

## Transporte de Café pelo Rio Paraíba do Sul no século XIX: de Resende à Barra do Pirahy

Julio César Fidelis Soares<sup>1</sup>

---

### Resumo

*O Presente artigo tem por objetivo iniciar os estudos sobre a forma de transporte fluvial que se deu ao longo curso do Médio Paraíba, mais precisamente no trecho de Resende a Barra do Pirai transportando café até os idos da década 1870 do século XIX. Procurando elucidar mais uma etapa do processo de transporte do café até os portos de escoamento desse produto do movimento socioeconômico gerado por essa modalidade de prestação de serviço de apoio à logística do transporte do café.*

Palavras-chave: Transporte; Café; Economia

---

Ponto importante para iniciarmos este estudo é ir buscar as origens do antigo arraial de Nossa Senhora da Conceição do Campo Alegre da Paraíba Nova (que foi o nome primitivo de Resende), e que deu os seus sinais de vida lá pelos anos de 1747 e passou a se chamar Vila de Resende<sup>2</sup>.

As primeiras mudas de café trazidas pelo padre Couto<sup>3</sup> da fazenda do holandês Hoppman no Rio de Janeiro, foram plantadas como experiência na região de São Vicente Ferrer (atual vila da Fumaça), mais precisamente na Fazenda Monte Alegre, depois de confinar os índios Puris na aldeia de São Luiz Beltrão, próximo do mesmo lugar que começaram a plantar os cafezais.

Os motivos que explicam o fato de ser Resende o centro irradiador do café pelo Vale do Paraíba podem ser muitos e, até hoje foram pouco estudados. Dentre esses estímulos prováveis, podemos citar: a) os aspectos geográficos da região do "Campo Alegre" (Resende), que apresentava uma boa baixada, um solo propício e um clima favorável; b) a proximidade do Rio de Janeiro, que funcionaria como porto para a exportação; c) a atuação estimulante do Marquês do Lavradio, representante do governo de D. João VI que, a partir de 1772, dispensou do serviço militar os habitantes da região que plantassem café. Portanto, todos esses elementos uniram-se para criar as condições necessárias à chegada do café por essas paragens.

---

<sup>1</sup> Mestre em História Social, Professor do Curso de Ciências Econômicas das Faculdades Dom Bosco, cadeiras de História Econômica, Formação Econômica do Brasil, História do Pensamento Econômico e Desenvolvimento Econômico. Professor do Centro Universitário Volta Redonda, Curso de Serviço Social.

<sup>2</sup> Em homenagem a D. José Luís de Castro, 2º Conde de Resende, que foi Vice-Rei do Brasil por onze anos, de 9 de maio de 1790 a 14 de outubro de 1801, na mesma ocasião em que o café começa a ser plantado por aqui em 1801.

<sup>3</sup> Padre Antônio Couto da Fonseca, proprietário da "Fazenda do Mendanha" cujo nome se deve ao primeiro proprietário e poderoso senhor de escravos e grande produtor de açúcar e café, Luiz Vieira Mendanha, passou por mãos sucessivas até ser comprada por Padre Couto, que foi o grande protetor do sábio Freire Alemão, que iniciou sua vida como sacristão, na capela da Fazenda do Mendanha, onde aprendeu os primeiros rudimentos de latim com Padre Couto.

Em 1802, Resende já era exportadora de café e, a partir daí, a região sofreria uma grande mudança. O início do reinado do café começou mudando, aos poucos, toda a economia da região. Se até antes da chegada do café, os poucos habitantes do arraial e redondezas do "Campo Alegre" plantavam e beneficiavam de cana-de-açúcar, cuidavam de plantações de anil, criavam algum gado (vendendo carne para Minas e Rio), tudo, a partir do século XIX, estaria sujeito à novidade cafeeira. Antigas fazendas de gado, engenhos de açúcar e cachaça, plantações de anil, passavam a plantar. Outras plantações como as de milho, feijão, arroz e mandioca passaram a alimentar as fazendas de café e as sedes dos núcleos urbanos dentro de um sistema de apoio e subsistência. Entretanto o café já impunha o seu poder quase absoluto como cultura comercial destinada à exportação.

Quando a Vila de Resende passa a ser considerada como cidade em 1848<sup>4</sup>, a região resendense já se destacava como um dos maiores centros cafeeiros da província. Já estávamos no Segundo Império e o reinado de D. Pedro II esteve marcado pela expansão do café pelo Vale, salvando, progressiva e lentamente, o Império da falência financeira econômica que estava sujeito após a Independência. Ao falarmos em Império devemos sempre nos lembrar do café, em um outro aspecto fundamental, ter garantido para Império seu sustento político através das elites agrárias e na escravidão negra como força motriz da economia agroexportadora. Confirmada pela Constituição de 1824, garantindo o tráfico até 1850 e possibilitando a compra maciça de mais braços para lavoura do café.

No entanto, apesar de toda essa euforia cafeeira, a região de Resende nunca ocupará o lugar de maior produtora de café da Província do Rio de Janeiro. Resende foi grande centro produtor, mas não o maior. Mesmo que no início do século XIX, seja a Vila de Resende o centro irradiador do café, espalhando-o por todo o Vale do Paraíba, será Vassouras, Valença, Paraíba do Sul, Barra Mansa e Piraí que possuirão as maiores fazendas e também a maior produção.

Uma das maneiras de compreender este fato é comparar o volume de pequenos e médios produtores face aos de outras regiões do vale.

---

<sup>4</sup> Elevação da Vila à Cidade de Resende: Decreto 438 de 12/07/1848 com a promulgação pela Assembléia Provincial no dia 06/07/1848. A resolução foi sancionada a 12/07/1848, pelo Chefe do Governo Provincial (Visconde de Barbacena). Foi publicada na imprensa oficial no dia 13/07/1848. Fonte: acervo documentação da Câmara Municipal de Resende – 1848.

**Estudo quantitativos referentes ao número cafeicultores listados no porto  
de Angra dos Reis 1868<sup>5</sup>**

Tipificação Prov.RJ	Nº Produtores Província	Nº Produtores Resende	Participação percentual em relação ao grupo
Pequenos	50	37	74%
Médios	60	53	88%
Grandes	73	27	37%
Totais	183	117	64%
<b>Produção</b>			
Tipificação Prov.RJ	Produção em @ Província	Produção em @ Resende	Participação percentual em relação ao grupo
Pequenos	23.400	18.100	77%
Médios	95.100	101.400	107%
Grandes	685.000	218.000	32%
Totais	803.500	337.500	42%
<b>Participação</b>			
Tipificação Prov.RJ e SP	Nº Produtores Províncias	Nº Produtores Resende	Participação percentual em relação ao grupo
Pequenos Médios	324	90	28%
Grandes	163	27	17%
Totais	487	117	24%
<b>Produção</b>			
Tipificação Prov.RJ e SP	Produção em @ Província	Produção em @ Resende	Participação percentual em relação ao grupo
Pequenos Médios	365.600	119.500	33%
Grandes	1.339.000	218.000	16%
Totais	1.704.600	337.500	20%

Fonte: Nosso estudo apud Pereira, Waldick, Cana, café & laranja: historia econômica de Nova Iguaçu. Rio de Janeiro 1977. Anexos

Porém, sabemos que neste mundo comercial do café Resende era uma praça agitada fazendo nos primórdios o abastecimento da corte através das rotas dos tropeiros que se dirigiam para as Minas Gerais vindo do litoral e vice-versa. Nos primeiros momentos o transporte do café de nossa região era feito através do carregamento pelos escravos que iam a pé pelas trilhas tropeiras, mais adiante passou-se a usar o carro de boi que embora lento carregava mais sacas. Logo o café também se mostrou um produto lucrativo como carga para os tropeiros e aí tínhamos tropas e mais tropas carregando o ouro verde da região do Vale do Paraíba.

Nesse ambiente da produção cafeeira que surge a ideia de transportar mais café até o porto de forma talvez mais rápida em grande quantidade. Buscamos o relato de João Maia que referencia em sua obra a primeira tentativa de transporte fluvial pelo Rio Paraíba carregando café:

“Chegando a Estrada de Ferro de Pedro II à Barra do Pirahy, José de Souza Azevedo, natural da cidade de Barra Mansa, empreendeu pela primeira vez a navegação do rio Parahyba em um barco de fundo raso, à semelhança dos que sulcam o rio Douro, com onze metros de popa à proa e três de largura; partindo d’aquella cidade a 20 de Janeiro de 1860...”<sup>6</sup>

Fomos então buscar visualizar o que foi descrito por Maia no trecho citado acima e em nossas pesquisas iconográficas chegamos à imagem que apresentaremos abaixo. Segundo o

<sup>5</sup> Este quadro foi composto e ordenado levando em consideração a produção apresenta por cada cafeicultor junto à mesa coletora conforme apontado pelo pesquisador Waldick Pereira, a partir do qual fizemos a classificação e tipificação em pequenos, médios e grandes produtores.

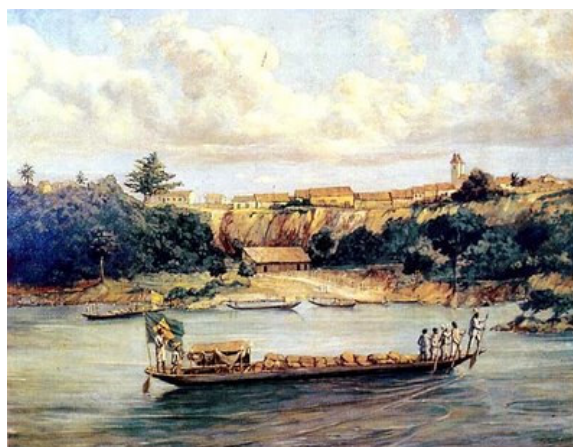
<sup>6</sup> MAIA, João Carneiro de Azevedo: **Notícias históricas e estatísticas do município de Resende desde a sua fundação**. Rio de Janeiro, 1891[S/Ed] p. 307.

que pesquisamos o barco de fundo raso do D`ouro é denominado barco Rabelo é um barco de espadela<sup>7</sup> - ramo que governa o barco e está sujeito a um eixo tornel. Possui, ainda, dois remos de cada lado e fundo chato - o sagro - constituído por um número ímpar de tábuas. Tem forma lenticular. Há autores que defende uma origem Sueva, outros Visigótico ou até Viking<sup>8</sup>. Transportava vinho, lenha, madeira, carvão, fruta, palha, batata e outras mercadorias; ou seja, é tradicionalmente um barco de transporte de mercadorias de vias fluviais.



Fig. 1 – Imagem de Barcos Rabelo às margens do Rio D`Ouro, Portugal.

João Maia relata ainda que em uma publicação do *Astro Resendense* de 15 de agosto de 1868 foi publicado um artigo assinado pelo Dr. Joaquim dos Remédios Monteiro elogiando o ato venturoso de José de Souza. Em outro trecho de sua obra ele nos diz que em Resende um espanhol de nome João Vasques foi o primeiro que construiu e pôs a navegar no rio um barco. Estes barco segundo João Maia podiam transportar de 700 até 1000 arrobas e que chegaram a mais de 60 o número de embarcações que faziam o transporte pelo rio Paraíba desde Resende até como ele diz “Barra do Pirahy”.



<sup>7</sup> Remo comprido e largo que faz às vezes de leme nos barcos ou azurrachas do Douro.

<sup>8</sup> Barco do Rio Douro – História. Disponível em <[www.geocities.com/j.aldeia/barcos/barcosriodouro.htm](http://www.geocities.com/j.aldeia/barcos/barcosriodouro.htm)>. Acesso em: 4 maio 2009.

Fig.2 – Pintura ilustrando transporte por barcas, “Partida de uma monção” - Almeida Júnior. Batelão no século XIX. A ilustração nos traz logo a lembrança das ribeiras do velho Paraíba do Sul.

Assim ao pesquisarmos os registros sobre a navegação no Rio Paraíba partindo da praça cafeeira de Resende, chegamos ao registro do nome de João Vasques como proprietário de Barcos no Rio Paraíba, tal referência consta do Almanack Laemmert do ano de 1863, onde apresenta mais 15 outros nomes como proprietários de embarcações. Dentre esses chamou-nos a atenção a vinculação da propriedade de embarcações com “*casa de comissão de café*” e “*Productos de Minas*” cujos proprietários citados são: Antonio José da Costa, Francisco Gomes Leal, Alferes Francisco da Rocha Bernardes e o também Alferes Joaquim Rodrigues Antunes. Um outro aspecto que devemos observar é que esse tipo de meio de transporte veio baixar os custos da economia de abastecimento entre nossas cidades do Vale do Paraíba dando também velocidade no suprimento de gêneros e no abastecimento da região e da corte com produtos vindo das minas.

Segundo ainda João Maia, até o ano 1873, quando chega a Resende a Estrada de Ferro D. Pedro II, todo o transporte de carregamento era feito por via fluvial através dos já famosos barcos do Rio Paraíba. Ele nos brinda ainda com a seguinte comparação do ponto de vista econômico:

“...o preço do frete, que para os portos de Jurumerim e Ariró importava 2\$ por arroba, além de 5 a 6 dias de demora na viagem das tropas, ao passo que pelo rio o trajecto se fazia até Pirahy em 24 horas, e o frete não excedia de 400 rs por arroba.”<sup>9</sup>

Entretanto, sabemos que ninguém para ou parou o progresso e em 9 de agosto de 1864 chega a Barra do Pirai a primeira composição com passageiros. Eram os ecos do progresso chegando ao porto das barcas de café. Então, pelos idos de 1869 um proprietário de terras e barcos, o Alferes Joaquim Rodrigues Antunes, resolveu bancar em suas terras uma terraplanagem que poderia servir bem para um traçado de passagem de uma linha ferroviária. Cedeu ele ainda outra parte de suas propriedades para construção de uma estação e um pátio de manobras. E assim segundo o Cel. Alfredo Sodré: “o certo é que em fevereiro de 1873, a primeira locomotiva a *Princesa Imperial* – alcançava, silvando estrepitosamente, a estação de Resende, em Campos Elíseos”.<sup>10</sup> Fato que acabou por constituir uma lenta e certa paralisação da atividade do transporte fluvial do rio Paraíba do Sul. Em nossas pesquisas vimos que nos primeiros anos da década de 60 do século XIX é que se constituiu o período áureo deste tipo

<sup>9</sup> MAIA, João Carneiro de Azevedo. **Notícias históricas e estatísticas do município de Resende desde a sua fundação**. Rio de Janeiro, 1891 [s/Ed.]. p.308.

<sup>10</sup> SODRÉ, Alfredo. In: **Resende, os cem anos da cidade**. Jornalista, Maçon, Coronel da Guarda Nacional, foi editor do jornal “O Tymburibá”, redator do jornal “A Lira”, primeiro prefeito eleito de Resende em 1922, Tabelião do 1º ofício de notas e Provedor da Santa Casa de Misericórdia. Condecorado pelo Grão Mestre Geral da Ordem com Medalha de Ouro de Benemérito da Ordem. (★ 1865 † 1955).

de atividade econômica que apoiava a produção cafeeira. O que apresentamos através do gráfico abaixo construído a partir de nosso levantamento.

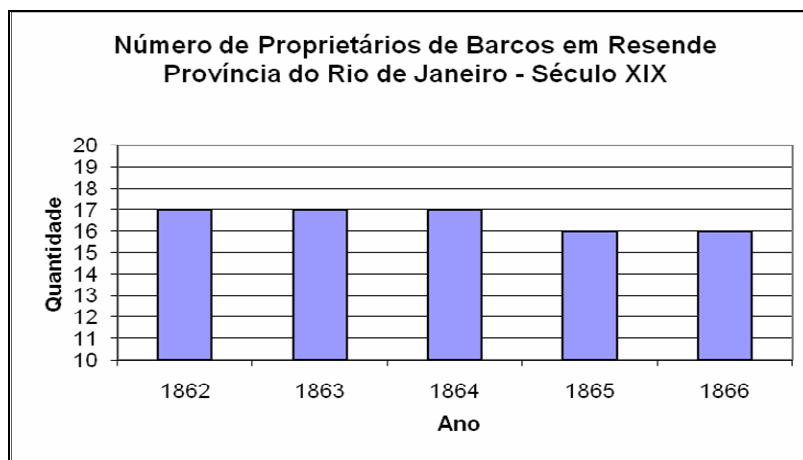


Gráfico 1- fonte: Almanaque Laemmert – 1862 até 1866

A importância da navegação fica patente e é reforçada a partir de um dos documentos da Câmara Municipal registrado em ata do dia 27 de novembro de 1861 onde apresenta a importância deste meio de transporte para economia cafeeira de Resende bem como ainda a intenção de melhorias no desenvolvimento de tal meio. Assim apresentamos abaixo a transcrição de um trecho da ata.

[...] com a falta do nosso primeiro ramo de exportação o café – faltando este falta o dinheiro: não há neste município industria alguma ,ou fábricas dignas de menção. Quanto as medidas para nosso desenvolvimento, entende a Comissão ,que a primeira e a mais vital necessidade deste município é o melhoramento de nossa navegação fluvial: o rio Parahiba ,pois onde ella é feita, tem algumas cachoeiras e passos difficeis e perigosos, que demandão promptos serviços para facilitar a navegação; não obstante este incaminhamentos ,já a exportação e importação vai sendo quase toda feita pelo Parahiba , por meio de barcas, o que he de incontestável vantagem. Com qualquer melhoramento no Parahiba quebrando-se algumas pedras, recuando outras e limpando-se huma das margens não só será mais fácil e rápida a navegação, como ainda menos despendiosa e sobretudo menos perigosa.[...]<sup>i</sup>

Outro elemento que corrobora quão foi importante a navegação, achamos no editorial do jornal *Astro Rezendense*<sup>ii</sup> dizendo que era uma realidade a chegada da ferrovia, mesmo porque já se tinha a autorização para se implementar um braço da Dom Pedro II a Estrada de Ferro de Resende a Areas. Mas alertava o editorial que a atividade de navegação fluvial empregava trezentos braço e alimentava mil e quinhentos indivíduos e a partir do aparecimento das ferrovias tal atividade estava desaparecendo o que causou um grande golpe nos trabalhadores que o editor chamou de “população fluctuante”. Em outro aspecto o editorial vai mais longe dizendo que Resende era um centro de parada e transito das pessoas que iam e viam da corte para interior e vice versa e que ao findar esta atividade que era complementar na estrutura de transportes fez cessar completamente tal atividade gerando um

golpe que o autor classifica como “mortal” para economia da região, gerando do ponto de vista imobiliário queda de aluguel e desvalorização dos imóveis.

Concluimos dizendo que já em 1872 o Astro Rezendense dava os prenúncios do final da atividade de navegação e fazia uma severa crítica mostrando que a ferrovia não havia trazido o barateamento dos fretes como era o esperado para economia local, muito pelo contrário, talvez pela rapidez passou a cobrar valores não tão vantajosos e ainda desmobilizou muitos setores que viviam da integração do transporte terrestre com o fluvial.

#### Referências Bibliográficas:

Almanaque Laemmert. 1845-1885. Brazilian Government Document Digitization Project. Disponível em: <[www.crl.edu/content/almanak2.htm](http://www.crl.edu/content/almanak2.htm)>.

Arquivo Público de Resende, Fundação Casa de Cultura Macedo Miranda, acervo documentação da Câmara Municipal de Resende.

BOPP, Itamar. **Casamentos na Matriz de Resende**. Instituto Genealógico Brasileiro, 1971.

\_\_\_\_\_. **Notas Genealógicas**. São Paulo: Gráfica Sangirardi, 1987.

BURLAMAQUE, F. L. C. **Monografia do cafeeiro e do café**. Rio de Janeiro: Tip. N. L. Viana & Filhos, 1860.

FAUSTO, B. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1994.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Nacional, 1970.

LINHARES, Maria Yedda (Org.). **História geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Campus, 1996.

\_\_\_\_\_. **História da agricultura Brasileira: combates e controvérsias**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

MAIA, João de Azevedo Carneiro. **Do descobrimento do Campo Alegre à criação da Vila de Resende**. 1891. [Reed.]1986.

\_\_\_\_\_. **Notícias históricas e estatísticas do município de Resende desde a sua fundação**. Rio de Janeiro, 1891.

MAGALHÃES FILHO, Francisco de B. B. de. **História econômica**. São Paulo: Saraiva, 1982.

PIZARRO, José de Sousa Azevedo. **Memórias históricas da Província do Rio de Janeiro**.

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

PRADO JÚNIOR, Caio. Formação do Brasil contemporâneo. In: **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1945.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à província de São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976. (Início do Século XIX).

\_\_\_\_\_. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978. (Início do Século XIX).

\_\_\_\_\_. **Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1822.

SIMONSEN, Roberto C. **História econômica do Brasil**. 3. ed. São Paulo: Nacional Industria, 1957.

SODRÉ, Alfredo. **Resende, os cem anos da cidade**. 1901.

VASCONCELOS, Clodomiro de. As estradas antigas de transporte de café no Estado do Rio. In: **O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1944. V. 2.

VIANA, Oliveira. Hegemonia do Vale do Paraíba. In: **O Café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1934. V. 2.

WHATELY, Maria Celina. **O café em Resende no século XIX**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1987.

WHATELY, Maria Celina. **Resende, a cultura pioneira do café no Vale do Paraíba**. Niterói-RJ: Gráfica La Salle, 2003.

ZALUAR, Emilio. **Peregrinação pela província de São Paulo, 1860-61**. São Paulo, 1953.

Figura 1: Barco do Douro (rabelo). Disponível em: <[http://cidadesurpreendente.blogspot.com/2005/08/actualizada-arquitectura-do-rabelo-com\\_30.html](http://cidadesurpreendente.blogspot.com/2005/08/actualizada-arquitectura-do-rabelo-com_30.html)>.

JUNIOR, Almeida. Batelão século XIX. Disponível em:

<[http://3.bp.blogspot.com/\\_kYGOwN7KoPI/R0cQEyUi5II/AAAAAAAAAXM/1zoxO7P0h6E/s400/moncoes004.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_kYGOwN7KoPI/R0cQEyUi5II/AAAAAAAAAXM/1zoxO7P0h6E/s400/moncoes004.jpg)>.

---

<sup>i</sup> Ata Câmara Municipal de Resende, 27 de novembro de 1861 - Arquivo Histórico Municipal

<sup>ii</sup> Jornal Astro Resendense de 15 de junho de 1873 ed. N.4 Anno VIII - Arquivo Histórico Municipal