

A CABOTAGEM NO LITORAL SUL-FLUMINENSE E SEUS EFEITOS NA COMUNIDADE LOCAL, SÉCULO XIX

MARCIA CRISTINA DE VASCONCELLOS¹

Introdução

O comércio de cabotagem já era dinâmico, no Brasil, desde o século XVIII, por decorrência da mineração². O mesmo se pode dizer dos últimos anos daquele século, com rotas que chegavam ao porto carioca, carregando mercadorias tanto para o abastecimento interno quanto produtos e matérias-primas destinados à exportação³. Durante a primeira metade do Oitocentos, representou uma opção de atividade mercantil, como disse Fragoso, a todos os segmentos de negociantes, dos esporádicos, pequenos a grandes. Neste aspecto, esclarecedoras foram as afirmações dadas por Gorenstein⁴.

Segundo ela, tratava-se de uma atividade mais acessível por não exigir um capital inicial alto, o retorno rápido do capital empatado e seu lucro, era um negócio seguro e não necessitava da compra dos barcos, bastando alugá-los. Esta atividade se desenvolveu, substancialmente após 1808, visando tanto o abastecimento da corte, envio de produtos e matérias-primas para o mercado externo. Era atraente aos negociantes reinóis que vieram para o Brasil, uma vez que aproveitavam os laços e conhecimentos de seus antigos consignatários e agentes e, as facilidades de se desfazer do negócio.

A autora constatou a atuação de casas comerciais que participavam tanto no abastecimento, distribuição de produtos ao mercado varejista nacional e importados. Como disse: "lucravam bastante no comércio de abastecimento da capital, no frete e transporte de mercadorias pertencentes aos outros negociantes, na compra e revenda de embarcações, na comercialização de mercadorias importadas e dos negros que traziam da África para revenda às demais praças brasileiras"⁵.

Os menos abastados sentiam-se atraídos para a cabotagem por conta do baixo custo da atividade e obtenção de lucros compensadores.

Tal atividade era feita por duas vias: o negociante poderia enviar seu caixeiro até a região produtora pagando a vista ao produtor, ficando o caixeiro por enviar a mercadoria ao seu destino; no segundo caso, por consignação, o fazendeiro entregava a produção ao negociante recebendo um adiantamento e a outra parcela sendo paga quando da venda do produto, descontando os gastos com transporte e armazenamento⁶. Por este meio, o negociante poderia aumentar seus lucros por via, por exemplo, do pagamento da mercadoria a um preço baixo. No qual alegava uma baixa no preço do produto, posteriormente, estocava-o, pressionando o mercado no sentido da alta.

Segundo Gorenstein, "o lucro usual do negociante consignatário era de 1 e 1/2% sobre valor da venda, caso esta fosse efetuada imediatamente, subindo para quase 5% mais juros sobre

o adiantamento, no caso de demora. Se juntarmos ainda à despesa com condução, benefício e arrumação dessa mercadoria, esse total deveria ser de aproximadamente 10%" Desta forma, o comércio de abastecimento da corte por cabotagem auxiliou o desenvolvimento das províncias costeiras do Brasil⁷ Neste caso, destacou os portos do sul.

A partir desta afirmação, surge a pergunta: e os portos menores, como os do litoral sul-fluminense? Teriam sido de alguma forma agraciados com modificação econômica?

A própria autora apontou uma possibilidade de resposta quando afirmou que "o comércio através da navegação de cabotagem propiciou, ainda, o aumento da oferta de empregos assalariados. Mestre de embarcações, marinheiros, caixeiros de negociantes circulavam constantemente na rota do comércio. Parte da população livre encontrou maiores oportunidades de ganhar o seu sustento no manejo dos pontos de pernoite que se formaram no trajeto das tropas. Forneciam alimentação, lugar para dormir, forragem para os animais"⁸.

Ou seja, a movimentação nas regiões próximas aos portos garantia aos moradores tanto o sustento como complementação de suas rendas.

De certa forma, este é o nosso objetivo com a reflexão a seguir. Desejamos perceber alguns indícios que nos levem a afirmar a importância desta atividade para o litoral sul-fluminense. Sabemos que se trata de algumas colocações, mas esperamos que possibilitem abrir caminho para análises posteriores.

A cafeicultura, num primeiro momento, atingiu diversas regiões da Província do Rio de Janeiro, assim como, o litoral sul-fluminense (Angra dos Reis, Parati e Mangaratiba). Com a posterior especialização e produtividade verificadas na "serra acima", a produção realizada em áreas úmidas e quentes, que geravam um café de menor qualidade, como as do litoral citado, acabaram sendo relegadas a um consumo local⁹. Em contrapartida, a região se caracterizou pelo escoamento, através de seus portos, de boa parte da produção cafeeira proveniente do Vale do Paraíba paulista e fluminense.

O litoral sul-fluminense era constituído pelos portos localizados em Parati, Mangaratiba, e os de Angra. Sobre os últimos, citamos: o de Mambucaba, existente na Freguesia de Nossa Senhora do Rosário de Mambucaba; de Ariró, Jerumerim e Frade, localizados na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Ribeira; do centro de Angra, na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Angra dos Reis; e, Abraão, na de Nossa Senhora de Santana da Ilha Grande.

Consideramos aqui que o movimento portuário existente no dito litoral teria beneficiado a população local, quer empregando-a, quer oferecendo consumidores para os produtos regionais, por meio de homens que subiam e desciam a serra carregando os cafês, isso durante a primeira metade do século XIX.

Posteriormente, a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, que passou a cortar o Vale do Paraíba nos anos seguintes a 1860, se tornou o principal meio de escoamento da produção cafeeira, relegando os portos do litoral a um segundo plano. Esse fato, ao lado do término efetivo do tráfico de escravos e o encarecimento da mão-de-obra, conduziu a localidade a um quadro de transformação econômica, caracterizada não só pela diminuição do número de cativos, mas de homens livres em áreas próximas a alguns dos portos, como as freguesias de Mambucaba e

Ribeira. Ambas freguesias perderam, entre 1856 e 1872, respectivamente, 7,8% e 1,9% de homens livres e 56,4% e 63,3% de escravos¹⁰

O café e os portos do litoral sul-fluminense na primeira metade do século XIX

Chegamos ao século definido, por historiadores locais, como o mais próspero economicamente para Angra. Não temos como objetivo provar essa afirmação, mas, por certo, foi nesses anos que a cabotagem se desenvolveu consideravelmente na região. Esse movimento esteve intrinsecamente ligado à propagação da cafeicultura no Vale do Paraíba.

Em fins do século XVIII, com o início da expansão cafeeira, o pólo dinâmico da atividade econômica deslocou-se de Parati para Angra, não só em função das maiores vantagens do porto, mais profundo e livre de assoreamento, mas também pela quantidade considerável de pequenos portos ao redor da baía da Ilha Grande, mais próximos às produtoras de café “serra acima”¹¹.

A cafeicultura seguiu o seguinte roteiro: primeiro na cidade do Rio de Janeiro, partindo para Resende, São João Marcos, sendo que, “entre 1830 e 1860, foi a região ocidental do Vale do Paraíba que deteve a hegemonia da Província: Resende, Barra Mansa, distrito do Pirai, Vassouras, São João Marcos, Passa Três e Sant’Ana foram centros predominantes dessa era cafeeira”¹².

A ligação entre as produtoras de café e os portos do litoral foi incentivada: “a abertura ou melhoria das vias de comunicação no Vale do Paraíba fluminense e paulista deve ter ocorrido entre fins do século XVIII e a primeira metade do XIX; adicionalmente, como portas de saída para os cafés da mencionada região, desenvolvem-se os portos localizados no golfo angrense”¹³. Para o caso da produção proveniente de Bananal, segundo José Flávio Motta, saíam caminhos que levavam o café até Resende e Barra Mansa e destas localidades até os citados portos, por via de estradas em boas condições¹⁴.

Foram recuperados caminhos antigos e novos foram abertos: “Pelo vale do Ariró, além da “estrada de barro”, à margem da qual surgiu, na primeira metade do século XIX, Santo Antônio do Capivari (hoje Lídice), no caminho em direção a São João Marcos passavam as estradas do Caramujo (em direção a Bananal), e a “estrada João de Oliveira”, que desembocava na foz do Jurumirim. Pelo vale do Bracuí, outro caminho subia a serra em direção a Bananal. E pelo vale do Mambucaba uma trilha articulada à navegação fluvial no baixo rio Mambucaba atravessava a Serra da Bocaina em direção a Areias”¹⁵.

Tropas vindas de São João Marcos, de Resende e Pirai, tropas até das Minas Gerais e de São Paulo, de Goiás e Mato Grosso desciam e subiam a serra¹⁶. “A importância de Angra dos Reis tornou-se inestimável. É o seu porto o mais próximo e o melhor dos surgiduros para a exportação”¹⁷. Mas também novos portos, todos recebendo as produções de “Barreiro, Cruzeiro, Itaverá, Barra Mansa, Bananal, e outros centros do plantio do café”¹⁸.

Ainda no início do século e, portanto, quando a cafeicultura dava seus primeiros passos, Pizarro observou que a vila de Angra “apesar de não ser das melhores a situação, por circulada de morros a curta várzea, em que se levantou, fronteira à Ilha Grande (da qual tomou o nome a terra firme); é contudo acomodada à vivenda, por gozar de clima apto para o negócio mercantil,

distando alguns palmos da foz do mar, onde se acha seguro ancoradouro para vasos de transporte”¹⁹. Segundo ele, a vila possuía menos lojas de fazenda seca ou molhada, se comparada a de Parati, mas com suficiente giro de comércio dos gêneros da terra, trocando-os por outros estrangeiros²⁰. Constatou cultivos de cana, produção de aguardente, arroz, café, anil, cacau, algodão, legumes, laranjas, bananas e mandioca para farinha²¹.

Os dados apontados por Luccock mostram tal movimento, também em princípios do século. Quando analisou o comércio de cabotagem do sul para o Rio de Janeiro, indicou como rota distritos da Ilha Grande, Santos, Santa Catarina e Rio Grande²², sendo os portos da Ilha Grande (leia-se Angra) e Parati definidos como importantes e com o predomínio de marinheiros moradores nos arredores dos portos além de ocuparem-se da lavoura. Em relação às entradas no litoral sul-fluminense, afirmou que havia uma grande demanda por artigos de primeira necessidade, mas também de luxo²³.

Para o desenvolvimento portuário na região, as mudanças ocorridas no Brasil tiveram um papel importante. Com a chegada do século XIX, transformações significativas ocorreram na Capitania do Rio de Janeiro; embora não descartando já um processo de enriquecimento de comerciantes na dita cidade, desde a última década do Setecentos, e uma “franca expansão (...) populacional”²⁴. Com a chegada da corte transformações intensificaram-se não somente no Rio de Janeiro, mas em localidades próximas.

Em 1808, a transferência da corte para a cidade com 14.000 pessoas²⁵ conduziu a necessidade de, entre outras, serviços de polícia, higiene pública e de abastecimento. Este viria da periferia, mas também, por que não, de cidades próximas? “Os portos marítimos e fluviais da Capitania, como Angra, Mangaratiba, Parati, Cabo Frio, Macaé, São João da Barra, Magé, Estrela e Iguaçu das Caixas movimentavam-se, ativando as relações com a capital, para onde exportavam os gêneros que, vindos do interior, servia para abastecê-la”²⁶. Nas primeiras décadas do século, “foram implantados serviços regulares mensais para Bahia, Santos, Parati e Mambucaba”²⁷. Na Província do Rio de Janeiro, destacavam-se os portos de Angra e Mangaratiba, que recebiam o produto das fazendas de seu entorno como de São Paulo, Minas Gerais e Goiás²⁸. O movimento em cada um dos portos do sul-fluminense é visto na tabela abaixo.

Tabela 1-Entrada de barcos provenientes do litoral sul-fluminense no porto do Rio de Janeiro e suas respectivas cargas, 1828-1871.

Subpe- ródos	Locais	Barcos	Café	Aguar- dente	Fumo	Alimen- tos*	Gêne- ros**	Lastro
1828-38	M	252	175	7	5	15	10	0
	A	307	236	41	5	4	10	3
	P	96	77	56	39	24	2	0
subtotal		655	488	104	49	43	22	3
1839-49	M	247	240	2	2	2	2	3
	A	348	335	2	1	2	3	3
	P	132	112	31	51	9	22	0
subtotal		727	687	35	54	13	27	6
1850-60	M	224	220	10	0	0	0	3
	A	459	442	8	18	0	5	1
	P	122	101	23	76	1	30	0
subtotal		805	763	41	94	1	35	4
1861-71	M	127	121	10	6	2	2	12
	A	212	188	37	4	3	6	1
	P	194	131	52	67	2	61	1
subtotal		533	440	99	77	7	69	14
total/re- gião	M	850	756	29	13	19	14	18
	A	1326	1201	88	28	9	24	8
	P	544	421	162	233	36	115	1
Total/ge- ral		2720	2378	279	274	64	153	27

Fonte: Jornal do Comércio, dos meses de março e outubro de 1828 a 1871. Sessão de periódicos, Biblioteca Nacional, RJ.

Obs: M=Mangaratiba; A=Angra dos Reis; P=Parati. *Alimentos=inclui todas as cargas denominadas como farinha, toucinho, feijão, milho, arroz e mantimentos; ** Gêneros=sem especificação.

A tabela foi organizada a partir das informações que constavam no Jornal do Comércio nas edições de março e outubro de 1828 a 1871. Contando os números de barcos provenientes do litoral sul-fluminense que aportaram no porto do Rio de Janeiro, vimos casos de embarcações que, por exemplo, saíam de Parati e passavam por Mambucaba ou Mangaratiba, quando os incluímos como provenientes do ponto de partida, no caso, Parati. Os números relativos aos produtos correspondem ao número de barcos que chegavam com as respectivas cargas. Muitas vezes, as informações não incluíam as quantidades transportadas, quase sempre, apenas a existência de certa mercadoria.

Até 1860, vemos um aumento das entradas no porto do Rio de Janeiro. Dos portos, destacavam-se os de Angra. Isto estaria associado ao maior número de estradas que chegavam ao município e que garantiam a comunicação com Bananal, Resende, Barra Mansa, Rio Claro, Capivary (atual Lídice) e Areias. Mangaratiba, por sua vez, comunicava-se com São João Marcos, São Joaquim e Arrozal e Parati com Cunha²⁹.

À medida que os cafezais aumentavam, os portos de Angra recebiam um número cada vez maior de carga para escoamento, sendo o preferido pelos cafeicultores de Itaverá, Barra Mansa, Resende e até mesmo de Minas e Goiás.

O porto da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição, no centro de Angra, tornou-se o segundo do Brasil Meridional, e Mambucaba, o segundo em ordem de importância depois daquele, recebendo, preferencialmente, a produção de Areias e Bananal. Eram portos angrenses, também, Jurumirim, Ariró, Itanema, Frade e Abraão.

Além do café, em menor quantidade, cana e feijão eram enviados pelos mesmos portos, por onde chegavam escravos que seriam levados àquelas localidades cafezeiras ou aí ficavam e, após 1850, com a “abolição efetiva do tráfico”³⁰, o contrabando, tão presente na região, garantiu, durante certo tempo, a reposição da mão-de-obra, ao lado do tráfico interno³¹.

Assim como os portos de Angra, o de Mangaratiba também se destacava como escoador da produção cafeeira, recebendo, principalmente, o café de São João Marcos³².

A maior diversidade de cargas saía de Parati, que não escoava, predominantemente, a produção cafeeira como Angra e Mangaratiba, mas, em contrapartida, foi responsável pelo fornecimento de aguardente e tabaco, produtos que já vinham sendo comercializados pela localidade, confirmando o que disseram Spix e Martius, quando passaram pelo dito litoral em 1817³³.

Para além do movimento portuário, havia uma produção local. Aires de Casal definiu Angra dos Reis como uma vila marítima. Nesta, encontrou grandes barcos aportados e um comércio considerável de figueiras e videiras³⁴. Segundo o viajante Johann Emanuel Pohl, ao longo do litoral, existiam plantações de bananeiras, laranjeiras, cafeeiros e cana³⁵.

Segundo o viajante Daniel Kidder, por volta de 1839, o café era plantado nas terras da Ilha Grande, assim como a cana-de-açúcar, mas sem perder sua antiga vocação: “Há nela

diversos ancoradouros seguros a que freqüentemente recorrem baleeiros norte-americanos a fim de apanhar madeira, água e provisões frescas”³⁶.

Na verdade, quando do início da “febre cafeeira”, as terras de todo litoral sul-fluminense seguiram a tendência, comum às outras partes, de plantar café. Sobre isso, Hebe de Castro, em seu estudo sobre Capivary (atual Silva Jardim), verificou que, com a expansão e a qualidade advinda do cultivo em áreas serranas, o café plantado em regiões com temperatura alta e elevada umidade “comprometia a qualidade da produção cafeeira local que pouco a pouco se voltava para o mercado interno”³⁷.

Por certo, a produção cafeeira local seguia essa característica. Da mesma forma, a produção de alimentos deveria ser direcionada para autoconsumo, quando excedente para venda local, ao lado de algumas outras propriedades, que se definiam como voltadas para a agricultura comercial, especialmente, para o abastecimento do mercado interno. Essas atividades muito devem ter sido beneficiadas pelo movimento de homens que subiam e desciam a serra carregando os cafés.

Sobre o porto de Mambucaba, este vinha se destacando desde 1830 entre aqueles localizados no município de Angra dos Reis, e chegou a ser considerado o segundo em importância após o do centro de Angra³⁸. Em 1847, Mambucaba possuía seis armazéns de café e, em 1850, já eram oito, de um total de 25 em todo o município, 12 na freguesia da Conceição de Angra dos Reis e cinco na freguesia da Ribeira³⁹.

Foi nessa primeira metade do século que chegaram, à dita freguesia, famílias francesas, e, com elas, a loja maçônica e um vice-consulado francês⁴⁰. Para além de qualquer exagero ufanista por parte de historiadores locais, pode-se especular não a existência de um vice-consulado, como dizem ter existido, mas sim a de agentes consulares franceses, que, além de Mambucaba, se instalaram em outras partes do Brasil a partir do século XIX. Essa fixação vinha associada à importância comercial das áreas e, no caso de Mambucaba, deveria ligar-se à comercialização do café do Vale do Paraíba⁴¹.

Foi também na primeira metade do século XIX, mais precisamente em 1822, o início das negociações visando à construção da Santa Casa, colaborando para a obra “ilustres habitantes da vila de Angra dos Reis e seu distrito, para a fundação de (...) um hospital que se recolhessem os enfermos pobres para serem tratados pela beneficência e caridade pública”⁴². Ficou pronto em 1836, sob a invocação de Santa Izabel, o hospital da Irmandade da Misericórdia de Angra dos Reis⁴³.

Fátima Gouvêa, a respeito da existência de santas casas, destacou o peso preponderante desempenhado pela Santa Casa de Misericórdia na condição de agregadora dos grupos que constituíam a sociedade colonial. Teriam sido essas as responsáveis por unir status social e caridade, ou seja, segmentos sociais diversos, permitindo “pelo menos em tese, alimentar uma possível similitude a ser compartilhada entre os membros das diversas elites das sociedades constitutivas do Império português ao longo do período”⁴⁴.

É verdade que as observações acima se aplicavam ao período colonial, mas como bem diz a autora, a força dessa instituição era tal que permaneceu após o rompimento entre Brasil e Portugal. No caso da Santa Casa de Angra, esta começou a ser desejada com maior força por

volta de 1822, e sua obra só foi concluída em 1836, quando o Brasil já era independente. Porém, continuou a ser um espaço de participação de grupos abastados, e, já na sua Assembléia de fundação, tomaram parte e ingressaram na recém-inaugurada Irmandade pessoas de destaque na região. Em 1838, assinaram como presentes nas reuniões proprietários de escravos de Mambucaba que tinham relativa prosperidade, como a família Jordão da Silva Vargas⁴⁵.

Cabe uma pergunta: haveria alguma relação entre a criação da Santa Casa e o quadro econômico vivenciado na região? Acreditamos que sim, tanto em função do relativo “enriquecimento” de famílias como, particularmente, da necessidade de afirmação social destas perante a totalidade da sociedade.

Tudo se foi, os sonhos ficaram...

Vinha desde a regência de Feijó o interesse na ligação da Corte com Minas Gerais e São Paulo através de estradas de ferro, sendo que, em 1835, foram criadas as condições legais autorizando a “concessão do privilégio exclusivo por quarenta anos à companhia que se incorporasse com aquele fim”⁴⁶. Em 1840, o governo aprovou a solicitação do Dr. Tomás Cochrane de “um privilégio de oitenta anos para construir uma estrada de ferro que partindo da Pavuna, no Rio, fosse até Resende, às margens do Paraíba”⁴⁷. Porém, a empreitada não foi levada adiante, até que, em 1852, foi promulgada a lei que autorizava a construção de estradas de ferro no Brasil, resultado da pressão dos cafeicultores do Vale do Paraíba, desejosos de diminuir seus gastos com o transporte em tropas de mulas do principal produto de exportação brasileiro.

Em 1864, as linhas da Estrada de Ferro D. Pedro II chegaram a Barra do Piraí, em 1871, a Barra Mansa e, em 1877, a Queluz⁴⁸. Pela tabela 1, vemos que, até 1860, houve uma intensificação do movimento portuário do litoral sul-fluminense, de 1828-38 para 1839-49, de 72 entradas, de 1839-49 para 1850-60, de 78. A partir de 1860, observamos uma queda de 272.

A produção cafeeira, que até então era escoada, entre outros, pelos portos do litoral sul-fluminense, passou, gradativamente, a preferir o transporte moderno, mais rápido e seguro. A mudança de transporte, ao lado de outros fatores, conduziu a região ao processo gradual e lento de crise, que só começaria a ser revertido a partir da década de 1920⁴⁹. Como ilustração, podemos citar que, a partir de 1870, “em Angra dos Reis, os casarões assobradados, que tinham depósitos de café na parte térrea, foram sendo abandonados e começaram a ruir”⁵⁰. Mesmo destino tiveram as estradas que conduziam as produções até o litoral, como as de Ariró, de Mambucaba e de Parati, que foram se arruinando pelo mau estado de conservação⁵¹.

O processo de crise em Angra e em todo o litoral, que aparece associado à década de 1860, teria relação com a diminuição da cabotagem? A convergência de datas seria uma mera coincidência? A crise está, de fato, ligada à estrada de ferro e à diminuição da cabotagem na região; embora outros elementos tenham conduzido a economia local a um quadro de quase estagnação.

Segundo Hebe Maria Mattos de Castro, após 1850, com o fim do tráfico de escravos e o encarecimento da mão-de-obra escrava, os pequenos produtores escravistas tiveram maiores dificuldades de obtenção de cativos, sendo que muitos acabaram vendendo seus cativos para o

tráfico interno, gerando “um recrudescimento do número de brancos empobrecidos, nas diversas situações rurais, locais e regionais”⁵².

Por volta da década de 1880, via-se um pequeno cultivo de cana-de-açúcar e o café, ainda plantado em Mambucaba e Ilha Grande, conferia ao município apenas 40.000 quilos com preços de 4\$000 para cada 10 quilos⁵³. Foi nesse mesmo período que o município começou a lançar uma campanha pela construção de uma estrada de ferro, como afirmou Honório Lima: “Para que o município de Angra dos Reis erga-se do abatimento em que se acha e dê vida aos municípios vizinhos”⁵⁴. Para tal, contava-se com a sensibilidade do governo, por via de concessão da Estrada de Ferro do Cruzeiro à cidade de Angra. A estrada poderia levar todos os produtos do norte da Província de São Paulo e do sul de Minas Gerais até o porto de Angra, percorrendo uma distância não superior a 125 quilômetros e, portanto, menor que a percorrida pela Estrada de Ferro D. Pedro II até o Rio de Janeiro.

Propostas eram lançadas visando à recuperação da economia do sul-fluminense, mas pouco ou nada era feito pelo governo, acelerando uma estagnação econômica, que só começou a ser revertida na década de 1920.

Conclusão

Em função dos portos, em particular, os de Angra, terem sido os mais usados por alguns dos maiores produtores de café da época, como Bananal, Areias, Itaverá, São João Marcos e, em menor quantidade, Barra Mansa e Resende, promoveram um intenso fluxo de trabalhadores ligados ao comércio de cabotagem na região, isso quando não eram moradores das redondezas. Tal movimento, possivelmente, aumentou a possibilidade de consumo para os produtos locais, particularmente, os de primeira necessidade; assim como, incentivou a produção também para outros mercados, como o Rio de Janeiro. Foi exatamente nestes anos que a aguardente, feijão, arroz, mandioca, milho e outros tomaram a paisagem local.

Defendemos que o comércio de cabotagem no litoral sul-fluminense foi uma atividade de extrema importância para o quadro econômico local tendo como função incentivar o maior desenvolvimento de uma produção regional, como também, talvez, empregando membros das comunidades para atividades como marinheiros, carregadores etc; e, quando este foi negligenciado em prol da Estrada de Ferro, deu o ponto de partida para uma crise que, ao lado de outros fatores, promoveram o estado de fragilidade em que o litoral sul-fluminense se encontrava na virada para o século XX.

A associação que fazemos entre a Estrada de Ferro e a crise é, também, compartilhada por alguns historiadores locais como Honório Lima, Alípio Mendes e Camil Capaz. Mas, nesta reflexão, procuramos ir além e mostrar alguns dados empíricos que ditaram o peso da cabotagem que se fazia na região, procurar apontar algumas vantagens decorridas desta para a região e, conseqüentemente, o efeito de sua diminuição para a mesma.

Enfim, acreditamos que o estudo dos efeitos do chamado comércio de cabotagem para regiões localizadas nas suas rotas, principalmente aquelas de pequenos e médios portos, deva mostrar importantes nuances e aprofundar os conhecimentos sobre as economias locais, assim como colaborar para a produção do conhecimento acerca daquele tipo de atividade.

Fontes

Fontes Impressas

CASAL, Aires de. **Corografia Brasília**. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1976.

Censo Nacional de 1872. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do sul do Brasil (Rio de Janeiro e Província de São Paulo)**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1980.

Jornal do Comércio, meses de 1828 a 1871. Seção de Periódicos. Biblioteca Nacional.

LUCCOCK, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1975.

PIZARRO, José de Souza Azevedo. **Memórias Históricas do Rio de Janeiro**. Edição feita entre 1800 e 1822.

POHL, Johann Emanuel. **Viagem ao Interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.

SPIX & MARTIUS. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Vol. 1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

Relatório do Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro Tomás Antônio dos Santos ao Presidente da Província Nicolau Tolentino, 1858. Seção de Periódicos da Biblioteca Nacional.

Relatório apresentado a Assembléia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigésima segunda legislatura no dia 8 de setembro de 1878 pelo presidente, Visconde de Prados. Seção de Periódicos da Biblioteca Nacional.

ZALUAR, Augusto Emílio. **Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1975.

Bibliografia

AMARAL, Edelweiss Campo do. *Mambucaba - Acheugas históricas*. **Revista do Ateneu Angrense de Letras e Artes**, Angra dos Reis-RJ, ano VII, n. 2, p. 7-14, jun. 1979.

CASTRO, Hebe Maria Mattos. **Das cores do silêncio**. Os significados da Liberdade no Sudeste Escravista-Brasil século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

_____. **Ao sul da história**. Lavradores pobres na crise do trabalho escravo. São Paulo: Brasiliense, 1987.

_____. & SCHNOOR, Eduardo (orgs.). **Resgate: uma janela para o oitocentos**. Rio de Janeiro: Toopbooks, 1995.

CAPAZ, Camil. **Memórias de Angra dos Reis**. Rio de Janeiro: edição do autor, 1996.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis: Vozes, 1982.

FARIA, Sheila de Castro. **A colônia em movimento**. Fortuna e família no cotidiano colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em nome do Rei**. Uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/Garamond, 1999.

FURTADO, Junia Maria. **Homens de negócio**. A interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas. São Paulo: Tese(Doutorado em História Social), USP, 1996.

GOUVÊA, Maria de Fátima. *Redes de poder na América portuguesa - O caso dos homens bons do Rio de Janeiro, ca. 1790-1822*. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, vol. 18, n 36, p. 297-330, 1998.

GURGEL, Heitor & AMARAL, Edelweiss. **Paraty, caminho do ouro**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1973.

HOLLANDA, Sérgio Buarque de (org.). **HGCB. O Brasil Monárquico: Dispersão e unidade**. São Paulo: Difel, 1985.

IPANEMA, Marcello de & IPANEMA, Cybelle de. **Angra dos Reis no Segundo Reinado**. Angra dos Reis: Prefeitura Municipal, 1990. vol. 1.

_____. **Angra dos Reis no Segundo Reinado**. Angra dos Reis: Prefeitura Municipal, 1991. vol. 2.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Guanabara**. 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

_____. **O Homem e a Serra**. 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

LIMA, Honório. **Notícia histórica e geográfica de Angra dos Reis**. 2 ed. Angra dos Reis: Prefeitura Municipal, 1972.

MACHADO, Lia Osório. **História da ocupação.**, s/d, mimeo.

MARCONDES, Renato Leite. *O evolver demográfico e econômico nos espaços fluminenses (1789-1840)*. **Revista Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 25, n 2, p. 235-270, maio/agosto 1995.

MARTINHO, Lenira Menezes & GORENSTEIN, Riva. **Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1993.

MENDES, Alípio. **Ouro, incenso e mirra**. Angra dos Reis: Gazeta de Angra, 1970.

_____. **A Santa Casa de Angra**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1972.

MOTTA, José Flávio. **Corpos escravos, vontades livres.** Posse de escravos e família escrava em Bananal (1801-1829). São Paulo: Annablume/Fapesp, 1999.

PEREIRA, Waldick. **Cana, café & laranja.** História econômica de Nova Iguaçu. Rio de Janeiro: FGV, 1977.

SOUZA, Marina de Mello e. **Parati: a cidade e as festas.** Rio de Janeiro: EdUFRJ, 1994.

VASCONCELLOS, Marcia Cristina. **Que Deus os abençoe.** Batismo de escravos em Angra dos Reis. Angra dos Reis: Secretaria de Educação, 1998.

YAKEYA, Denise M. *Comércio e Diplomacia: o corpo consular francês na expansão comercial da França para o Brasil no século XIX.* **Revista Pós-Graduação**, Assis, vol 2, p. 221-235, 1994.

NOTAS:

¹ Mestranda em História na Universidade Federal Fluminense/UFF. (marciavas@ufu.br)

² FURTUADO, Júnia Maria. **Homens de negócio.** A interiorização da metrópole e do comércio nas minas Setecentistas. São Paulo: Tese (Doutorado em História Social), USP, 1996.

³ FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830).** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

⁴ GORENSTEIN, Riva. *Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830).* In: MARTINHO, Lenira Menezes & GORENSTEIN, Riva. **Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1993.

⁵ *Ibidem*, p. 166.

⁶ *Ibidem*, p. 164-178.

⁷ *Ibidem*, p. 167.

⁸ *Ibidem*, p. 167.

⁹ Baseamo-nos no raciocínio desenvolvido para Capivary, atual Silva Jardim, Estado do Rio de Janeiro. por CASTRO, Hebe Maria Mattos. **Ao Sul da História.** Lavradores pobres na crise do trabalho escravo. São Paulo: Brasiliense, 1987.

¹⁰ **Recenseamento da população escrava da Província do Rio de Janeiro e Recenseamento da população livre da Província do Rio de Janeiro**, relativos a 1856, presentes no **Relatório de Presidente de Província de 1858**, e **Censo Nacional de 1872.**

¹¹ CAPAZ, Camil. **Memórias Históricas de Angra dos Reis.** Rio de Janeiro: edição do autor, 1996. p. 100-101.

-
- ¹² MARCONDES, Renato Leite. *O evoluer demográfico e econômico nos espaços fluminenses (1789-1840)*. **Revista Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 25. n 2, 1995. p. 252.
- ¹³ MOTTA, José Flávio. **Corpos Escravos, Vontades Livres**. Posse de escravos e família escrava em Bananal (1801-1829). São Paulo: Annablume/FAPESP, 1999. p. 38. O autor, nesta passagem, baseia-se em Affonso de Taunay na obra **Collectanea de mappas da cartographia paulista antiga**, vol. 1. São Paulo: Museu Paulista/ Cia Melhoramentos, 1922.
- ¹⁴ *Ibidem*, p. 38.
- ¹⁵ MACHADO, Lia. **História da Ocupação**. Mimeo, s/d. p. 26.
- ¹⁶ LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Guanabara**. 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1964. p. 241.
- ¹⁷ *Ibidem*, p. 241-242.
- ¹⁸ *Ibidem*, p. 242.
- ¹⁹ PIZARRO, José de Sousa. **Memórias Históricas do Rio de Janeiro**, vol. 2. p. 95.
- ²⁰ *Ibidem*, p. 100.
- ²¹ *Ibidem*, p. 79-80.
- ²² LUCCOCK, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975. p. 388.
- ²³ *Ibidem*, p. 402.
- ²⁴ Cf. GOUVÊA, Maria de Fátima. *Redes de Poder na América Portuguesa - O caso dos Homens bons do Rio de Janeiro, ca. 1790-1822*. Revista Brasileira de História, São Paulo, vol. 18, n. 36, 1998.
- ²⁵ HOLLANDA, Sérgio Buarque de. (Org.) **HGCB. O Brasil Monárquico: Dispersão e Unidade**. São Paulo: Difel, 1985. p. 323.
- ²⁶ *Ibidem*, p. 398.
- ²⁷ FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em Nome do Rei**. Uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/Garamond. 1999. Mambucaba era o nome de uma das freguesias de Angra dos Reis, no século XIX, com um porto de mesmo nome e responsável pelo escoamento dos cafés, principalmente, do vale do Paraíba paulista.
- ²⁸ *Ibidem*, p. 115.
- ²⁹ CAPAZ, 1996. p. 103.
- ³⁰ FARIA, Sheila de. **A colônia em movimento**. Fortuna e família no cotidiano colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, p. 339.
- ³¹ Como exemplo da presença do contrabando de escravos na região, presente também em outras áreas, temos ABREU, Marta. *O caso do Bracuí*. In: CASTRO, Hebe Maria Mattos de & SCHNOOR, Eduardo (orgs.). **Resgate: uma janela para o oitocentos**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995 e, VASCONCELLOS, Marcia Cristina. **Que Deus os Abençoe**. Batismo de escravos em Angra dos Reis. Angra dos Reis: Secretaria de Educação, 1998. p. 22-28.
- ³² MACHADO, s/d. p. 26-27.
- ³³ SPIX & MARTIUS. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Vol. 1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981. p. 72.
- ³⁴ CASAL, Aires de. **Corografia Brasílica**. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp. 1976. p. 194-195.
- ³⁵ POHL, Johann Emanuel. **Viagem ao Interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976. p. 69.

-
- ³⁶ KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e permanências nas Províncias do sul do Brasil (Rio de Janeiro e Província de São Paulo)**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1980. p.183.
- ³⁷ CASTRO, 1987.
- ³⁸ MENDES, 1970. p. 358.
- ³⁹ Fonte Almanak Laemmert, apresentado por IPANEMA, Marcello & IPANEMA, Cybelle de. **Angra dos Reis no segundo reinado**. Angra dos Reis-RJ: Prefeitura Municipal, 1990. vol. 1. e _____. **Angra dos Reis no segundo reinado**.. Angra dos Reis-RJ: Prefeitura Municipal, 1991. vol 2.
- ⁴⁰ MENDES, 1970. p. 363.
- ⁴¹ YAKEYA, Denise M. *Comércio e Diplomacia: o corpo consular francês na expansão comercial da França para o Brasil no século XIX*. **Revista Pós-Graduação**, Assis, vol 2, p. 221-235, 1994.
- ⁴² MENDES, Alípio. **A Santa Casa de Angra**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1972. p. 22-23.
- ⁴³ *Ibidem*, p. 26.
- ⁴⁴ GOUVÊA, 1998 p.10.
- ⁴⁵ MENDES, 1972. p. 26-35.
- ⁴⁶ EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis: Vozes, 1982. p. 11.
- ⁴⁷ *Ibidem*, p. 12.
- ⁴⁸ *Cf. Ibidem*.
- ⁴⁹ CAPAZ, 1996. p. 201-213.
- ⁵⁰ *Ibidem*, p. 202.
- ⁵¹ *Ibidem*, p. 203.
- ⁵² CASTRO, Hebe Maria Mattos de. **Das cores do silêncio**. Os significados da liberdade no Sudeste escravista-Brasil século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. p. 104.
- ⁵³ LIMA, Honório. **Notícia Histórica e Geográfica de Angra dos Reis**. 2 ed. Angra dos Reis: Prefeitura Municipal, 1972. p. 127.
- ⁵⁴ *Ibidem*, p. 130.