabela 7 nos permite observar a hipótese que defendemos neste artigo. No final do século XIX e começo do XX, houve uma inversão de importância nos principais eixos produtivos de café fluminenses. Na década de 1880, o Vale Sul do Paraíba ainda despontava como principal produtor, com 65% dos pés de café fluminenses, mesmo que as regiões Serrana do Centro e Norte Fluminense (incluindo o Noroeste) já apresentassem quantidades relevantes de pés de café. Em 1920, há ligeiramente menos pés no Vale Sul do Paraíba do que havia quarenta anos antes, permanecendo praticamente estagnado, enquanto a produção Serrana do Centro cresceu consideravelmente, e o Norte Fluminense apresentou um

¹ É importante elucidar que não houve censo em 1883. Os dados desse ano, utilizados por Melo (2008), são originários de Laerne (1885), que criou uma estimativa utilizando registros de propriedades hipotecadas a bancos credores (principalmente o Banco do Brasil). Laerne (1885) considerava que poucas fazendas não estavam endividadas, por isso sua estimativa subestima os números reais de pés de café em 1883. Já os dados de 1920 são oriundos de um censo agrícola oficial, com cobertura abrangente, por isso a comparação de totais absolutos não é adequada. Mesmo com as limitações dos dados de 1883, as mudanças de porcentagens de pés de café entre as regiões constituem um indício relevante para defender nossa hipótese de mudança das principais zonas produtivas de café do sul para o norte do Vale do Paraíba.

crescimento excepcional, saltando de 12% dos cafeeiros fluminenses em 1883 (6.277.000 pés) para 55% em 1920 (85.000.000 pés).

O recenseamento de 1920 ofereceu melhores informações sobre a agricultura brasileira e contabilizou 128.424 estabelecimentos rurais com lavouras de café no Brasil, correspondendo a 19,4% dos imóveis arrolados. (Taunay, 1941) No capítulo “LXIX – O censo agrícola e cafeeiro de 1920 – Trabalhos de Bulhões Carvalho – Distribuição das fazendas de café pelas diversas circumscrições do Brasil e pelas zonas ferroviárias dos Estados – Dados interessantes e insuspeitados”, Taunay (1941) corrobora nossa hipótese ao afirmar que a cultura cafeeira seguiu para o norte do estado do Rio de Janeiro, acompanhando o curso do rio Paraíba do Sul, e que em 1920 os principais municípios produtores de café do estado eram Itaperuna, Santo Antônio de Pádua e Cambuci. O valor dos estabelecimentos agrícolas de Itaperuna correspondia a cerca de 65 mil contos, sendo quase a 1/7 do valor total dos imóveis fluminenses recenseados (Taunay, 1941).

Entre os principais municípios cafeeiros, de cada Estado, destacavam-se:

Em S. Paulo – Ribeirão Preto e Rio Preto

Em Minas Geraes – Carangola e Manhuassú.

No Rio de Janeiro – Itaperuna e S. Antônio de Pádua.

No Espírito Santo – S. Pedro de Itabapoanna e Alegre.

(Taunay, 1941, p. 315)

Como afirmamos previamente, não devemos ignorar que a área de expansão da cafeicultura fluminense na virada do século XIX para o XX é situada na tríplice fronteira com Minas Gerais e Espírito Santo. Os municípios mineiros de maior produção de café (Carangola e Manhuaçu), segundo o recenseamento de 1920, também eram situados na bacia hidrográfica do Paraíba do Sul, fazendo fronteira com o Noroeste Fluminense. Essas regiões compartilhavam uma história de ocupação por colonos semelhante e simultânea, assim como uma integração econômica e de meios de transporte através da Estrada de Ferro de Campos-Carangola e da navegação fluvial.

Tabela 8 – Principais municípios produtores de café do Brasil (1920)

Município	Sacas de café
Itaperuna (RJ)	277.355
Sto. Antônio de Pádua (RJ)	241.420
Carangola (MG)	200.133
Campinas (SP)	198.920
Manhuaçu (MG)	197.683
Ribeirão Preto (SP)	185.270
Caratinga (MG)	178.305
Cataguazes (MG)	176.453
São Carlos (SP)	173.298
Amparo (SP)	172.645

Fonte: DGE (1922, p. XXII)

De acordo com Joaquim Mello (1927), Itaperuna se tornou o principal município cafeicultor não apenas do estado do Rio de Janeiro, mas de todo o Brasil. A partir da Tabela 8, observamos que nas primeiras décadas do século XX, apesar de a produção cafeeira do Estado do Rio de Janeiro ser superada por São Paulo e Minas Gerais, segundo o recenseamento de 1920, quatro dos cinco municípios de maior produção nacional estavam situados no Vale Norte do Paraíba, sendo dois no lado fluminense (Itaperuna e Santo. Antônio de Pádua) e dois no lado mineiro (Carangola e Manhuaçu).

Os três municípios de maior produção cafeeira do país em 1920, que eram Itaperuna (RJ), Santo Antônio de Pádua (RJ) e Carangola (MG), estavam situados nessa região de fronteira entre Noroeste Fluminense e Zona da Mata Mineira, e fazem parte da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul,² e eram atravessados pela Estrada de Ferro Campos-Carangola. Apesar de a Zona da Mata mineira se tornar a principal fornecedora de café para o porto do Rio de Janeiro no século XX, como vemos na Tabela 8, os municípios fluminenses tributários da Estrada de Ferro

² O rio Carangola é um afluente do rio Muriaé, que por sua vez é um afluente do rio Paraíba do Sul.

Campos-Carangola tinham a maior produtividade, e provavelmente colaboraram com grandes volumes a serem exportados pelo porto carioca.³

No capítulo “Estado da lavoura mineira em 1927 – Methodos e Processos”, Taunay (1941) demonstra que a maior parte da produção de café mineira era proveniente da Zona da Mata, principalmente municípios do Vale do Paraíba Mineiro. A partir dos dados expostos na Tabela 8, concluímos que a expansão da cafeicultura no Vale Norte do rio Paraíba do Sul não se limitava à fronteira administrativa do território fluminense, espalhando-se pela bacia hidrográfica do Baixo Paraíba. Sendo assim, devemos enquadrar a cafeicultura do Noroeste Fluminense em um contexto mais amplo, com características produtivas interligadas aos estados vizinhos, também colaborando com grandes volumes na exportação do porto do Rio de Janeiro.

Na segunda metade do XIX, a cafeicultura se expandiu em grande magnitude na província de São Paulo, mas até finais da década de 1880 o porto do Rio de Janeiro ainda era o principal exportador de café, sendo ultrapassado por São Paulo apenas na década de 1890. O Noroeste Fluminense foi a última região de fronteira para expansão do café na província/estado do Rio de Janeiro, e na virada para o século XX grande parte da exportação de café pelo porto do Rio de Janeiro era de produção mineira e capixaba (Melo, 2008).

Em 1880, o Império do Brasil exportou 213.000 toneladas de café, dentre as quais 133.000 eram de produção fluminense, ou seja, 62,4%. Mas essa proporção foi diminuindo: em 1894, a porção fluminense do total foi de 20% (Mello, 1927). Além do crescimento produtivo extraordinário do Oeste Paulista, certamente a estagnação do Vale Sul do Paraíba contribuiu para que o Rio de Janeiro perdesse a posição de maior estado produtor, mas, como pudemos observar neste artigo, isso não significou uma tendência para o fim da cafeicultura no Rio de Janeiro, e sim o surgimento de outros centros produtivos mais dinâmicos, onde a fronteira agrícola estivesse aberta.

No último quarto do século XIX, a exportação de café ainda era responsável por aproximadamente 80% da renda provincial do Rio de Janeiro. Em 1895, a exportação de café ainda contribuiu com 74% da

³ Na década de 1890, toda a rede ferroviária do Norte e do Noroeste Fluminense foi incorporada pela Companhia Leopoldina (Silva, 2023, p. 80).

renda provincial. Essa proporção foi diminuindo no começo do século XX, havendo maior diversificação da produção agrícola. Mesmo com a diversificação, em 1913, a exportação de café ainda contribuía com 20,7% da renda provincial, parcela bastante significativa (Mendonça, 1999).

Marquese (2013) argumenta que grande parte do volume que alimentava o Porto do Rio após 1882 se devia à Zona da Mata mineira, que para ele enfrentou a “crise do escravismo” sem problemas, e escoava suas mercadorias pelas ferrovias. Sem negligenciar a importância da produção das províncias/estados vizinhos, acrescentamos à análise desse autor que a expansão produtiva do Norte/Noroeste Fluminense também contribuiu decisivamente. Como vimos na Tabela 8, Itaperuna atingiu o posto de maior município produtor de café do Brasil na década de 1920, e Alberto Lamego (2007) acreditava que na virada do século XIX para o XX Itaperuna havia se tornado o município com mais pés de café do mundo.

Tabela 9 – Estabelecimentos e produção de café nos Vales Sul e Norte do Paraíba Fluminense (1920)

Municípios do Vale Sul do Paraíba Fluminense			Municípios do Vale Norte do Paraíba Fluminense		
Município	Número de estabelecimentos produtores de café	Produção em toneladas	Município	Número de estabelecimentos produtores de café	Produção em toneladas
Barra Mansa	160	903,6	Campos	598	2.639
Barra do Piraí	89	933,1	Cambuci	825	6.799,90
Piraí	53	143,1	Itaocara	363	1.620,30
Paraíba do Sul	346	5.250,30	Itaperuna	1.371	16.641,30
Petrópolis	264	1.101	São Fidelis	623	2.803,30
Resende	154	1.315,60	Santo Antônio de Pádua	1.008	14.485,20
Sapucaia	190	804			
Sta. Thereza	81	1.667,30			
Valença	256	2.440,90			
Vassouras	237	736,00			
Total:	1.830	15.295		4.788	44.989

Fonte: DGE (1922, p. 227-229).

Construímos a Tabela 9 utilizando a divisão de regiões produtoras de café apresentada por Hildete Pereira de Mello (2008) no começo do artigo. A Tabela 9 permite concluir que a quantidade de estabelecimentos cafeeiros e o total produzido em toneladas do Vale Norte do Paraíba Fluminense superavam muito o Vale Sul nas primeiras décadas do século XX. Já os municípios da região serrana do Centro produziram um total de 18.386 toneladas de café em 1920, quantidade superior ao Vale Sul do Paraíba Fluminense, mas bastante inferior ao total de 44.989 toneladas produzidas pelo Vale Norte (DGE, 1920). Se compararmos com os valores da Tabela 10, a seguir, perceberemos que apesar de os municípios do Vale Norte do Paraíba Fluminense continuarem sendo os maiores produtores, a soma da produção desses municípios na safra de 1926-1927 foi de 35.577,42 toneladas, representando uma queda em comparação a 1920; apenas Itaperuna teve uma safra maior em 1927.

Tabela 10 – Municípios fluminenses mais representativos na produção de café (1927)

Municípios	Área cultivada (alqueires)	Número de pés de café		Produção da safra de 1926-1927 (toneladas)
		Produzindo	Novos que ainda não produzem	
Barra de São João	234,75	1.968.000	393.000	1.018,65
Bom Jardim	2.591,5	9.095.500	2.108.800	500,7
Cambucy	2.999,50	17.699.700	1.212.800	4.276,45
Campos	3.992,75	12.353.450	2.165.300	2.357,11
Cantagalo	7.191,25	6.333.300	1.483.500	1.442,01
Duas Barras	1.760,00	4.050.000	499.150	1.089,97
Itaocara	1.711,00	3.937.600	233.700	1.180,32
Itaperuna	13.060,00	48.164.100	4.140.700	18.271,44
Macaé	1.914,50	6.862.500	925.000	2.886,9
Nova Friburgo	481,00	1.029.500	131.750	157,39
Santa Maria Madalena	4.231,00	5.034.600	649.300	1.456,5
Santo Antônio de Pádua	3.545,25	21.468.890	42.500	7.025,01
São Fidelis	2.494,16	9.920.700	2.423.600	2.467,09

(continua)

Tabela 10 – Municípios fluminenses mais representativos na produção de café (1927)

Municípios	Área cultivada (alqueires)	Número de pés de café		Produção da safra de 1926-1927 (toneladas)
		Produzindo	Novos que ainda não produzem	
São Francisco de Paula (Trajano de Moraes)	4.899,00	7.861.300	2.364.000	2.813,1
São Sebastião do Alto	306,00	500.806	255.900	142,27
Sumidouro	501,00	1.785.400	207.000	581,25

Fonte: Mello (1927, p. 23).

Nota: a medida de produção da safra na fonte estava em arrobas; convertemos em toneladas para facilitar a comparação com a Tabela 9.

A partir das Tabelas 9 e 10, vemos que a tendência iniciada no último quarto do século XIX fez com que o Vale Norte do Paraíba Fluminense se tornasse um grande produtor cafeeiro no começo do século XX, mas que a década de 1920 pode marcar o começo do declínio produtivo dessa região, com exceção de Itaperuna. Apesar de São Paulo se tornar o grande empório cafeeiro do mundo, Itaperuna era o município de maior produção cafeeira do país na década de 1920. Os outros municípios do Noroeste Fluminense, que são Cambuci, Santo Antônio de Pádua, Itaocara e São Fidélis, ainda representavam os maiores volumes produtivos na safra de 1926-1927 no estado do Rio de Janeiro, mesmo que tenham apresentado safras inferiores às de 1920. Todos os outros municípios presentes na Tabela 10 fazem parte da região Serrana Central.

De acordo com Joaquim de Mello (1927), em 1926, o Rio de Janeiro produzia apenas 10% do café brasileiro, mas, para ele, o estado fluminense caiu a essa proporção porque outros estados passaram a cultivar o café, em vista dos grandes rendimentos que já havia levado ao Sudeste brasileiro e da política protecionista desse mercado. Esse autor defende que a estagnação produtiva do Vale Sul do Paraíba impeliu a cultura cafeeira para outras zonas que possuíam as condições necessárias, incentivados pelas políticas protecionistas da agricultura, intensificando as plantações no Norte e Noroeste Fluminense, que foram responsáveis pelo reerguimento da cafeicultura no estado no século XX.

5. Conclusão

Neste artigo, questionamos a interpretação de que no final do século XIX e virada para o XX a produção cafeeira fluminense tenha entrado em decadência em toda a província/estado do Rio de Janeiro, e buscamos demonstrar como no Vale Norte do Paraíba Fluminense essa atividade se expandiu com dinamismo até a virada para o século XX. Apesar da maestria do trabalho de Stanley Stein (1990), o problema está em generalizar as conclusões desse autor sobre Vassouras para todo o território fluminense.

Por isso, apresentamos alguns autores e fontes que abordaram a cafeicultura fluminense de modo geral, para observarmos o processo de transferência dos principais eixos produtivos do sul para o norte da província/estado, e compararmos a situação produtiva das regiões em que a cafeicultura estava estagnada (Vale Sul do Paraíba), consolidada (Zona Serrana Central) e em expansão (Vale Norte do Paraíba) na virada para o século XX. A maior parte desses autores citam brevemente a existência da produção cafeeira no Noroeste Fluminense, mas não há historiografia que aborda diretamente esse assunto. Por isso, este artigo é introdutório de um tema que certamente ainda tem muitos aspectos a serem explorados.

Referências

ALMEIDA, C. M. de. *Atlas do Imperio do Brazil comprehendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiasticas, eleitoraes e judicarias: dedicado a sua majestade o imperador, o senhor D. Pedro II, destinado á Instrução Publica no Imperio com especialidade á dos Alumnos do Imperial Collegio de Pedro II*. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico, 1868. Disponível em <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/179473>>. Acesso em 10 novembro 2024

ALVARENGA, J. *Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da Cidade e Município de Campos: Comprehendendo tambem os Municípios de S. Fidelis, Macahé e S. João da Barra (Rio de Janeiro) para 1885*. Campos: Typographia do Monitor Campista, 1884. Disponível em <<<https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=706049&pesq=&pagfis=458>>>.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO (ALPRJ). Rio de Janeiro, 1874-1889 Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/184#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-533%2C-112%2C3143%2C2217>>.

CARRARA, A. A. A Zona da Mata central: produção rural e comércio com o Norte Fluminense na primeira metade do século XIX. *Topoi*, v. 25, p. e20220055, 2024. Disponível em <<https://www.scielo.br/j/topoi/a/YznmJ7wVMsMMmzKSpQKqFHQ/>>.

CARVALHO, R. A. B. de. Os italianos no noroeste fluminense: estratégias familiares e mobilidade social (1897-1950). Niterói: UFF, 2009 (Tese de Doutorado em História da UFF)

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA (DGE). *Recenseamento do Brasil realizado em 1º de setembro de 1920*, volume III (2ª parte), 1922. Disponível em <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=26456>>.

FARIA, S. S. C. Terra e trabalho em Campos dos Goytacazes (1850-1920). Niterói: UFF, 1986 (Dissertação de Mestrado em História da UFF).

FERREIRA, A. L. N. *O município de Macaé: fortunas agrárias na transição da escravidão para o trabalho livre*. Niterói: UFF, 2001 (Dissertação de Mestrado em História da UFF).

FRAZÃO, G. A.; ALMEIDA, R. R. de. Da “mata bruta” aos montes cobertos por cafeeiros, canaviais e pastagens: traços da História Ambiental de Cambuci e do Noroeste Fluminense (1861-1920). *Revista IDEAS*, v. 14, n. 1, p. e020006-e020006, 2020. Disponível em <<https://revistai-deas.ufrj.br/ojs/index.php/ideas/article/view/250>>.

LAËRNE, C. F. Van Delden. *Brazil and Java: Report on Coffee-culture in America, Asia and Africa, to HE the Minister of the Colonies*. London: WH Allen & Company, 1885.

LAMEGO, A. *O homem e o brejo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2007.

LINHARES, M. Y. L. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: Binagri Edições, 1979.

MALHEIROS, M. “Homens da Fronteira”: índios e capuchinhos na ocupação dos Sertões do Leste, do Paraíba ou Goytacazes. Niterói: UFF, 2008 (Tese de Doutorado em História da UFF).

MARINHO, M. de B. M. Escravidão e engenho (s): o processo de modernização da indústria açucareira do norte fluminense (c. 1850-1888). *Revista Cantareira*, n. 29, 2018. Disponível em <<https://periodicos.uff.br/cantareira/article/view/30771>>.

MARINHO, M. de B. M. Inovação tecnológica e expansão cafeeira em tempos de “segunda escravidão”: um estudo de caso a partir do município de Cantagalo – RJ. Niterói: UFF, 2023 (Tese de Doutorado em História da UFF).

MARQUESE, R. de B. Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira no Brasil no longo século XIX. *Saeculum-Revista de História*, n. 29, p. 289-321, 2013. Disponível em <<https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/view/19825>>.

MARRETTO, R. M. Os Sertões do Leste da Província Fluminense: Cantagalo e Nova Friburgo sob o impacto da segunda escravidão (1820-1872). *Territórios e Fronteiras*, v. 10, n. 1, p. 67-91, 2017. Disponível em <<https://periodicoscientificos.ufmt.br/territoriosefronteiras/index.php/v03n02/article/view/649>>.

MELNIXENCO, V. C. A Estrada de Ferro de Cantagallo (1857-1873). 14º SEMINÁRIO NACIONAL DE HISTÓRIA DA CIÊNCIA E DA TECNOLOGIA, 2014, Belo Horizonte, Campus Pampulha da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG. *Anais – 14º SNHCT*. Belo Horizonte: UFMG, 2014. Disponível em <https://www.14snhct.sbhct.org.br/conteudo/view?ID_CONTEUDO=800>.

MENDONÇA, S. R. de. O convênio de Taubaté e a economia agrícola fluminense. *Locus: Revista de História*. v. 5, n. 1, p. 33-50, 1999. Disponível em <<https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20481>>.

MELO, H. P. de. A Zona Rio Cafeeira: uma expansão pioneira. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, v. 4, n. 3, p. 49-82, 2008. Disponível em <<https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/152>>.

MELLO, J. *Evolução da cultura cafeeira no Rio de Janeiro: fastígio, decadência e reerguimento do café fluminense*. Rio de Janeiro: Papelaria Mello, 1927.

PENHA, A. L. N. Economia e política na construção do Canal Campos-Macaé (1835-1875). Niterói: UFF, 2012 (Tese de Doutorado em História da UFF).

PEREIRA, W. L. C. de M. Circuito de integração regional: a Estrada de Ferro Campos-Carangola no século XIX. In: RIBEIRO, G. S.; MARTINS, I. de L.; FERREIRA, T. B. da C. (Org.). *O oitocentos sob novas perspectivas*. São Paulo: Alameda, 2014. p. 77-98.

PEREIRA, W. L. C. de M. Credores e devedores bancários em Campos dos Goytacazes (1863-1888). *Locus: Revista de História*, v. 20, n. 2, p. 177-206, 2014. Disponível em <<https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20779>>.

RABELLO, A. F. Considera Campagnac. *Os caminhos de ferro da província do Rio de Janeiro: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Niterói: UFF, 1996 (Dissertação de Mestrado em História da UFF).

SAES, F. A. M. de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

SALLES, R. *E o Vale era o escravo: Vassouras, século XIX: senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SILVA, R. W. T. da. *Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos (1870-1889)*. Niterói: UFF, 2023 (Dissertação de Mestrado em História da UFF).

STEIN, S. J. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1900*. Tradução: WROBEL, Vera Bloch. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

TAUNAY, de E. A. *Historia do café no Brasil*. Vol. 12, tomo II. Departamento Nacional do Café, 1941. Disponível em <<https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/singlepage/index.php?pubcod=10012782&parte=1>>.

VIEIRA, W. *Apogeu e decadência da cafeicultura fluminense (1860-1930)*. Campinas: Unicamp, 2000 (Dissertação de Mestrado em Economia da Unicamp).