

Maria Isabel de Jesus Chrysostomo*
midjc@uol.com.br

RESUMO: Em “Uma Veneza no sertão fluminense: os rios e os canais em Campos dos Goitacazes” assinalamos a importância dos rios e canais como meios necessários para a formação de uma região e da constituição de intercâmbios e trocas. Como tal processo social envolveu múltiplos agentes e diferentes interesses, pode ser considerado como fundador de territórios em Campos e, nesta linha, espaços onde se esboçaram vários conflitos em torno do uso dos espaços fluviais.

PALAVRAS CHAVES: Campos, Rios e Canais, região, rede urbana e cidade.

SOB DOMÍNIO DAS ÁGUAS

Desde o início, o processo de ocupação de Campos associou-se a grande quantidade de água. Terra goitacá era o adjetivo empregado pelos viajantes e religiosos tanto para designar os índios, como a sua relação com a região: “gentios que vivem mais à maneira de homens marinhos que terrestres”, dizia Frei Vicente Salvador no século XVI ao se deparar com o uso feito pelos índios das águas.

Formada por um ecossistema particular na qual a abundância de rios, lagoas e pântanos levaram a esforços de adaptações permanentes do homem desde os primeiros tempos, essa região teve grande impulso ao final dos séculos XVIII e XIX. E nesse processo, a conquista dos rios e a apropriação de suas rotas construíram novos cenários espaciais, que revelaram os distintos instrumentos técnicos utilizados pelos homens.

Exercendo, então, papel de “artéria de escoamento e suprimento”¹, a partir dos rios e lagoas de Campos, sobretudo o Paraíba do Sul, desenharam-se rotas, estabeleceram-se intercâmbios, esboçaram-se novos hábitos e costumes e criaram-se fronteiras. Pouco a pouco, acompanhando o sucesso do comércio da cana -de -açúcar e gêneros de primeira necessidade, apareceram os portos em suas beiras e margens.² Como espaços de encontros, conflitos, trocas

* Doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Pesquisadora da Universidade Federal de Viçosa e da Universidade Federal do de Janeiro.

mercantis e culturais, tais locais passaram a ser ocupados e controlados pelos fiscais das barreiras, os donos das embarcações, pelos produtores e, é claro, pelo Estado. Os homens de fora acompanharam os produtos provenientes de perto e de longe. O primeiro encontro é no rio. Assim, a cidade de Campos - uma cidade fluvial - nasce pelo contato com os homens e gentios que de fora e de dentro de suas fronteiras criaram uma região. Uma cidade que unia várias localidades a partir de seus portos. Um território do medo e da esperança. Cruzando suas margens, delinearam-se novas necessidades em um ritmo marcado pelo aumento das aglomerações, mas também pela necessidade e dependência dos rios.

É sobre os surgimento e ressurgimento dessa relação com os rios, que tratamos neste trabalho. Focaremos nossa análise no desenvolvimento da relação cidade-rio na região de Campos dos Goitacazes de 1830 até o alvorecer da República, quando então essa região se destaca em função da riqueza de seus canais e por integrar o comércio fluvial de várias localidades da província fluminense, de Minas Gerais e Espírito Santo. A função de rede devido à capacidade de articular um conjunto de cidades, vilas e povoados será também contemplada nesta análise, sobretudo porque neste contexto destacaram-se os agentes que dominavam os usos feitos em determinadas localizações, notadamente aquelas próximas aos rios e lagoas. Esta dominação levou a constituição de “territórios fluviais”, espaços de conflito que demandaram permanentes esforços para o seu controle e apropriação.

Sobre a criação e funcionamento destes “territórios fluviais”, apelamos, por ora, nas pistas deixadas pelos debates, projetos e ações que estão apresentadas em relatórios governamentais, sob o rótulo política de circulação. A partir destas pistas, discutimos de que maneira as vias naturais e artificiais foram responsáveis pela formação e consolidação dessa área, ilustrando tal processo a partir do estudo dos canais que foram criados na cidade, dando destaque ao Campos-Macaé, uma das principais obras do Império escravista na segunda metade do século XIX.

A FORMAÇÃO DA REGIÃO DO AÇÚCAR

De acordo com Alberto Lamego (1963), para qual o grande esforço de ocupação da região estaria ligada a conquista do brejo, a consolidação da cidade-região de Campos esteve vinculada ao processo de desbravamento do território fluminense, movimento de conquista que conformou três segmentos diretores: a Baixada da Guanabara, a Serra, conhecida também como Sertão do Leste, e a Baixada Campista.³

Portanto, a ocupação da região do açúcar vinculou-se desde os tempos coloniais à utilização e criação de estradas e caminhos em direção a Campos, que tinham como objetivo escoar a rica produção do gado, depois do açúcar e demais gêneros alimentícios para o crescente mercado

da cidade do Rio de Janeiro. Cabe ressaltar que a cidade de Campos nos séculos XVII e XVIII já se destacava como uma grande área produtora e exportadora de açúcar.⁴

Os rios situados no entorno da baía eram os principais meios de comunicação entre a baixada e a baía de Guanabara nos primeiros séculos da colônia, sendo por meio destes que pequenas embarcações transportavam o açúcar, os legumes e a farinha de mandioca para a cidade do Rio de Janeiro. Tal processo concorreu desde o início para que os agentes responsáveis pela comercialização dos produtos, especialmente da cana, não se distanciassem das regiões dos rios, riachos e lagoas, que eram abundantes em Campos.⁵ Assim, inicialmente, além do uso pessoal, por meio destas estradas o lavrador e o boiadeiro escoavam e recebiam os produtos provenientes de outras localidades, municípios e Corte. (Mello, 1886)

Nas margens do Paraíba do Sul, principal rio da cidade de Campos, desenvolveram-se várias freguesias e vilas, além de muitos portos, como o da Lancha, das Pedras, do Ingá, da Cadeia, Grande, do Pelourinho, da Banca, da Escada, dos Andradas e o da Fragata. Tais ancoradouros tinham grande importância porque o rio Paraíba era a maior estrada líquida de penetração na região. Até 1846, o campista fazia a travessia do rio Paraíba para Guarulhos (Guarus) em frágeis canoas, ou através da barca-pêndulo, então denominada de ponte-volante.⁶ Essa barca prestou serviços à população de Campos até ser inaugurada a ponte que passou a fazer aquela travessia em 1873.⁷ Em 20 de junho de 1852 foi inaugurada a linha do vapor “Goytacaz”, que fazia as rotas Campos - São João da Barra - Rio e Campos - Imbetiba - Rio. O “Goytacaz” era um navio grande que tinha dois salões, camarotes para quarenta passageiros e acomodações para trezentos viandantes na proa.⁸ (Ver mapa)

Rede de cidades e rios na região de Campos (meados do Século XIX)



Inicialmente Campos servia de empório comercial da Província do Rio de Janeiro ao exportar através de seus portos, os produtos provenientes da Corte para Minas e Espírito Santo e os municípios de São Fidélis, Santa Maria Magdalena e parte de Cantagalo. Vários itens compunham a pauta de importação e de exportação em Campos, sendo seu comércio realizado prioritariamente por meio do porto de São João da Barra.⁹ Ou seja, a importância política e econômica desfrutada por Campos no século XIX, estava em estreita relação com o seu papel de abastecedor e comprador de inúmeros gêneros provenientes de cidades localizadas em seu entorno, da Corte e do exterior.¹⁰

Movimento de importações e exportações realizado por embarcações nos portos da Província do Rio de Janeiro – 1839

Portos	N° das embarcações	Toneladas	Tripulações		
			Livres	Escravos	Total
São João da Barra	93	6276	466	265	731
Angra dos Reis	24	962	92	62	151
Macaé e S. João	24	380	54	91	145

Cabo Frio	22	920	79	60	169
Itaguaí	22	1051	75	89	16
Mangaratiba	12	850	36	67	103
Parati	6	371	25	23	48
Total	203	10810	827	657	1484

Fonte: Relatório do Presidente da Província, 1839.

Como afirma Feydit (1900), com o desenvolvimento do comércio em Campos e de sua região e visando facilitar o escoamento dos produtos importados e exportados, já apareciam no início do século XIX, pedidos da Câmara de Campos aos proprietários das fazendas para a abertura de caminhos no interior bem como de novas estradas nos lugares mais altos.

O prestígio e riqueza da região a fez despontar no século XIX como uma das mais importantes áreas da Província fluminense, sendo por isso emancipada através do Ato Adicional de 1834 e a Carta de Lei datada de 28 março de 1835, assinada pelo primeiro presidente da Província do Rio de Janeiro - Joaquim José Rodrigues Torres.¹¹ De Sam Salvador dos Campos passou a ser denominada “Cidade de Campos dos Goytacazes”, o que consolidou Campos como cabeça de uma nova Comarca, levando à conquista de novos espaços políticos junto ao governo provincial.

A influência da elite campista junto ao governo provincial se manifestava pelas constantes intervenções e pedidos ao governo provincial. Portanto, foram permanentes as solicitações da Câmara de Campos e dos municípios localizados em seu entorno para a abertura e conserto de estradas e pontes.¹² A alegação das Câmaras era sempre a mesma: a necessidade de incrementar o rico comércio da região norte da Província.¹³ De forma geral, os presidentes da Província ressaltavam que os investimentos na construção de estradas interligando a região norte fluminense eram fundamentais e já na década de 1830 do século XIX, um corpo técnico formado por engenheiros foi designado para estudar a região.

Durante o século XIX a produção açucareira em Campos se modernizou, sendo adotados novos processos de beneficiamento, com a introdução do vapor a partir de 1815 e a criação de engenhos centrais, novidades que se completaram em 1880, com a implantação das usinas. Paralelamente à produção e exportação do açúcar, da madeira e do café, tornou-se também significativo a produção de gêneros como o milho, mandioca, feijão e aguardente. Não deixa de ser importante mencionar que o processo de modernização da região, associada aos engenhos de açúcar, só foi possível com o melhoramento das vias de circulação (terrestres e fluviais) e a apropriação das terras e das águas.

A mudança regional observada na região de Campos, acompanhado pelo aumento das vias de comunicação, implicou no desenvolvimento e depois esfacelamento dos principais troncos comerciais estabelecidos no interior de algumas localidades e cidades próximas aos ancoradouros e

rios. Assim é que exercendo significativa função de transbordo de produtos nas primeiras décadas do XIX, os aglomerados fluviais assistiram à sua decadência econômica e política tão logo se desenvolveram outros caminhos. Tal processo viria a se consolidar com a introdução da estrada de ferro, que diminuiu de forma significativa o comércio exercido nestas localidades através de seus portos.

Vale lembrar que com a criação dos caminhos de ferro, durante praticamente todo século XIX o rio Paraíba continuou a ser a principal via de escoamento de produtos na região.¹⁴ Assim, mesmo após a inauguração de linhas ferroviárias, a circulação de produtos por meio do porto de São João continuou a existir, sendo substituído somente no início do século XX.

Por outro lado, cabe destacar que antes da utilização da via férrea como principal meio de transporte na região, os empresários e o governo provincial fizeram vultosos investimentos na construção de estradas e canais, visando ampliar o escoamento dos seus produtos, a exemplo do canal Campos - Macaé. Conforme veremos, tais investimentos foram alvo de discussões e disputas relacionadas ao traçado e aos serviços que iriam ser privilegiados.

Fato que comprova a importância dos rios e portos Paraíba é o seu movimento no final do século XIX: por suas águas seguiam cerca de 60 barcas, pranchas e vapores como o Muriaé, o Cachoeira, o Agente e o União. Estes conduziam os passageiros e mercadorias para os municípios de Muriaé, São Fidélis e São João da Barra. Pelo rio Muriaé eram transportadas por balsas várias espécies de madeiras e pelas canoas transportavam-se produtos agrícolas das fazendas localizadas próximas às suas margens. Semanalmente funcionava neste rio, o vapor que tinha a sua denominação. Através do rio Macabú eram escoados gêneros de primeira necessidade para a cidade de Campos, e pelo Itabapoana, balsas e canoas traziam e levavam produtos. Além desses rios, existiam os canais do Onça, do rio Morto, o Córrego do Jacaré, o rio Imbé, o Urubu, o Ururaí, o Preto, o Açú ou Iguaçú, o Furado, o de Campos-Muriaé, o do Nogueira, e lagoas como a de Cima, Feia, de Jesus, Saquarema, Piabanha, Jahy-Grande, Tahy-Pequeno, Carumanga, Vigário, Campello, Pedras, Onça, Saudade e Brejo-Grande que, prestavam-se também para o transporte de mercadorias. (Mello, 1886, Rodrigues, 1988, Lamego, 1945).

REDE URBANA E ECONOMIA FLUVIAL

A partir de relatos dos viajantes, políticos, engenheiros, padres, publicistas ao longo do século XIX pudemos compreender de que maneira a dinâmica da região estava associada aos fluxos de pessoas, produtos e, também, ordens, que se desenvolveu através do uso e controle dos rios. A área de comando - a cidade de Campos - localizava-se estrategicamente no encontro dos rios (o Paraíba e seus afluentes), um local que lhe permitiu drenar e desenvolver seu papel de centro distribui-

dor, articulando, de um lado as vilas, depois cidades de São João da Barra e Macaé, que abasteciam o mercado do Rio de Janeiro e, de outro, as vilas de Cantagalo, Muriaé, Carangola e Itabapoana, que abasteciam o crescente mercado de Minas, Espírito Santo e, também, o da Corte. (Ver Mapa)

Litografia de Campos dos Goitacazes, meados do século XIX (



Fonte: Ribeyrolles, Charles, 1941: 35

As águas do Paraíba e de seus afluentes estruturaram a vida e a circulação na região. Assim, vejamos: o rio Paraíba (ilustrado na foto acima) era a maior e principal estrada líquida de penetração da área, assumindo importante função econômica e social não somente na região de Campos, como em toda província. No entanto, tal veia líquida associava-se aos rios, lagoas e canais para complementar a função de integração do sistema fluvial à economia regional.

Também atuando como veia de integração existia o rio Muriaé, que atravessava as freguesias de Campos e São Fidélis, transportando produtos agrícolas das fazendas e madeiras como jacarandá, peroba e cedro. Servia, também, como escoadouro da indústria extrativa localizada no entorno da cidade de Campos. A partir do Itabapoana circulavam madeiras que provinham da freguesia do Morro do Coco e Bom Jesus e, anteriormente, todos os produtos da freguesia de Bom Jesus e o café do Morro do Coco. A integração ao norte com a província do Espírito Santo era viabilizada através desse rio. Pelo canal do Jacaré desciam regularmente madeiras, cereais, açúcar e aguardente dos estabelecimentos agrícolas produzidos na localidade denominada Travessão do Nogueira. Pelos rios Imbé e Urubu, que desaguavam na Lagoa de Cima, transportava-se café, lenha, cereais e demais produtos dos sertões do Imbé e Urubu. Estes produtos atravessavam a Lagoa de Cima, o rio Uruguai e deste seguiam em direção ao canal de Campos - Macaé, até a cidade de Campos. Do rio Macabu desciam produtos das freguesias da Conceição, Carapebús e Dores de Macabú. Após atra-

vessar diversas lagoas e entrar no canal de Campos- Macaé, os produtos abasteciam também o crescente mercado da cidade de Campos. Pelo rio Uruguai, que percorria cinquenta e dois quilômetros até desaguar na Lagoa Feia, eram transportados até a cidade de Campos, produtos como a madeira e demais gêneros alimentícios produzidos pelos lavradores estabelecidos em suas margens.

Como nas margens dos rios, no entorno das lagoas da região de Campos, desenvolveram-se inicialmente vários núcleos de povoamento. A lagoa de Jesus foi local inicial de assentamento da freguesia de Santa Rita e parte da freguesia Das Dores, a lagoa de Cima era responsável pelo fornecimento de peixe, alimentando o comércio da população pobre localizada no seu entorno, a lagoa Feia, que abrigava o povoado de Ponta Grossa, também comercializava o peixe, as lagoas da Piabanha e do Tahy Pequeno eram utilizadas pelos pescadores que habitavam nas freguesias de São Gonçalo e São Sebastião. Na lagoa de Saquarema, localizada na freguesia de São Gonçalo, existiam também outras lagoas secundárias, como Siqueiras, das Bananeiras, Salgadas, do Jacaré, cujos habitantes serviam-se de suas águas para a sua subsistência. A lagoa da Cacomanga estava localizada na freguesia de São Salvador, onde estava assentado o principal núcleo populacional de Campos. A lagoa das Pedras, que se situava na freguesia de Guarulhos, abrigava diversas habitações em suas margens, além de casas de negócios e armazéns de madeira. Lá eram vendidos vários produtos para a cidade de Campos. (Mello, 1886, Rodrigues, 1988, Lamego, 1945).

Portanto, não se pode compreender a política local e regional da cidade-região de Campos ignorando a função de transporte e circulação exercida pelos rios, canais e lagoas. Da mesma forma, ignorar o papel desse importante sistema fluvial e lacunar no processo de desenvolvimento socioeconômico e cultural das vilas e cidades na região. Lamego (op.cit), inclusive, destaca que a posse da terra, movimento que desde o século XVII foi realizado a partir dos esforços de conquista de grandes glebas, esteve associado à criação de portos e ancoradouros, cujo intuito era a comunicação com o mundo exterior, mas também com o mundo interior através dos rios.

O domínio das águas significou desde os primeiros tempos a garantia de expansão do poder econômico, político e social. No entanto, a conquista e apropriação das rotas de circulação foram processos conflituosos e historicamente costurados pelos agentes que detinham maior poder econômico e político.

No século XIX esse controle, embora concedido a iniciativa privada, passa a ser alvo de muitos debates públicos, visto ser um momento de afirmação do Estado-Nação¹⁵ e, a partir de 1840, de forte centralização política. Em tal contexto foram esboçadas e sistematizadas importantes propostas de circulação na província e na região de Campos. Era o período de intercâmbios intelectuais, culturais e econômicos com a Europa, notadamente com a Inglaterra e a França. Era, portanto, o momento em que o discurso científico, apoiado na crença positivista, se colocava como princípio indutor das políticas públicas que buscavam se afirmar frente ao poder privado.

Apregoando o progresso e a civilização, os intelectuais do Império colocavam a necessidade de fortalecer o mercado interno, integrando-o a uma rede de circulação mais eficiente. Com o apoio dos estadistas do Império, os engenheiros, médicos e advogados propunham eliminar as barreiras sociais, e insistiam que para isso era necessário tornar mais eficientes as vias de comunicação. É, portanto, no interior deste debate que iria se afirmar as idéias sobre circulação, nascendo, então os primeiros planos viários na província do Rio de Janeiro.

Quando, então, foi aberta a Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro em 1835, sob comando do Dr. Joaquim José Rodrigues Torres, futuro visconde de Itaboraí, as idéias de integração física e social do país já estavam presentes:¹⁶

[...] o melhoramento de estradas e pontes he hum dos fins para que a Assembléa Legislativa Provincial pode com mais vantagem publica usar das facilidades que lhe concede o & 3º do artigo 11 da Carta de Lei de 12 de agosto de 1834. (Relatório da Província do Rio de Janeiro, 1835, p.31)

O presidente Itaboraí apontava neste relatório um conjunto de prioridades para a construção de estradas, pontes e canais com vistas a facilitar o transporte mais rápido de produtos da agricultura, afirmando que era necessário realizar algumas obras. Ele aponta três regiões que deveriam ter inicialmente atenção: a região de Araruama, a de Campos e a de Cantagalo. Nestas três áreas a preocupação central era viabilizar uma melhor comunicação através dos rios e canais que eram abundantes.

No caso da vila e região de Campos, ele destacava a importância de dessecar os pântanos e restituir a agricultura com vistas a impulsionar o trânsito entre as lagoas. Nesta linha apontava a necessidade de integrar a vila de Campos à Lagoa Feia através do rio Uruguai e demais lagoas, o que permitira a comunicação com o rio Paraíba do Sul. Tal obra integraria a vila com a região de Macaé, facilitando a indústria e o comércio do país e a exportação de produtos de Campos em direção ao Rio de Janeiro. Também a abertura de um canal ao norte do Paraíba, comunicando tal rio à localidade denominada de Brejo Grande, possibilitaria o transporte de produtos advindos do sertão do Nogueira. A necessidade de fazer reparos em uma Muralha localizada na beira do Paraíba do sul, além de obras de alocação de infra-estrutura em sua vila também foi levantada.¹⁷

A opinião relatada pelo 1º presidente da província sobre a circulação na cidade de Campos não foi um fato isolado, ou seja, ela refletia os projetos de circulação e saneamento discutidos pelas lideranças locais e regionais já algum tempo. Em função do prestígio econômico e político desta cidade, os debates sobre como melhorar a circulação, através da integração das lagoas e rios continuaram nas décadas seguintes, sendo elaborados inúmeros planos e projetos pelos engenheiros da 4ª Diretoria de Obras da província.

Assim, durante muitos anos, os investimentos em obras de circulação da província estavam situados na cidade- região de Campos. Tais intervenções, segundo os argumentos empregados pelos líderes políticos, tinham o objetivo de fortalecer o papel da cidade como centro receptor e distribuidor de produtos. Portanto, a justificativa principal para as obras em Campos é que as mesmas aumentariam a riqueza provincial, pois seriam responsáveis pelo escoamento das mercadorias produzidas no Rio de Janeiro, no Espírito Santo e em Minas Gerais.

É neste contexto que se colocaram as propostas de construção dos canais artificiais na cidade, discussão que esteve presente desde o início do século XIX.¹⁸ Refletindo este debate no ano de 1835 foi promulgado o Decreto de 14 de abril da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro, autorizando o empresário João Henrique Freese a abertura de estradas para comunicações nos municípios de Nova Friburgo e Cantagalo com a de Macaé, e parte nas margens dos rios Macaé e Imbé. Esta decisão foi acompanhada e modificada em parte pelo Decreto no. 58 de 9 de outubro de 1835 do Governo Central, concedendo direito ao mesmo empresário de organizar colônias a partir “quatro sesmarias de uma légua quadrada cada uma, sendo parte dellas nas immediações das estradas que a Companhia abrir para comunicação dos municípios de Nova Friburgo e Cantagallo com o de Macahé, e parte nas margens dos rios Macahé e Imbé, uma vez verificado que existem nesses ditos lugares terrenos devolutos, que para tal fim possam ser destinados” (Decreto n. 58 de 9 de outubro de 1835).¹⁹

Outra proposta que recebeu forte apoio financeiro e político foi à construção da muralha no rio Paraíba. Para tanto foram adquiridas pedras com mais de 40 toneladas entre 1835 e 1837, que foram transportadas da Corte em 250 barcaças. As obras tiveram a direção do engenheiro Major Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde e do Brigadeiro Antonio Elizario de Miranda e Britto Bellegarde.²⁰ Em 1843, João Caldas Vianna, vice presidente da Província,²¹ autorizou a construção dessa muralha e a desapropriação e demolição de casas e terrenos para viabilizar tal empreendimento:²²

“Não só para desafogar a cidade, como porque, nos fundos não formam muitas d’ellas pela belleza architectonica nem pelo asseio”. (Relatório do Presidente da Província, 1843).

Esta obra, apesar de contar com apoio do vice-presidente da província, que era um morador de Campos, gerou muitas polêmicas na região, já que desapropriou muitos terrenos ocupados nas margens do Paraíba. Os debates sobre a mesma destacavam os problemas causados pelas permanentes enchentes no Paraíba e, conseqüentemente, as doenças provocadas por tal processo.

Durante as décadas de 1840, 1850 e 1860 os debates sobre circulação ampliaram-se, não só em Campos como em toda província. O discurso, cada vez mais elaborado, justificava as intervenções nos rios, lagoas e pântanos na região não só para o proporcionar o melhoramento da

circulação intraprovincial, mas como forma de resolver os problemas de saúde que assolavam na área em função das características fisiográficas do sítio. Esboçava-se, portanto, um discurso sanitário que foi também utilizado para justificar muitas obras de circulação na região.

No ano de 1870, o diretor de obras da província elaborou um plano viário, na qual assinalou a importância de seis canais. Neste, destacou o canal Campos - Macaé, que ele justificou como sendo necessário para estabelecer uma navegação regular entre as duas cidades.

Quanto aos rios, o diretor indicou a existência de treze rios e duas lagoas, ressaltando como principal o Paraíba. Destacou, entre as lagoas navegáveis, a Feia e a de Araurama, em função da sua maior importância em termos de circulação de produtos. A primeira estava localizada no município de Campos e a segunda em Araruama.

Esse plano apesar de apresentar a proposta de construção de várias estradas de terra e de pela primeira vez hierarquizar as vias, segundo a sua importância para a economia provincial, demonstrou a importância dos rios e lagoas de Campos para fortalecer a economia interna da província.

Portanto, é associado ao projeto de integração econômica e social da província e de fortalecimento das elites regionais em Campos que podemos compreender os motivos que levaram a construção e investimento nos seus rios e canais, conforme veremos a seguir.

OS CANAIS DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

Conforme assinala Soffiati (2007), visando articular regiões produtoras a circuito econômicos, integrando os municípios de Carangola (MG), Itabapoana (ES) Macaé (RJ) e São João da Barra (RJ), os representantes políticos sob pressão de empresários, grandes proprietários fundiários e comerciantes, destinaram grandes recursos na construção de quatro canais na cidade de Campos, a saber: o Canal de Cacimbas,²³ do Nogueira e o da Onça , e o mais famoso, o canal Campos-Macaé.

A construção destes canais teve como justificativa os problemas de enchentes provocados pelos terrenos de baixa altitude que caracterizavam a cidade. Portanto as doenças, notadamente as epidemias de cólera foi um dos argumentos mais empregados para as obras de circulação/ saneamento na área.²⁴

Portanto, as características naturais do sítio e os constantes problemas s com as enchentes levaram as elites políticas desde os tempos coloniais a forjarem seus discursos em sintonia com as políticas sanitárias implementadas na Corte. Assim, desde o período colonial esta questão foi problematizada por médicos e engenheiros, constituindo-se planos e projetos de caráter administrativo e urbano na cidade, que visavam resolver os problemas das enchentes. A exemplo foi

nomeado o Intendente Geral que tinha o objetivo de cuidar da ordem policial, da urbanização, da ordenação e construção de estradas e da erradicação de terrenos paludosos. Segundo Lamego (1945), para ocupar este o cargo foi nomeado o conselheiro Paulo Fernandes Viana, que se constituiu como o primeiro saneador oficial da planície goitacá ao ter mandado limpar em 1812 os rios Onça, do Colégio, Ingá, Barro Vermelho e Furado, que eram os principais escoadouros da Lagoa Feia, além de ter ordenado a construção de uma nova estrada pelo interior.

No entanto, associado à proposta de dessecamento dos pântanos, conforme assinala Fernandes (1998), as terras úmidas localizadas a oeste e ao sul da Lagoa Feia tornaram-se um forte atrativo para a sua ocupação e, por isso, em função do interesse se expandir os canaviais, a elite agrária reforçou as propostas de dessecamento nesta região.

As estratégias de ocupação de novas áreas contaram com a associação do Estado (local e provincial) e de particulares, ficando ainda mais em evidência quando foi elaborada a proposta de construção do canal de Campos a Macaé, uma das obras mais vultosas realizadas durante o Império. Tal canal gerou muitas polêmicas na Assembléia provincial devido aos seus elevados custos, aos conflitos gerados entre as elites econômicas de Campos, Macaé e São João da Barra, as empresas envolvidas nas obras e, sobretudo, pelos prejuízos causados para o governo da província do Rio de Janeiro e particulares. Contudo, conforme mencionamos, foram construídos outros canais artificiais como o de Cacimbas, Nogueira e do Onça.

No caso do canal de Cacimbas este foi pensado para escoar por meio do rio Paraíba, as madeiras de lei e a produção agrícola para outras cidades do Império. Estava situado no *sertão de Cacimbas*, que ficava localizado junto à margem esquerda do rio Paraíba do Sul. O canal do Nogueira pretendia interligar o rio Paraíba do Sul e a lagoa do Campelo, permitindo a comunicação com outras lagoas por meio de ramais.²⁵

O Canal da Onça, situado acima dos sertões do Nogueira e de Imburi, entre os rios Muriaé e Itabapoana,²⁶ situava-se o sertão da Pedra Lisa, região que se notabilizou pela produção de café, sobretudo a partir de 1840. Um dos grandes proprietários daquela região - José Fernandes da Costa Pereira - propôs a ampliação e regularização do canal com o objetivo de melhorar o escoamento de madeiras e do café.²⁷ Articulado ao porto da Madeira, o valão que drenava várias regiões de pântanos, seguia em direção a Campos e São João da Barra, por onde eram exportados os produtos. Conforme assinala Mello (1888), por meio do canal do Onça eram transportados através das canoas produtos das lavouras das freguesias de Vila Nova e Pedra Lisa de Muriaé, além de madeiras retiradas da região circundante. Do rio Itabapoana, circulavam madeiras que provinham da freguesia do Morro do Coco e Bom Jesus e, anteriormente, todos os produtos da freguesia de Bom Jesus, e o café do Morro do Coco.

O canal Campos-Macaé, o mais importante, teve início em 1838 quando a Câmara

enviou ofício ao Sargento-Mor engenheiro Henrique Luiz Niemeyer Bellegarde lembrando a necessidade, “desde que assim permitam as rendas provinciais”, de se abrir um canal ligando o rio Paraíba ao rio Ururá.²⁸

“Lembra esta Câmara Municipal a necessidade de se levar a efeito, quanto o permita o estado das Rendas Provinciaes e o progresso das outras obras atuaes a abertura de um canal que torne comunicaveis os dois rios. Parahyba e Ururary, para o desenvolvimento deste paiz e poder elle só assim tirar vantagens dos seus immensos recursos, hoje reconhecidamente paralyzados, senão improductivos, pelas difficuldades de transporte e de communicações” (Sousa, 1935, p. 71, apud Atas da Câmara Municipal de Campos de Goytacazes).

O canal apresentava a extensão de 105 quilômetros e foi construído com mão de obra escrava. Seu principal objetivo era escoar os produtos hortigranjeiros da lavoura e da lenha e transportar passageiros, além de dessecar os terrenos paludosos que eram responsáveis pela cheias e propagação de doenças na região.

Em 1843, a câmara de Campos enviou à presidência da província uma representação de alguns moradores levantando a necessidade de construir o canal de Campos a Macaé, alegando a sua importância para o escoamento da produção realizada na cidade. Ainda no mesmo ano, por meio de uma deliberação, o presidente da província autorizava os estudos necessários para a sua construção, sendo então nomeada uma comissão para organizar uma planta e o orçamento dos custos do empreendimento.²⁹ Um dos grandes defensores da idéia era o visconde de Araruama.³⁰ No ano de 1844, através da Lei no. 333, o governo provincial autorizou a abertura de crédito extraordinário visando a sua construção.

Em 1845, o vereador Julião Ribeiro de Castro pediu em sessão da Câmara de 11 de janeiro que esta se manifestasse junto ao governo provincial sobre a necessidade de construção deste canal. No ano seguinte o governo provincial, através de uma deliberação promulgada em 16 de setembro, desapropriou terras para a sua construção. Contudo, a determinação oficial para a construção do canal ocorreu somente em 1847 e, para tanto, foi formada mais uma comissão para se dirigir aos proprietários dos terrenos que faziam fundos com a área correspondente ao canal.

Os trabalhos tiveram início em 1844 em meio a vários pedidos, propostas e discussões acerca de sua construção. Muitos responsáveis assumiram tal obra e, em função do número excessivo de empreiteiros e da inexistência de um único projeto, já em 1850 os gastos tinham superado o orçamento que tinha sido liberado pelo presidente da província. A partir deste ano até 1851 foi aberta a bacia, iniciando-se assim as obras, no entanto, os estudos não se completavam e somente o trecho entre o rio Paraíba e o Macabu foi concluído. Por meio da lei orçamentária de 10/06/1850, o visconde de Araruama foi autorizado a aperfeiçoar e conservar o canal, obrigando-se ainda a colonizar alguns trechos no seu traçado.³¹ As obras autorizadas demoraram mais de

dezesseis anos para a sua conclusão, quando então foi inaugurada o traçado de 100 quilômetros na presença do imperador no ano de 1862. Em 1872, depois de muitos problemas, o vapor “Visconde” fez a sua primeira viagem neste canal.

Conforme afirma Fernandes (1998), o traçado do canal foi orientado para atravessar as terras dos principais fazendeiros de açúcar da região, que iriam utilizá-los para escoar a sua produção para Macaé. Também serviria para transportar a lenha das terras localizadas à montante dos rios Muriaé e Paraíba.

Os conflitos envolvendo o seu uso e traçado sempre estiveram presentes. No ano de 1873 mais um vez tal aspecto fica evidente quando o então presidente da província responsabiliza a Câmara de Macaé por ter tomado medidas consideradas arbitrárias em relação ao canal de Campos - Macaé, revelando um conflito do uso entre os fazendeiros e empresários das cidades de Campos, Macaé e São João da Barra.

“Essa Camara esquecendo-se da sua posição e deliberando em negocios que eram de sua competencia, e sobre ao quaes tinha poucos dias antes pedido providencias á Presidencia, foi por si mesma, em corporação e com força, executar decisões illegais, escandalizando toda a Provincia, e arriscando a cidade de macahé a ver perturbada a ordem publica, se o empresario do canal ou seus prepostos resistissem a actos que não estavam nos limites da legalidade” (Relatório do Presidente da Província, 1873, p. 10)

Em 1875 em função da inauguração da Estrada de Ferro Campos - Macaé, o canal foi sendo pouco a pouco abandonado. Afirmando a falência da Companhia União Indústria, que ficou responsável pela obra no referido canal, o presidente da província dizia que iria tomar medidas para que fossem concluídas as obras na cidade de Campos, anunciando, ainda, que havia nomeado uma comissão do governo para implementar os consertos necessários, evitando assim qualquer desastre ou aumento do prejuízo.³² Colocava, mais além, que ouviria a Câmara de Campos para definir qual o trecho que iria privilegiar, mas informava estar disposto a dar preferência àqueles que alimentariam o canal com águas do Paraíba em função da importância desse rio no transporte de mercadorias voltadas para exportação.

Muito trabalho, várias interrupções, gastos vultosos, para quase nada. Esse era o reclame dos campistas. Em 1882, o governo provincial julgou desnecessária a navegação fluvial, deixando Campos “entregue ao polvo que suga toda a energia do campista pelo monopólio do transporte”.

Sobre estes canais, em especial o de Campos-Macaé, cabe uma observação: apesar do curto tempo de vida, revelam a importância de um projeto político e econômico, um projeto de civilização e progresso na qual a questão da circulação dos rios estava no epicentro. Por outro lado, os debates sobre o uso e potencialização da circulação, revelam também as idéias rede, região e de

capital, que marcaram a construção ideológica e material da região de Campos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O debate sobre a construção dos canais em especial o de Campo-Macaé revela o tempo em que as hidrovias se apresentavam como uma das soluções encontradas para viabilizar a comunicação de áreas de produção agrícola e industrial. No caso de Campos, os projetos de criação de um espaço econômico baseado na indústria da cana-de-açúcar e de extração de madeiras (mercado externo) e de bens de primeira necessidade (mercado interno) com outras áreas produtivas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo e com demais zonas portuárias.

Através dos planos e projetos de circulação fluvial fortaleceu-se um modelo de modernização que garantiu a integração de áreas produtoras e de comércio, antes circunscritas a pequenas distâncias e ao circuito das relações do comércio internacional. Cabe assinalar que nestas estratégias, os aspectos sanitários serviram como justificativa para as intervenções nos rios e lagoas, o que muitas vezes ocultou a expansão da propriedade senhorial e o fortalecimento do sistema escravista até então vigente.

Por outro lado, as idéias de circulação fluvial esboçaram-se na medida em que as freguesias, vilas e povoados em Campos se expandiam. Portanto, estas propostas estavam vinculadas a dinâmica de urbanização da área e, neste sentido, resultaram em um maior controle sobre as diferentes camadas sociais que compunham o quadro urbano e rural da região. Seu desenvolvimento implicou no domínio de novas e velhas áreas pelo Estado e pela iniciativa privada, tornando esses espaços cada vez mais esquadrihados, regulados e controlados pelos agentes políticos e econômicos.

Por fim, este trabalho procurou demonstrar a importância dos meios materiais através dos quais uma sociedade constrói seu espaço de vivência e produção. Um processo fundador de relações de territorialidades e, nesta linha, definidor de poderes. É neste sentido que colocamos em evidência o papel dos rios e das redes fluviais, enfim da natureza viva enquanto também como estruturadora das relações que se estabelecem nos diferentes espaços, transformando-os assim em territórios. (Raffestin, 1993). Um aspecto que evidencia a lacuna historiográfica em compreender o papel dos conflitos relacionados à criação e redefinição de fluxos, isto é, do uso do espaço como um poder vinculado à produção de redes e da criação e consolidação de regiões do mandar e do fazer (Santos, 2006).

A VENICE IN THE *RIO DE JANEIRO'S* HINTERLAND: THE RIVERS AND THE CANALS IN *CAMPO DOS GOITACAZES*

ABSTRACT: In "A Venice in the rio de janeiro's hinterland: the rivers and the canals in Campo dos Goitacazes" marked the importance of the rivers and channels as necessary means for the formation of an area and of the constitution of exchanges and changes. As such a social process involved multiple agents and different interests, it can be considered as founder of territories in Campos and, in this line, spaces where several conflicts were sketched around the use of the fluvial spaces.

Key words: Campos, Rivers and Channel, area, urban network, city

NOTAS

¹ Expressão utilizada por Heitor Marçal em 1966 para designar a importância dos rios na Idade Média.

² Como afirma Le Goof (1998) a forte dependência da sociedade em relação às vias fluviais marcou o desenvolvimento do comércio na Idade Média. Relação marcante na Europa, se revela com o mesmo peso no Brasil colonial e imperial, onde sem qualquer sombra de dúvida a conquista das terras ocorreu em função do desenvolvimento do comércio através dos rios, conforme nos demonstram trabalhos clássicos como o de Capristano de Abreu (1889), Pierre Deffontaines (1944) e Aroldo de Azevedo (1956).

³ Na planície campista estabeleceu-se um expressivo agrupamento populacional que conseguiu se consolidar no século XVIII, após o fracasso da capitania de São Tomé. Este território foi doado em 1536 pelo rei de Portugal à Pero Góes, em recompensa dos seus feitos guerreiros na África, Ásia e Brasil. Tal Capitania, que possuía 50 léguas de costa, ia desde as terras da Capitania do Espírito Santo de Vasco Fernandes Coutinho até a de São Vicente, de Martim Afonso de Souza. Pero de Góes, um importante chefe militar, que fazia parte da frota de Martim Afonso de Souza chegou com sua comitiva em 1540 na foz do rio Paraíba, e no local denominado São João da Barra fundou em 1539 uma povoação ao sul da barra do Itabapoana (rio “Managé”). Muitas foram as dificuldades de ocupação da região, devido à presença dos índios Goitacazes-habitantes primitivos- e daquelas inerentes a fixação do homem numa área pantanosa e ainda desconhecida. Assim, as doenças, o empecilho relacionado à criação de gado e o estabelecimento de abrigos, dentre outros, caracterizaram o processo de ocupação desta região durante o século XVII e XVIII, quando, então, obtém com sucesso a criação de gado, ampliando as disputas entre os grandes e pequenos fazendeiros, a Igreja e os representantes da Coroa.

⁴ O sucesso de tal atividade perdurou até o século XX, já que representava a principal atividade econômica da Baixada, estabelecendo-se logo após a expulsão dos franceses em 1567. Segundo Oliveira (1966), a região de Parati foi a que primeiramente se destacou na produção da aguardente. A região norte fluminense, inicialmente ocupada com o gado, teve destaque no século seguinte.

⁵ Em Campos, além de riachos, quatro importantes rios banhavam a região, a saber: o Paraíba, com 39 Km de extensão, o Murié com 106 Km, o Macabu com cerca de 66 Km e o Itabapoana com aproximadamente 90 Km.

⁶ Havia lugar separado para carros e animais e o compartimento para os passageiros que ficavam em pé. A barca era ligada a um cabo e se prendia a uma lancha, que ficava ancorada em frente a uma rua. Os preços das passagens eram 60 réis por cada animal; com carga 120 réis; carros, 200; carregados 400 réis; escravos, 40 réis. (Rodrigues, 1988)

⁷ A tal ponte era de ferro e localizava-se em frente à cidade e junto às margens do rio Paraíba. Foi construída por iniciativa de Thomaz Dutton Junior. (Mello 1886).

⁸ Em 1853, o Almanaque Lammert informa a existência de várias companhias de navegação no Rio de Janeiro que atendiam a região de Campos, destacando-se a Companhia de Navegação por Vapores – Macahé e Campos, que tinha seu escritório localizado na rua Direita no. 41, funcionando de 9 da manhã até as 15:00 horas da tarde. Esta tinha o privilégio exclusivo para navegar através de seus vapores pelos portos de Macaé, Campos e Cabo Frio, e para tanto empregava dois vapores.

⁹ Quando foi inaugurada a linha férrea, os produtos agrícolas e industriais que eram exportados para o Rio de

Janeiro saíam dos portos de Macaé (via férrea) e pelo de São João da Barra (via marítima). O café e a maior parte do açúcar eram exportados pelo primeiro porto, e cerca de terça parte do açúcar e toda a aguardente e madeira pelo segundo.

¹⁰ Vale lembrar que as cidades vizinhas a Campos que faziam fronteira com a província de Minas Gerais, como Murié, também se destacavam no cultivo de cana, de arroz e outros cereais no século XIX, assistindo um significativo desenvolvimento entre os anos de 1830 até 1870.

¹¹ Quando da sua criação oficial, encontrava-se habitada por cerca de sete mil moradores, com uma dúzia e meia de pequenas ruas estreitas e tortuosas, seis travessas - quase todas sem pavimentação e crivadas de atoleiros - uma precária iluminação pública, uma praça e quatro largos. Com a criação do município, a Câmara reorganizou a arrecadação dos impostos com o fim de prestar contas ao governo provincial. O primeiro presidente da Câmara, Manoel José Pereira Brados, dizia que as rendas municipais do período de 1835-1836 eram exíguas, e que por isso apenas tinha feito pequenos aterros nas ruas centrais, desapropriado prédios na margem do rio Paraíba e alguns nos prolongamentos de ruas. (Mello, 1886).

¹² Em 1833 os representantes da Câmara de Campos remeteram para a Assembléia uma relação de obras que considerava mais urgente. Destacam-se nessa relação os pedidos de melhoramento das estradas de chão e as obras de construção de pontes e retificação das margens dos rios. Vale lembrar que algumas lideranças de Campos foram presidentes e deputados da província do Rio de Janeiro e, ao ocuparem tais espaços, disputaram recursos que foram investidos nesta região. (Lamego, 1945)

¹³ Sob este aspecto cabe ressaltar que durante os anos de 1846-1847 foram feitos os seguintes pedidos da Câmara de Campos: conclusão do canal do Nogueira e estabelecimento de uma barreira na saída do canal para o rio Paraíba, reparo na estrada de comunicação com Cantagalo e de estradas em direção a Província de Minas e pelo rio Pomba, construção de pontes e pontilhões em inúmeros ribeirões e reembolso do dinheiro arrecado com a passagem de canoas. De 1849 a 1859 tais pedidos centram-se nas obras no canal do Nogueira e na construção da muralha no rio Paraíba, além da construção de pontes e pontilhões.

¹⁴ Desta forma, mesmo apresentando inúmeros problemas de aterramento, a navegação do Paraíba somente foi encerrada no século XX, sendo que a Companhia de Navegação São João da Barra - Campos, principal responsável pelos intercâmbios entre a região campista, existiu até 1910. No entanto, em 1919 o serviço de navegação foi definitivamente encerrado.

¹⁵ Pode ser identificada como resultante deste debate, a promulgação da Lei de 29 de agosto de 1828, que estabeleceu um conjunto de regras para a execução das obras públicas, tais como a abertura de canais, construção de estradas, pontes, calçadas e aquedutos, determinando, inclusive, uma certa hierarquização na execução dos melhoramentos. Após votação da Assembléia Geral e ser sancionada por Pedro I, a Lei de 1828 determinou algumas medidas para viabilizar a integração do país por meio das estradas 1º - que as obras que tivessem por objeto promover a navegação dos rios, abrir canais ou construir estradas, pontes, calçadas ou aquedutos poderiam ser feitas por empresários nacionais ou estrangeiros ou através de companhias; 2º que as obras a serem executadas na Província da capital do Império, ou que interessarem a mais de uma Província, estariam a cargo do Ministério do Império; as que fossem privativas de uma só Província, caberiam ao seu Presidente em Conselho; as que se dessem no termo de uma cidade ou vila, seriam da alçada da respectiva

Câmara Municipal; 3º que a cada projeto de obra, deveria corresponder uma planta, um plano e o orçamento das despesas, elaborados por engenheiro ou pessoa que entendesse do assunto, na falta daquele; 4º que a planta e o orçamento seriam afixados nos lugares públicos, de maneira que os interessados pudessem fazer observações e apresentar reclamações pertinentes ao projeto; 5º que aprovada a planta, imediatamente abrir-se-ia concorrência pública, dando-se preferência a quem maiores vantagens oferecesse; 6º que escolhido o empresário, lavrar-se-ia o contrato.

¹⁶ O debate sobre os meios de melhor promover o progresso do Rio de Janeiro levou o presidente a ordenar a organização de uma comissão ou diretoria que tinha como propósito planejar um sistema de estradas. Tal diretoria ficaria responsável pela fiscalização dos consertos e reparos nas estradas e canais sob responsabilidade das administrações locais e encarregada de examinar todos os planos de obras que seriam projetadas, averiguando a direção das estradas que fossem abertas, o estudo das estatísticas e a natureza do terreno.

¹⁷ Para o Termo de Maricá e demais municípios vizinhos o presidente propunha a abertura de um canal para ligar a Lagoa de Araruama a de Taipú e essa com a Lagoa de Saquarema e outras intermediárias, possibilitando a comunicação com o município de Maricá. Na vila de Cantagalo, localizada na confluência dos rios Grande e Bengallas, recomendava a abertura de um canal entre esses dois rios para possibilitar a sua comunicação com o município de Campos, ampliando ainda mais a riqueza produzida nesta região. Argumentava o presidente que tal obra facilitaria o transporte de produtos de sua indústria para o Rio de Janeiro.

¹⁸ É importante lembrar que tal projeto esteve atrelado à preocupação de povoar e civilizar os habitantes dos chamados sertões da província, habitados, então, por índios e posseiros.

¹⁹ Era proposto para o empresário a isenção de pagamento de impostos de importação por cinco anos nos barcos a vapor, de máquinas e instrumentos de ferro e aço e o não pagamento de dízimo durante os cinco primeiros anos. Fruto desta proposta foram instituídas colônias agrícolas com a participação de imigrantes europeus, fundando-se na região, as colônias de Pedra Lisa e a do Valão dos Veados, ambas situadas nos sertões onde se projetavam o povoamento e incremento da produção agrícola e da indústria extrativa de madeira.

²⁰ Esta muralha estava localizada à margem direita do rio Paraíba e iria ocupar toda extensão da cidade. No entanto, tal obra arrastou-se por muitos anos devido às dificuldades de orçamento da Província e como tudo indica, por problemas enfrentados pelo presidente para desapropriar os terrenos na cidade.

²¹ Cabe ressaltar que João Caldas Vianna era um morador de Campos.

²² A esse respeito cabe assinalar dois importantes atos legislativos) DELIBERAÇÃO “João Caldas Vianna, vice-presidente da província do Rio de Janeiro, tem deliberado que se comecem os trabalhos da obra da muralha do rio Parahyba, na cidade de Campos dos Goytacazes, e para esta obra consigna a quantia mensal de 1:500\$000 réis, a contar do 1.º de janeiro do corrente anno. Esta consignação será entregue pela collectoria do lagar ao thesoureiro da obra”. (Palacio do governo da província do Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1843. - João Caldas Vianna.)

b) DESAPROPRIAÇÃO “João Caldas Vianna, vice-presidente da província do Rio de Janeiro, tendo

mandado construir a muralha na margem direita do rio Parahyba, em toda a extensão da cidade de Campos, desde o porto do marechal Salvador José Maciel até ao da Corôa, para garantil-a de ser um dia submergida e arrasada pelas enchentes do rio; e considerando que os trinta e um edificios abaixo mencionados, sítos á beira do rio com fundos sobre sua margem, [...] E ordena que ellas fiquem desapropriadas, indemnizados previamente seus donos do valor das mesmas pelos cofres da camara municipal de Campos, que seguirá o processo marcado na lei de 14 de abril de 1835, n.º 17, vista a maior largura e afôrmoçamento com que fica essa rua de beira do rio.”(Palacio do governo da provincia do Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 1843. - João Caldas Vianna).

²³ O major Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde escreveu em seu relatório em 1837 que o Sertão de Cacimbas era extenso e produtivo, além de ser povoado por muitos e bons estabelecimentos de agricultura e rico em madeiras. Dizia também que o mesmo era mal servido de comunicações para a Vila e o Porto de S. João da Barra, oferecendo, aliás, proporções para abertura de um canal que poderia facilitar a comunicação dos brejos de Cacimbas com a Lagoa de Macabu, evitando assim o longo caminho feito por terra até os Portos de Gargaú, Terra Nova, etc.

²⁴ Em relação a este aspecto Mello (1881) dizia o seguinte:“Devido estar assentada num terreno paludoso, como se deprehe de da simples enumeração das suas lagoas e brejos; tendo no seu perímetro pequenos depositos d’ água estagnada, permanentes ou formadas pelas chuvas, e sem nenhum declive para o seu natural escoadouro, o rio Parahyba, é a cidade de Campos sujeita a febres palustres, a hepatites e splenites chronicas, á anemia [...] É Campos uma das cidades do interior que maior numero de pharmacias encerra e conta maior numero de medicos e todos com clientela” (op. cit., p 45-46).

²⁵ Obra que ofereceu muitas resistências, foi projetada em 1829 pelo brigadeiro Antonio Elisiário de Miranda Brito, mas só iniciada em 1833. Este canal ficou em menos de dois anos inutilizado.

²⁶ Era um território extenso formados por fragmentos da Serra do Mar e ramificações da Serra da Mantiqueira. Um desses fragmentos formava o maciço do Morro do Coco, onde localiza-se a Pedra Lisa. Lá, cerca de oito cursos d’água desciam das elevações, desembocando nas lagoas represadas, sendo uma delas, o valão da Onça, onde existia a extinta lagoa do mesmo nome. (Soffiati, 2007).

²⁷ Este foi construído com recursos obtidos por subscrição popular. Tal obra foi iniciada em 10 de julho de 1840 e concluída em 3 de novembro do mesmo ano. No ano seguinte, contudo, pela lei nº 244, de 10 de maio, o governo provincial determinou que a Câmara Municipal de Campos indenizasse José Fernandes da Costa Pereira com a importância de quatro mil e seiscentos contos de réis e se tornasse proprietária do canal, encarregando-se de sua limpeza e conservação, assim como da cobrança de taxas aos usuários. (Soffiati, 2007).

²⁸ A comissão nomeada pelo presidente da Província para estudar a possibilidade da construção do canal teve também a incumbência de verificar a possibilidade de aproveitar um porto em São João da Barra, explorando a navegação fluvial desde o Fundão até a barra, mas os estudos comprovaram que o leito do rio em sua foz era muito instável em função do movimento constante de areia, o que impediu que a ligação da Corte a Campos fosse feita pela via fluvial-marítima, através do porto de São João da Barra.

²⁹ Tal comissão era composta pelos engenheiros Carlos Reviere, capitão Edgard José Lorena, Amelio Pralon,

Dr. João Campos Belas e o Visconde de Araruama. Essa comissão foi também incumbida de explorar a barra do rio Paraíba em Atafona, para saber se seria preferível a navegação no mesmo rio, desde o Fundão até a barra, e evitar os desmoronamentos em suas margens.

³⁰ De acordo com Rodrigues (1988) esse canal foi pensado desde os tempos do Bispo Azeredo Coutinho em seu livro “Ensaio Econômico sobre o commercio de Portugal e suas colônias”, edição de Lisboa de 1794. Ainda de acordo com o autor, antes de 1836 José Carneiro da Silva - o 1º Visconde de Araruama - publicava a sua “Memória sobre a abertura de um novo canal para facilitar a comunicação entre a cidade de Campos e a vila de Macaé”, obra que foi impressa em 1836.

³¹ No ano de 1856, o jornal “A Ordem” informava que as obras estavam paralisadas e dizia que o visconde de Araruama assumia a sua continuidade.

³² Para tanto, o presidente também informava que tinha aberto um crédito extraordinário de 185:000\$000.

REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano de. *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.(1899).

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da Ordem: a elite imperial. Teatro das sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. *Idéias em Ordenamento, Cidades em Formação: a produção da rede urbana na província do Rio de Janeiro -1840-1888*. Tese de Doutorado, defendida no IPPUR/UFRJ, 2006.

CORRÊA, Roberto Corrêa. *Rede Urbana e Formação Espacial – Uma Reflexão Considerando o Brasil* In *Revista Território*. Rio de Janeiro, ano V, no. 8, pp 121-129, jan./jun., 2000.

FEYDIT, Júlio. *Subsídios para a História dos Campos dos Goitacazes*. 2ª Ed.,Rio de Janeiro: Esquilo, 1979. (1900).

FRIDMAN, Fania. *Donos do Rio em Nome do Rei. Uma História Fundiária da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar: Garamound, 1999.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Serra*. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, 1963.

_____. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1945.

LE GOFF, Jacques. *Por Amor às Cidades: conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1998.

MAGALHÃES, Basílio de. *Os caminhos antigos pelos quais foi o café transportado do interior para o Rio de Janeiro*. In “O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil”. Rio de Janeiro, 1934.

MATTOS, Odilon Nogueira de. *Evolução das Vias de Comunicação no Estado do Rio de Janeiro*. In *Boletim Paulista de Geografia* (3) outubro.1963.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema: A formação do Estado Imperial*. São Paulo:

Hucitec, 1987.

REIS, Arthur César Ferreira. A província do Rio de Janeiro e o município neutro. In: O Brasil Monárquico: Dispersão e Unidade, Tomo II. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.

MENDES, Cândido. Atlas do Império do Brazil. Os Mapas de Candido Mendes, 1868. Rio de Janeiro: Arte e História, Livros e Edições, 2000.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil*. São Paulo: Ed. Hucitec, 2002.

RIBEYOLLES, Charles. *Brasil Pitoresco: história, descrição, viagens, colonização, instituições*. São Paulo: Livraria Martins. 1º volume. 1941.

SANTOS, Milton. *O Brasil, território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOFFIATI, Arthur. *Os Canais de Navegação do Século XIX no Norte Fluminense*. In: Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego nº 2 (Edição Especial). Campos dos Goytacazes: CEFET Campos, jul/dez 2007).

ALMANAQUE LAEMMERT. Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e da província do Rio de Janeiro: Laemmert, 1853 e 1860.

RIO DE JANEIRO (Província). Presidência da província. Relatório do presidente da provincia do Rio de Janeiro, 1835-1889.

RIO DE JANEIRO. Relatório do Diretor do diretor das Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro Ditectora de Obras Publicas da Provincia do Rio de Janeiro apresentado em 1865. Nictheroi, 1865.

RIO DE JANEIRO. Directoria de Obras Publicas da Provincia do Rio de Janeiro, Nictheroi, 1885.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. Registro de Imóveis das Freguesias de Campos dos Goytacazes, 1856. Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

RIO DE JANEIRO. Provincia do Rio de Janeiro – Reorganização da Administração Publica Provincial. Deliberação de 1 de agosto de 1876 e Regulamento de 11 do mesmo mez. Rio de Janeiro: Tipographia Nacional, 1876.