

A contribuição do Vale Médio do Rio Paraíba na formação do mercado internacional de café do século XIX: um panorama histórico

Rabib Floriano Antonio

RESUMO

Este artigo pretende discutir as ligações de estruturas e investimentos que originaram a cafeicultura no Vale Médio do Rio Paraíba (RJ), baseado na teoria da Linkage Effect, abordada por Albert Hirschman e posteriormente utilizada nos trabalhos de Steve Topik (entre outros). Enfatizando a análise da cidade de Vassouras, uma das cidades de maior produção de café do século XIX, parte do complexo cafeeiro do Vale, bem como Valença, Resende, Paty de Alferes e outras. Nesta análise, dois fatores serão tratados com maior ênfase, as redes de escoamento da produção e o sistema de crédito nas suas relações com as províncias de Minas Gerais e os portos do Rio de Janeiro.

Palavras-Chave

Cafeicultura; Commodity; Efeitos de Encadeamentos; Século XIX; Vale Médio do Rio Paraíba; Vassouras.

ABSTRACT

This paper discusses the structure of networks and investments that generated the beginning of coffee production in the Paraíba River Middle Valley (RJ), based on the theory of networks of linkages and networks of commodities studied by Albert Hirschman and Steve Topik (among others). In particular, the city was analyzed Vassouras, one of the cities with the highest production of coffee in the nineteenth century, part of coffee production in the valley, along with Valença, Resende, Paty de Alferes and other cities. In this analysis, two factors were dealt with more emphasis, the networks of production and credit system and its relations with the provinces of Minas Gerais and the ports of Rio de Janeiro.

Keywords

Coffee Culture, Commodity; Linkages, Nineteenth Century; Paraíba River Middle Valley; Vassouras.

Nos últimos anos, o governo brasileiro vem apontando uma fundamental importância das commodities agrícolas e seu peso na pauta de exportação da economia brasileira. Não são novos produtos, mas antes, produtos históricos que não perderam seu lugar no panorama econômico brasileiro nem nos mercados mundiais. Café, soja, açúcar, cacau, dentre outros produtos, aparecem constantemente nos noticiários televisivos ou jornais específicos, sejam de economia ou não. Recentemente a Common Fund for Commodities, financiadora de projetos relacionados a esse tipo de produto apontou o Brasil como um dos maiores exemplos de desenvolvimento sustentável de commodities agrícolas do mundo. O mercado de commodities tem contribuído para pagamento de dívidas externas, regulação de déficits orçamentários, geração de empregos, investimentos no campo, entre outras situações. No passado histórico do Brasil as commodities foram importantes para a sustentabilidade financeira da Coroa

Portuguesa e do Império Brasileiro. Importância tal que levou o Brasão Imperial a sustentar como símbolo os ramos de café e tabaco, conforme afirma Marquese e Tomich (2010:02). Regiões inteiras foram desenvolvidas a partir dos investimentos oriundos dessas commodities, numa rede de encadeamentos que iria se alastrar desde as formas de transporte dos produtos até a cultura material refletida nos casarões nobres de cada época. O próprio processo de industrialização do Brasil teve como bases de implantação o capital oriundo das culturas agrárias, como foram os exemplos de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Nesse sentido, a historiografia brasileira é repleta de trabalhos que tentaram explicar essa produção, tanto em capítulos de obras sínteses, como Formação Econômica do Brasil, de Celso Furtado; *História Econômica do Brasil*, de Caio Prado Junior ou *História do Brasil*, de Sérgio Buarque de Holanda ou em obras específicas, como *Algodão em São Paulo*, de Alice Canabrava ou *Historia do Café no Brasil*, de Affonso de E. Taunay, só para citar uns poucos exemplos. Houve um período em que a produção de estudos históricos sob commodities foi diminuindo em relação a de outros temas da História, até por se acreditar que não havia mais nada de novo a acrescentar no conhecimento já acumulado. Porém, nos últimos anos, novas publicações vêm surgindo e hoje, uma série de historiadores volta-se para as economias de exportação com o objetivo de responder as lacunas que ainda não foram estudadas para explicar o processo histórico da economia brasileira, na sua complexidade. Redes de transporte, distribuição, origem do capital e composição dos preços são questões que podem ser repensadas numa rede maior de relações que mantém vínculos (linkages) entre si.

Este trabalho se propõe, então a fazer uma releitura do processo de desenvolvimento econômico brasileiro, no século XIX, a partir das teorias de encadeamento que os processos econômicos criam em torno de si, as linkages. Foram utilizados autores clássicos como Stanley Stein, Warren Dean e Pedro Calmon, e também com visões mais contemporâneas, como Rafael Marquese, Dale Tomich, Steve Topik, Albert Hirschman e Anderson Pires. No que se refere ao tema, concentramos análises maiores nos processos de transição entre as economias auríferas de Minas Gerais e açucareiras à cafeicultura, e as redes de transporte e financiamento, devido ao espaço permitido neste trabalho.

Muito se tem pensado sobre o processo de desenvolvimento das economias latino-americanas. As obras mais famosas no Brasil foram escritas por Celso Furtado, Caio Prado Júnior, Sérgio Buarque de Holanda e outros. Um dos modernos pensadores sobre o desenvolvimento econômico é Albert Hirschman. Nascido na Alemanha em 1915, Hirschman escreve uma teoria do desenvolvimento a partir de rede linkages (efeitos de encadeamento), como espinha dorsal da estratégia de desenvolvimento através de uma indução ou estímulo de uma dada economia.

Para Hirschman, uma indústria só se instala e viabiliza-se caso haja demanda pré-estabelecida para seus produtos e se for capaz de produzir – o que significa ter disponíveis os fatores de produção: terra, capital e trabalho. Depois de sua instalação e estabilidade, ela acarreta o aparecimento de linkages que proporcionam a introdução de novas atividades econômicas. Esses efeitos de encadeamento podem ser retrospectivas, prospectivas e fiscais.

As retrospectivas incidem sob os elementos básicos iniciais no processo de produção, os elementos que entram no processo anterior ao produto, como por exemplo, adubos, compra de terras, mão de obras (especializada ou não); os prospectivos são as atividades que vão aparecer durante e posteriormente ao processo de produção, como por exemplo, rede de negociantes, indústria de embalagens, linhas de crédito. Os fiscais serão as criações de impostos e tarifas sobre o complexo da produção, determinados pelo Estado (Pires, 2004).

A teoria de Hirschman pode ser aplicada também em economias agrário-exportadoras, como podemos notar em Pires:

De início, cabe destacar que a teoria mantém como objeto principal o processo de desenvolvimento econômico em regiões predominantemente exportadoras, ou seja, onde a produção e a exportação de um produto primário “básico” se colocam como os componentes mais importantes da economia, vale dizer, como os determinantes fundamentais de seu nível de renda e do próprio ritmo do referido processo de desenvolvimento. Em outras palavras, procura elucidar *como* ocorre uma experiência de desenvolvimento *a partir da estrutura e organização da produção*, das *características* do produto, além do *comportamento das suas exportações*. Como estamos lidando basicamente com uma economia agrária de exportação que experimentou um importante processo de crescimento e diversificação social e econômica, sua aplicação se torna extremamente elucidativa para o caso da zona da Mata mineira no período aqui em referência. (Pires, 2004:28)

O município de Vassouras foi tipicamente um território produtor de café para a demanda internacional durante o século XIX. A opulência dos casarões da cidade, das

ruas calçadas, dos túmulos no cemitério, são testemunhas que a cidade estabeleceu sua identidade apoiando-se nos lucros do café. Essa commodity era, sem dúvida, o principal produto de exportação desta região em particular. O café superou-se, como alimento energético, predominando nas economias de exportação da América Latina.

Para Topik e Samper,

...Coffe is particularly important commodity for analysis not only because it has been one of the world's most valuable internationally traded goods for the past two centuries, but because Latin America has dominated production. At one time or another in the nineteenth and twentieth centuries coffee was the leading export of nearly half the countries of the Américas and an important secondary crop in a number of others. By 1930 coffee accounted for one-fifth of all Latin America exports and it is still today a major export in a dozen countries. Latin America growers have been the pricemarkers internacional and have led the way in technological and botanical innovations. (Topik e Samper, 2006:119)

O resultado do sucesso agrário-exportador teria sido proporcionado por fatores internos e externos combinados, gerando uma rede de encadeamentos que iria evoluir desde a aplicação de capital em setores de transporte até os investimentos creditício.

Primeiramente, o território foi aproveitado na produção de açúcar. Tal economia gerou parte da infra-estrutura para o desenvolvimento das futuras fazendas de café, como, no caso, a abertura de rotas de transporte que serviriam para o escoamento da produção posterior no Vale. Outro fator importante seria os preços internacionais do café, que inicialmente abrangiam um mercado restrito e elitista, mas foi se popularizando graças à atuação de cafeicultores americanos, em especial do Brasil, que gradativamente baratearam os preços excepcionais e massificaram o consumo do produto. As terras propícias a produção, no Vale do Paraíba Fluminense eram garantidas pelo povoamento tardio da região. Ainda se preservava no século XVII a totalidade da Mata Atlântica, característica da região. Com a ação do povoamento a mata seria derrubada para o cultivo restando hoje apenas 10% da mata original

O processo de ocupação do Vale Médio do Rio Paraíba do Sul dar-se-á por motivos conjunturais da segunda metade do século XVIII. A mudança da sede administrativa do vice-reinado do Brasil, em 1763, para o Rio de Janeiro deslocou o processo de ocupação aumentando consideravelmente as atividades sócio-econômicas na capital da província e, em especial, no porto do Rio de Janeiro, gerando o

fortalecimento da burguesia comercial e financeira daquela área¹. Os “homens de grossa aventura”, como eram chamados, introduziam escravos e créditos na colônia e redistribuíam ou exportavam produtos do interior. Essa dinâmica das praças comerciais do Rio de Janeiro com o interior – em especial a província de Minas Gerais - favoreceu o desenvolvimento das áreas do Vale. A partir de 1793 as crises internas do Haiti e as rebeliões de escravos geraram um substancial aumento nos preços do açúcar, visto que a produção da ilha fora desarticulada. Entre 1775 e 1805 os índices de exportação do açúcar no RJ subiram 300% e gerou 500% de aumento nos preços (Tambasco, 2007:27). O Brasil aumentou suas exportações do produto animando novos produtores a explorarem as terras do Vale, cuja rede de encadeamento gerada pelo transporte de ouro e pelo comércio interno de Minas e Rio garantiu estradas que iam dos portos ao Vale. O terceiro fator preponderante no processo de ocupação foi a crise da economia do ouro em Minas Gerais. Os proprietários que já haviam se estabelecido ao longo do Caminho Novo e na Serra do Tinguá.

(...) os agricultores dependentes do trânsito pelo Caminho Novo, na Capitania do Rio de Janeiro, e em particular aqueles de há muitos anos estabelecidos na região do Tinguá [Serra do Tinguá], também se sentiam atingidos pelos efeitos da decadência das minas, em decorrência da queda do trânsito pela variante da Roça do Alferes. (Tambasco e Vargens, 2007:28.)

A região do Vale do Paraíba Fluminense fazia parte das Áreas Proibidas, territórios que a Coroa Portuguesa fiscalizava e evitava o contrabando aurífero. Com a crise do ouro, cada vez menos fazia sentido onerar o estado com os gastos do fisco. Essa crise e a redução do fluxo de transporte nas rotas, juntamente com os movimentos de migração das províncias, abrem espaço à ocupação.

Ao longo do século XVIII mais de quatrocentos mil indivíduos, entre paulistas na grande maioria, cariocas, baianos, portugueses, índios e escravos negros, percorreram as perigosas e traiçoeiras trilhas, que uniam o planalto, onde haviam a fortuna e também a desgraça para muitos aventureiros. (Lamego, 2003:31)

¹ Conferir as obras de FLORENTINO, M; Fragoso, J. **Arcaísmo como Projeto**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001 e DEAN, W. **A Ferro e Fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira**. São Paulo, Cia. das Letras, 1996.

Nesse contexto, são fundadas várias fazendas de exploração do açúcar na região, estabelecendo-se como núcleos de povoamento. Mesmo em um período de crise, o açúcar foi o produto principal do povoamento das áreas do Vale. Em Vassouras, os latifúndios canavieiros foram as fazendas Pau Grande, Secretário e Ubá. Como não havia uma grande tradição de produtividade da terra, aliada ao esgotamento do mercado internacional do açúcar, que entrara em crise, entre outros motivos, pela produção do açúcar de beterraba, não havia mais sentido o investimento nesta commodity nas áreas do Médio Vale do Paraíba Fluminense. Logo, certos fatores produtivos foram liberados para que uma nova cultura pudesse florescer naquela região, o café.

Podemos notar o efeito prospectivo oriundo da transformação da economia açucareira fomentando a produção de outros gêneros para o mercado interno e subsídios para o café.

(...) contrato registrado em cartório, em 07 de janeiro de 1794, nos informa de um arrendamento de uma “fábrica de descascar arroz”, que é como se referia, naquela época aos estabelecimentos de beneficiamento desse grão. No presente caso, arrendava-se o estabelecimento e a escravaria ali empregada. Não há informações sobre o porte da atividade, mas os cuidados contratuais, em particular sobre os zelo e manutenção que deveriam ser dados aos escravos, além do valor do arrendamento, 1.600\$000 por safra, indicavam a importância do negócio. (Tambasco, 2003:106)

As estradas viriam acrescentar suporte ao processo de desenvolvimento da lavoura de café (Lima, 2007).

Desde o final século XVIII o Rio de Janeiro viria a ser recortado por uma série de estradas, conseqüência de uma elevação da demanda externa via porto da cidade do Rio de Janeiro e do mercado interno. As estradas eram rústicas, a princípio, mas nada que impedia o escoamento das mercadorias diversas com certa eficiência. O sistema era tradicional à colônia, o transporte no lombo de mulas.

Para escoar a produção crescente do Vale do Paraíba na década de 1820, havia que se ultrapassar os obstáculos da topografia acidentada e da distância dos portos do litoral. Nesse ponto residiu a maior contribuição da economia da mineração para a cafeicultura oitocentista. Em resposta à demanda mineira, elaborou-se, na segunda metade do século XVIII, um complexo sistema de criação e comercialização de mulas que articulava o sul da América portuguesa às capitanias de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, fornecendo o meio básico de transporte para todo o centro-sul da colônia. (Marquese; Tomich, 2010:17)

Não era só a questão da mineração, mas todo o comércio livre de mercadorias se fazia sobre essas bestas, incluindo o café. Os animais eram aproveitados da estrutura de criação já vigente na região do Vale e no sul do país. As mulas não só resistiam à topografia acidentada do Vale, com morros arredondados e constantes aclives e declives, mas também à distância percorrida até os portos no Rio de Janeiro, em especial nas fases mais tardias da produção de café. Essas áreas se encontravam mais a oeste devido ao desgaste do solo. Em resumo, as trilhas tornavam-se impraticáveis se não fossem a toque das mulas.

O percurso legado à cafeicultura, pela cana e pelo comércio interno de produtos, se dividia em três opções: o Caminho Novo, a Estrada do Leste e a Estrada do Oeste. A mais importante era a primeira, com um fluxo de mais de 200 mulas diárias, na metade do século XIX (Tambasco, 2004:134). Esta ligava o litoral a Minas. A Estrada do Leste partia da Praia Grande até a Guanabara e percorria Inhomirim até Iguaçu. A Estrada do Oeste estendia-se de São Cristóvão em direção à Guaratinguetá, passando por Bananal e Areias.

Em 1720, abriu-se uma nova trilha em direção à São Paulo, à partir do Caminho Velho.

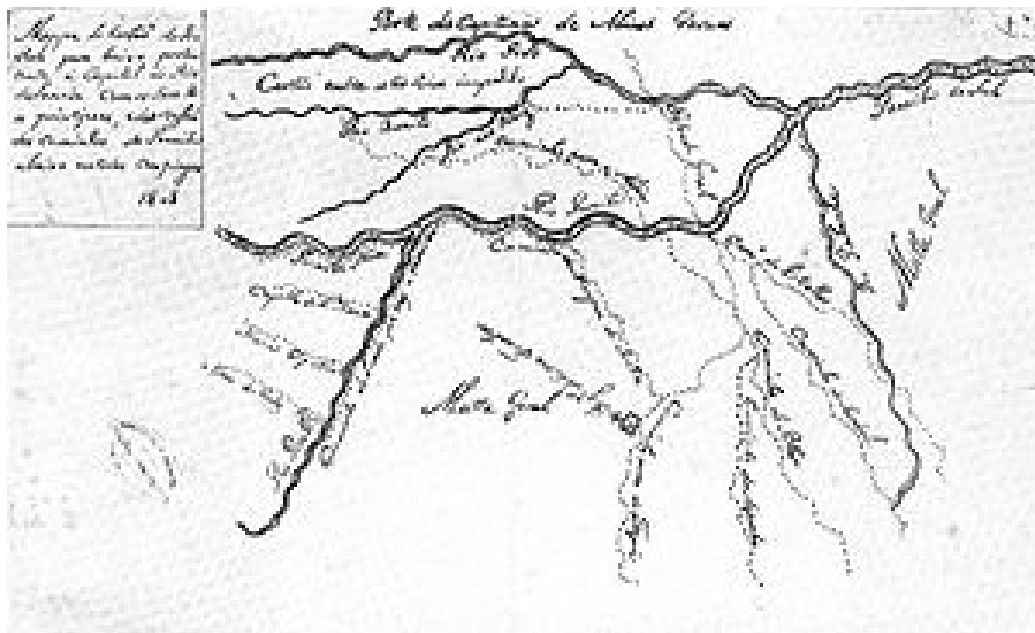
A partir de 1740-1750, a serra do Mar era vencida, na sua porção fronteira à Itaguaí, em direção a São João do Príncipe e, daí, em direção à Bananal, formando uma nova variante para a viagem por terra, para a Capitania de São Paulo. (Tambasco, 2007:136-7)

Essa estrada tinha dupla função. Inicialmente garantia a entrada de mulas para o interior do Rio, via São Paulo, e serviu em momento posterior para a penetração do café em terras paulistas. No complexo de estradas abertas pela ocupação das fazendas canavieiras e de produção para o mercado interno, a variante do Proença, uma estrada secundária no complexo do Caminho Novo, passava pela Serra do Couto até a região da Sacra Família do Caminho Novo do Tinguá e de Patí de Alferes. Essas estradas estariam dando suporte a todo futuro complexo de redes de escoamento do café de Vassouras². Logo no início do século XIX, o conselho da Real Junta de Comércio, criada em 1788, mandou construir novas vias de comunicação pela região do médio Paraíba. É neste

² Vassouras teve origem através da doação da Sesmaria no “sertão da Serra de Santana, Mato Dentro por detrás do Morro Azul” (posterior Sesmaria de Vassouras e Rio Bonito), doada para Francisco Rodrigues Alves e Luis Homem de Azevedo em 5 de outubro de 1782. (Cf. TAMBASCO. **A vila de Vassouras e as Freguesias do Tinguá**. 2004)

contexto que surgem a Estrada Real, a Estrada do Comércio e a Estrada da Polícia, cortando o que antes eram as Áreas Proibidas.

MAPA: MAPA DO VALE DO PARAÍBA - 1808



Fonte: Ferreira (1978:08).

As Áreas Proibidas eram caminhos restritos na região entre as Minas Gerais e os portos de escoamento do ouro, para evitar o contrabando. Pelo mapa traçado em 1808 por Ignácio de Souza Werneck, nota-se a inexistência de estradas de suporte ao escoamento da produção de larga escala (estrada carroçável). No mapa, pode-se notar as redes que compõem o sistema viário aos portos de Pilar e Iguazu, trafegando pelo Caminho do Azevedo, Caminho do Tinguá, Caminho da Aldeia ou Caminho do Werneck e ligando-se ao Caminho Novo. Era exatamente através dessas rotas que a Zona da Mata Mineira escova sua produção e por elas também vinham capital e colonos para o povoamento da região.

Dessa forma, uma rede de encadeamentos entre a produção mineira e o escoamento no porto do Rio de Janeiro, vai tornando viável o processo de ocupação e desenvolvimento no Vale Médio do Rio Paraíba e as transformações nos níveis de exploração econômica da região.

As estradas muitas vezes se abriam pelo capital agrário (acumulado nas etapas produtivas anteriores), na maioria das vezes associado a status nos fins da colônia.

Evidentemente, havia em todas as capitanias uma certa acumulação de capitais, permitindo às famílias detentoras de parcelas do poder social, o envio de seus filhos à Europa, recebendo assim, uma educação que, se não primorosa, pelo menos socialmente atualizada (...) (Tambasco, 2007:145-7)

Essa nova elite com ares burgueses, culta e leitora de autores modernos, ao retornar à Colônia trazia consigo as sementes do ideário liberal para o Brasil.

Em 1811, com o desenvolvimento no Vale da lavoura de cana-de-açúcar, a tímida lavoura de café e demais produtos, iniciou-se a construção de um novo complexo de escoamento, a Estrada do Comércio, sob a responsabilidade de Custódio Ferreira Leite e Francisco Leite Ribeiro.³ Devido à sua construção, com boa largura carroçável e áreas protegidas com paredes de pedras para evitar desmoronamento, origina-se o marco que encerraria a era das trilhas, picadas e rotas de mulas.

A outra estrada de relevância na região era a Estrada da Polícia, aberta para proteger o país nas suas fronteiras ao Sul e proporcionar um meio de transporte para o comércio de gados e mulas provenientes desta região, como também propiciar as ligações com o Rio de Janeiro para escoamento de mercadorias de exportação. Essa estrada garantiu um aumento de fluxo na região do Vale Médio do Paraíba, o que incentivou, vistas as condições de estrutura, o assentamento de pequenos agricultores e meeiros que contribuíram para o alargamento da produção destinada ao mercado interno e externo. As relações que se estabeleciam na grande propriedade açucareira no Vale agora dividiam o espaço com uma série de pequenos produtores (Tambasco, 2004:154). A nova estrutura de estradas carroçáveis gerou uma nova realidade. Estes pequenos agricultores surgidos das condições que se abriram no início do século XIX, juntamente com os tradicionais latifundiários, fomentariam a rede de abastecimento, transporte e financiamento do complexo econômico da região.

As lavouras de café foram subsidiadas por uma infraestrutura pré-existente no Vale, gerando os efeitos de encadeamento. As estradas estreitas e carroçáveis abertas pelo escoamento de ouro e produtos agrícolas para a cidade e os portos do Rio de Janeiro favoreceram a entrada de colonos, alguns com capital da própria lavoura canavieira e mineração, que investiram no início da lavoura cafeeira da região. Em relação à Vassouras:

³ A construção da Estrada do Comércio foi incentivada pela Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação. Para Tambasco (2004, p. 147) seu nome deriva da própria Junta. Já para Stein (1990, p.34) ela deriva de uma região de Vassouras denominada Commercio.

Famílias mineiras aí se estabeleceram e investiram capital acumulado na mineração. Assim a lavoura de café do Vale coincide com a decadência das minas de ouro em Minas Gerais. Os futuros fazendeiros, recebendo grandes doações de terra da Coroa em forma de sesmarias, construíram uma ou mais fazendas (Almeida, 2010)

O café foi introduzido no Vale Médio do Rio Paraíba na década de 1820, alastrando-se pela década de 30 e consolidando-se a partir de 1850, conforme tabela 1.

Tabela 1: PÉS DE CAFÉ EM RELAÇÃO AO TOTAL DE PRODUÇÃO AGRÍCOLA DA REGIÃO

<i>Intervalo de Anos</i>	Pés de Café
1821-1830	5%
1831-1835	5%
1836-1840	18%
1841-1845	36%
1846-1850	36%

Fonte: CDH da FUSVE-USS In: Almeida, 2010.

A produção destinava-se ao mercado internacional, o capital próprio e o capital acumulado por outras atividades produtivas se mostraram insuficientes para abastecer os fazendeiros em suas necessidades. Por causa do mercado em crescimento era necessária uma nova forma de expansão de crédito e captação de recursos, para compra de mais terras vizinhas ou distantes, escravos, mudas, animais de carga, derrubada de matas e outras situações. Arelado à produção, algumas famílias passaram a emprestar dinheiro para outras, gerando um sistema financeiro, ainda permeado de diversas relações sociais. O encadeamento pode ser analisado sob as óticas retrospectiva (heranças e patrimônios originais de Minas investidos no início da produção) e prospectiva (capital da produção e heranças acumuladas que não foram utilizados no início, mas sim durante a expansão do processo produtivo) entre o setor produtivo e financeiro que começa a aparecer no complexo exportador.

Havia fazendeiros vizinhos prontos e emprestar dinheiro mediante garantias, e alguns fazendeiros adquiriam consideráveis fortunas em dinheiro, assim como em terras através de empréstimos criteriosos, conforme revelado nos inventários de suas propriedades. Se não conseguissem tais recursos ou desejando suplementá-los, a solução era apelar para os capitalistas da região, como os membros da família Teixeira Leite. Essa família representou,

durante 40 anos, um importante papel no apoio às necessidades financeiras do município de Vassouras. (Stein, 1996:43)

É importante citar que o clã Teixeira Leite é oriundo de Minas Gerais. Francisco José Teixeira Leite era sobrinho de Custódio Ferreira Leite (responsável pela construção da Estrada da Polícia) e do Barão de Itambé, que, depois de sua morte, deixou uma vultosa herança oriunda de negócios bancários. Os financiamentos que se encadeavam da produção mineira para a cafeicultura, perpassavam pelas mãos das elites familiares das duas províncias. Na visão de Hirschman, um efeito de encadeamento pode gerar produtos e serviços paralelos ao fator econômico principal (neste caso, o café). Como era necessário o constante investimento na produção cafeeira, surge a figura do “Comendador”, como um negociador do café para exportação e financista da região cafeeira. A capital da Província do Rio de Janeiro apresentava também uma abastada elite de comerciantes e financistas que mantinham contatos de negócios com os Barões do Café do Vale (Florentino e Fragozo, 2001). Conforme o mercado internacional cedia ao consumo deste produto (graças aos baixos custos de produção que foram sendo gradativamente conseguidos) o crédito ia se expandindo e se tornando menos impessoal, chegando mais tarde a empréstimos bancários. Os bancos arrolavam lucros incentivados pelo consumo em massa do café assim como crescia também o número de registros de hipotecas a partir de 1850. Em 1859, surge o Banco Commercial e Agrícola em Vassouras.

Para os fazendeiros locais, era conveniente e mais garantido que o primeiro diretor da agência de Vassouras, o financista Francisco José, e dois dos diretores, seu cunhado e comissário do Rio em seu próprio direito, Caetano Furquim de Almeida, e cunhado, Francisco José Teixeira e Souza (Stein, 1996:46)

Tendo terras virgens, capital financeiro e mão de obra escrava abundante, os custos de produção tendiam a declinar conforme a produção aumentasse em escala. Aos poucos, as cidades do complexo do Vale Médio do Rio Paraíba, juntamente com outras cidades cafeeiras, foram criando uma rede desta commodity nos mercados internacionais.

Participants in the various aspects of the coffee commodity chain are also involved in broader production systems, social networks and markets. Farmers have often harvested other crops and sometimes raise livestock, many of them allocate their time among several economic activities including

off-farm labor, and coffee plays different roles in their livelihood strategies. Growers, processors and traders in coffee actively negotiate their respective interests amongst each other and with other socioeconomic and sociopolitical actors, whether locally or on a broader scale. (Topik e Samper, 2006:120)

Ao deslocar o modelo explicativo tradicional da cafeicultura, podemos entendê-la a partir da lógica dos mercados internacionais, o que resultaria daí uma rede de commodities autônomas das relações políticas, ou pelo menos, não totalmente subordinadas a elas. A economia cafeeira do século XIX seria vista por si só, nas suas relações entre mercado nacional e internacional; entre as fazendas de café de Vassouras e os portos globais.

Partindo desta premissa, o café foi, então, produto e produtor do século XIX, abrindo mercados e barateando custos, criando uma rede global de mercadorias de baixo valor agregado que se alastraria por vários países latino-americanos.

O contexto internacional foi muito importante para o desenvolvimento da lavoura cafeeira no Vale. Antes do século XVIII, o café era um artigo de luxo, caro e comercializado apenas pelas elites mundiais. Para manter a produção da bebida e satisfazer a nobreza, houve o cultivo de pés de café por todas as colônias americanas. Em Saint Domingo, a produção expandiu-se em dez vezes por trinta e cinco anos (1755-1790); nas Antilhas, chegava a 50 toneladas.

A Revolução Haitiana provocou uma queda brusca na produção, comprometendo o fornecimento internacional. A brutalidade da revolução, com queimas de fazendas e propriedades dos “brancos” gerou a crise de produção daquelas terras que antes produziram bem mais da metade do café demandado pelo mundo (Calmon, 1959:374-400).

Já na Jamaica, a crise se deu após a abolição da escravidão. Muitos negros se recusaram a trabalhar nas antigas fazendas, comprometendo a exportação.

Em outras colônias e países recém independentes, as terras da cafeicultura disputavam com as terras para produção de cana-de-açúcar. O espaço não era totalmente aproveitado e nem a produção era monopolizada.

O Bloqueio Continental (1808-1812), decretado por Napoleão, desencadeou escassez de café em determinadas partes do globo, principalmente as que sofriam influência da Inglaterra.

Os Estados Unidos também contribuiu nesta rede internacional de produtos através do aumento da renda da população. O café brasileiro tinha vantagens enquanto commodity, pois era livre de tarifas e o consumo pela população americana saltou de 25 gramas para 4 quilos *per capita-ano*. Já no final do século XIX, esse índice subiu para 13 quilos (Topik; Samper, 2006:135).

A produção brasileira expandiu-se no mercado consumidor criado por outras economias da América Latina. Graças a essas economias, o café se manteve presente na Europa e abriu espaço para que as relações brasileiras barateassem seu preço para as massas.

Graças aos fatores de produção livres e aos contextos internacionais, ampliou-se a exportação do café de 400 toneladas em 1811 para 6.100 toneladas em 1821.⁴

Em 1830, com a estagnação das produções de várias áreas cafeeicultoras da América, juntamente com um amplo mercado europeu, o Brasil produziu 67.000 toneladas em 1830. Com essa marca, o país superou Haiti, Jamaica, Cuba, Costa Rica e demais produtores latinos, mesmo em período de decadência de preços. Cabe ressaltar que a cafeeicultura optou por funcionar em ganhos de escala e, em segundo lugar, “plantar milho e feijão entre as fileiras de arbustos, com duplo objetivo de garantir sombreamento para os pés recém plantados e manter a escravaria produzindo no amanho de mantimentos” (Marquese e Tomich, 2010). Tal estratégia gerou situações produtivas satélites à produção de café, como é o caso citado, milho e feijão, que não só abasteciam a própria fazenda, como também poderiam ser vendidos gerando um mercado local paralelo.

O café tem uma produção volumosa, mas demora muito para produzir frutos, impactando na oscilação de preços. O produto então, com preço inelástico, influencia definitivamente as decisões de plantio e atuações dos cafeeicultores em relação às suas lavouras. Mas sua infra-estrutura é mais barata que a da cana-de-açúcar. Esta requer moenda, engenho, peças muitas vezes importada da Europa, complexidade no processo produtivo e meios de refinamento.

⁴ Nas economias agrárias do século XIX e início do XX, entende-se por fatores de produção as terras adquiridas por doação ou compra, a mão de obra escrava e o capital através de crédito ou gerado na economia em questão ou nas economias anteriores.

Os fazendeiros do século XIX, em Vassouras, juntamente com outras cidades, orientaram os mercados globais através da alta produção. Para TOPIK & SAMPER, o mercado se auto-regulamentaria através da própria rede de créditos.

Large scale planters were agro-industrialists. In addition to acquiring and overseeing cultivation on their land, they also built their own mills where they processed their own and smaller neighbors' crops, extended credit to dependents in their area, built roads and invested in railroads, sometimes invested in *commissario* (factor) houses and occasionally participated in export houses and banks. Fazendeiros, with their economic and political control of many aspects of the coffee economy, were the axis of the Brazilian sector. Only in the 1890s did the Portuguese immigrant merchants begin intruding on the interior. Other foreign banks and traders moved up country after the turn of the century but successful planters, particularly in the state of São Paulo, participated ever more in the urban infrastructure and the state's dramatic industrialization. Coffee did give birth to something of a national bourgeoisie in Brazil, even if planters were often not the heroic entrepreneurs of Joseph Schumpeter's dreams. (Topik e Samper, 2006:128)

A dinâmica da lavoura encadeou um mercado de crédito através de empréstimos pessoais, sistema de hipotecas de fazendas, utilização de escravos como garantias e financiamento através de comendadores e cafeicultores prósperos. Uma rede de investimentos financeiros tomava vulto através das redes de relacionamentos entre produtores locais e pelos encadeamentos gerados através das estradas e portos de escoamento, atingindo até mesmo uma elite na capital da província. Para os cafeicultores do Vale, os escravos foram adquiridos até 1880 e utilizado nas transações de crédito.

(...) apesar do crescente movimento abolicionista durante a década de 1880, os credores continuavam, em geral, a aceitar os escravos como garantia dos empréstimos, à exceção de alguns bancos que deixaram de fazê-lo nesse momento, mesmo existindo alternativas, pelo menos no plano formal, de penhor de safra e de maquinaria. Num cenário de fragilidade crescente da economia cafeeira no vale, é possível que faltassem estas opções para garantir os empréstimos, fazendo com que os credores continuassem anexando os cativos às hipotecas, apesar das perspectivas da abolição. Da parte dos devedores, mostra-se vantajosa a manutenção desta prática de incluir um ativo de elevada incerteza quanto ao seu valor. Os cativos ainda representavam um importante ativo dos devedores. (Marcondes, 1999:09)

Aliado a esta facilidade de empenhar escravos e imóveis – e conseqüentemente mais imóveis que escravos no final do século XIX -, os juros apresentados pelos bancos costumavam ser mais baratos do que os oferecidos pelos comissários do café.

Para Marcondes (1999), analisando o Vale do Paraíba,

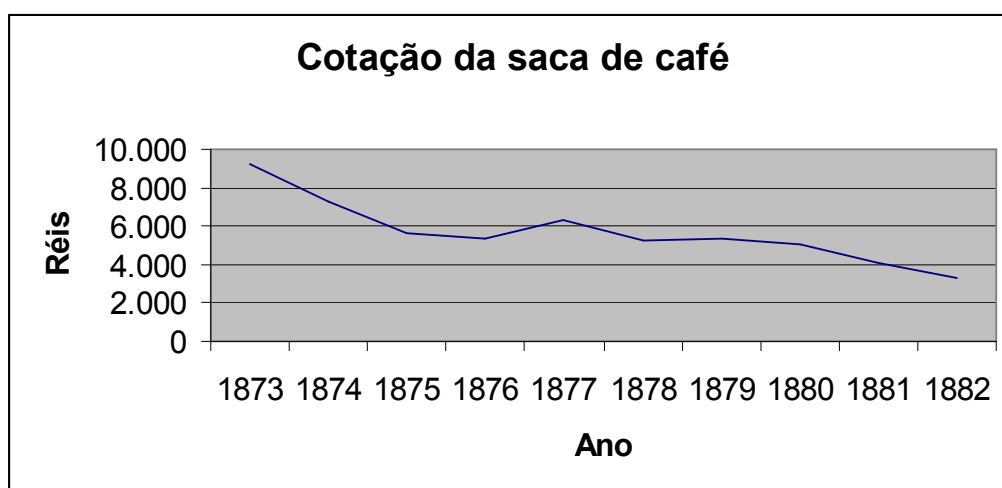
(...) a manutenção do cultivo do café começavam a mostrar sinais de esgotamento, em especial na oferta de terras de qualidade e de mão-de-obra. Assim, se de um lado existiam melhores possibilidades de financiamento, de outro a produção cafeeira começava a apresentar seus limites de expansão na região. (Marcondes, 1999:03)

A introdução das hipotecas alterou a dinâmica de financiamento e facilitou as tomadas de crédito pelos cafeicultores locais. Antes, o crédito e financiamento eram facilitados pelas relações de parentesco ou compadrio. Em geral, tais relações ligavam as praças de crédito do interior com o Rio, como demonstra Stein,

Thomas Rufino da Silva Franco pediu dinheiro emprestado a Joaquim José Teixeira Leite para comprar 12 escravos africanos recém-chegados e posteriormente mais 19, através de outro empréstimo. Os escravos estavam doentes quando foram comprados, conforme ele descobriu quando 15 morreram logo depois, deixando-o com poucos recursos para pagar a grande dívida. Algumas prestações foram pagas através da consignação do café para um comissário do Rio, cunhado de Joaquim Jose, Luciano Leite Ribeiro, que então pagou ao empregador com o lucro da venda do café. (Stein, 1990:44)

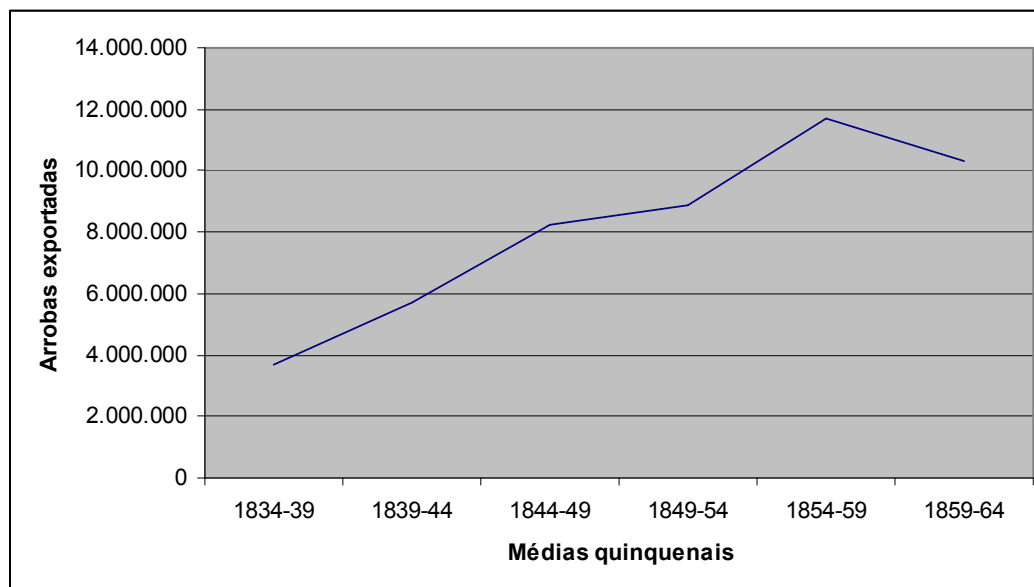
Entre 1830 e 1888 o Vale do Médio Paraíba dominou o mercado cafeeiro mundial graças a utilização da escala como forma de produção e baixos custos produtivos gerando um baixo custo no produto final. Os preços do café foram gradativamente derrubados. Para Marquese & Tomich (2010), em 1823 negociava-se a libra do café a 21 dólares e em 1830 declinou a 8 dólares. Também, nas fontes de Taunay (1945), entre 1873 e 1882 houve um declínio do preço das sacas, em réis.

GRÁFICO 1: PREÇOS DA SACA DE CAFÉ (1873-82)



Fonte: Taunay, 1945, p. 78.

GRÁFICO 2: EXPORTAÇÕES DO CAFÉ (1834-1864)



Fonte: *Ibid.* p. 74.

Neste contexto, o Vale supera gradativamente os demais países, como as produções da Costa Rica, Estados Unidos, Cuba, Jamaica, Haiti e Indonésia e demais colônias inglesas, francesas entre outras.

Only in the middle of the nineteenth century did European states no longer play a major role in the development of coffee production. The French lost their main coffee growing area after the Haitian Revolution. The Dutch preferred to serve as traders and shippers in the Americas, never developing or expanding their small colonies. The British, who saw the mercantilist possibilities in exploiting the Chinese and then the India tea trade, were the only western European power to reduce per capita coffee consumption rather than exploit the coffee-growing potential of Jamaica, Ceylon, or India. The Spanish and Portuguese preferred cacao and tea so that Iberian America had to wait for independence to become significant coffee producers⁸. Even later, once the United States gained the coffee producing colonies of Puerto Rico, Hawaii, the Philippines and effectively Cuba - at a time when the U.S. was the world's greatest coffee consumer - it continued to import overwhelmingly from Latin America in an open market. They relied instead on growers in independent states with comparative advantages in the world coffee market. The vast expansion of coffee has been a post-colonial phenomenon. (Topik e Samper, 2006:123)

Esta decadência internacional deu oportunidade ao Brasil, através do Vale do Paraíba (Fluminense e posteriormente o Paulista) de criar um consumo de massa, garantido pelos impostos baixos ou inexistentes dos Estados Unidos, principalmente a partir da década de 1830, mantendo um índice de crescimento além da década de 1960.

A integração das grandes cidades da Europa, América do Norte e do Sul, através de telégrafos, navios mais modernos, portos mais adaptados e potentes ferramentas mentais criadas para economia, como a idéia de mercado futuro, garantiu uma nova discussão dos preços a partir do século XIX. As economias se integravam numa rede internacional e o café passa a ser definitivamente a primeira commodity a criar uma rede internacional de produção, transporte, negociação e consumo de massa, tornando-se símbolo do que os homens daquele século XIX e início do XX vislumbravam como futuro.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, A. M. L. **Famílias de Elite: Parentela, Riqueza e Poder no Século XIX.** Artigo Científico, Vassouras: Universidade Severino Sombra. 2010.

CALMON, Pedro. **História das Américas.** São Paulo: W. M. Jackson, Inc. Tomo VII, 1959.

DEAN, Warren. **A Ferro e Fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira.** São Paulo, Cia. das Letras, 1996.

FERREIRA, Luiz Damasceno. **História de Valença.** Valença, Gráfica Valença. 1978.

FLORENTINO, Manolo & FRAGOSO, João. **Arcaísmo como Projeto.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

IORIO, Leoni. **Valença de Ontem e Hoje - 1789-1952 – Subsídios para a História do Município de Marquês de Valença.** Juiz de Fora/MG: Companhia Dias Cardoso; 1953.

LAMEGO, Paulo. **O Brasil é o Vale.** São Paulo, Estadão, 2003.

LIMA, Célio. C. de A. **Onde há fumaça há fogo: a influência da economia cafeeira na construção da estrada de ferro Pedro II: 1855-1889.** Dissertação de Mestrado, USS, Vassouras, 2007.

PIRES, Anderson. **Café, Finanças e Bancos: uma análise do sistema financeiro da zona da mata de Minas Gerais: 1889/1930.** Tese de Doutorado, USP, São Paulo, 2004

STEIN, Stanley. **Vassouras, um município brasileiro do café, 1850-1900.** Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1990.

TAMBASCO, J. C. V. **A Vila de Vassouras e o Vale Médio do Paraíba.** Vassouras, Edição do Autor, 2007.

_____. **A vila de Vassouras e as Freguesias do Tinguá.** Vassouras, Edição do Autor, 2004

TAUNAY, Affonso de E. **Pequena História do Café no Brasil 1727-1937.** Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1945.

TOPIK, S.; SAMPER, M.. The Latin American Coffee Commodity Chain: Brazil and Costa Rica. IN: FRANK, Z; MARICHAL, C; TOPIK, S. **From silver to cocaine**. Durham, North Caroline, Duke University Press, 2006.

MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. **O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX**. Consultado na página de pós-graduação em História Social da USP. <http://www.fflch.usp.br/dh/pos/hs/index.php?option=com_content&view=article&catid=19&id=104&Itemid=19> acessado em 23 de junho de 2010.