

**Canal Campos -Macaé**  
**política regional e epopéia de uma obra que não vingou.**  
**1837-1875<sup>1</sup>**

Ana Lucia Nunes Penha<sup>2</sup>

Em 19 de outubro de 1837, a Assembléia Legislativa Provincial autorizou através do decreto nº. 85, que se fizessem as despesas necessárias para o levantamento da planta *de um canal que partindo das imediações da cidade de Campos dos Goytacazes se dirigisse ao porto da Vila de Macaé e daí seguindo até São João de Macaé viesse sair no porto das Caixas ou n'outro qualquer porto da Bahia de Niterói*<sup>3</sup>.

Naquele mesmo ano, o discurso feito pelo Vice-Presidente de Província do Rio de Janeiro, José Ignácio de Vaz Vieira, na abertura ordinária da Assembléia Legislativa Provincial anunciava, entre outros expedientes, a instalação da Diretoria das Obras Públicas da Província, dividida em quatro seções, ficando a última encarregada pelas obras públicas em Maricá, Cabo Frio, Campos, Macaé e São João da Barra. Naquele ano de 1837, foram mencionadas no Jornal do Commercio algumas obras realizadas no canal do Nogueira, na muralha do Paraíba, em Campos, além da construção de uma ponte de ferro no canal do Itajuru, em Cabo Frio, mas não foram feitas referências à construção do canal Campos-Macaé.<sup>4</sup>

Ao que parece, a autorização ficou sem execução até 1843, ano em que o Dr. João Caldas Viana, então Presidente da Província do Rio de Janeiro, por deliberação de 22 de agosto criou uma comissão para traçar o plano e o orçamento das obras. No ano seguinte, foi sancionada pelo Conselheiro Tomas Gomes dos Santos a Lei nº. 333 de 11 de maio de 1844 que concedia ao governo da província o crédito extraordinário de 1.432:000\$000 para sua construção.

A referida lei estabelecia, conforme plano e orçamentos organizados pela Comissão de 22 de agosto de 1843, revistos pela Diretoria de Obras Públicas, o acréscimo de 50\$000 (cinquenta mil réis) por cada uma das primeiras cinco mil braças do canal, desde o Paraíba até a Lagoa de Piabanha e de 30\$000 (trinta mil réis) pelas braças restantes. Além disso, pela forma de Lei de

<sup>1</sup> Trabalho apresentado no Laboratório de História Econômica – POLIS do Departamento de História da UFF – em 27 de novembro de 2009 e elaborado com base nos dados empíricos de pesquisa em andamento.

<sup>2</sup> Doutoranda em História pela Universidade Federal Fluminense. Ingresso no PPGH em 01/2008.

<sup>3</sup> BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO (BNRJ). *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro, 1835-1837*. Rio de Janeiro: Typografia do Diário de N. C. Viana, 1844.

<sup>4</sup> A 1ª Seção abarcava os municípios de Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba, Itaguaí, São João Príncipe, Barra Mansa, Resende, Niterói e grande parte de Iguaçu, Vassouras e Valença; a 2ª Seção deveria cuidar das obras nos municípios de Magé, Paraíba e parte de Iguaçu, Vassouras e Valença; a 3ª Seção ficaria encarregada de Niterói, Marica, Nova Friburgo, Cantagalo e Itaboraí e a 4ª Seção a cargo das obras em Maricá, Cabo Frio, Macaé, Campos e São João da Barra. BNRJ-Jornal do Commercio, 12 de outubro de 1837.

08 de maio de 1839, o Presidente de província contraia empréstimo designado para os trabalhos manuais da obra até a quantia de 500:000\$000 (quinhentos contos de réis). As apólices seriam, tanto quanto possível, semelhantes às do Governo Geral, vencendo a juro anual de 6% e amortização nunca menor de 3% , não podendo ser emitidas por menos de 68% *de seu valor*. Além do mais, ficariam hipotecados para pagamento dos juros e amortização do empréstimo o produto da barreira do canal, tão logo tocasse o Ururahy, assim como o produto de todas as barreiras estabelecidas de Cantagalo a Macaé e aquelas que fossem se estabelecendo na linha de desenvolvimento do canal e da barca de passagem dos rios naquela parte da província.

A Lei também facultava ao Presidente de Província desapropriar terrenos necessários à abertura do canal e nomear um inspetor geral para a obra. Autorizava ainda o engajamento de operários europeus, práticos em escavações e obras deste gênero, mandando vir da Europa os instrumentos e maquinismos apropriados a tais construções. O presidente poderia ainda estabelecer no canal e suas imediações as barreiras que julgasse conveniente, estabelecendo taxas e regulamentos precisos dando conta à Assembléia Provincial para sua aprovação.<sup>5</sup>Tais prerrogativas, aprovadas no quinquênio Liberal, conferiam ao Presidente de Província do Rio de Janeiro considerável autonomia administrativa dos negócios públicos e obtenção de créditos junto ao governo imperial.

Era esperada a conclusão do canal para o fim de 1848 ou início de 1849, mas só em 1861 houve liberação da navegação, embora não estivessem totalmente encerrados os trabalhos em toda a sua extensão. O canal, inconcluso, foi motivo de polêmicas por alguns anos até sua inauguração oficial, em 1872, após o qual viria a tornar-se obsoleto em virtude da construção da E.F. de Niterói a Campos, em funcionamento a partir de 1875.<sup>6</sup>

Hoje abandonado e de águas poluídas, o canal Campos-Macaé, também chamado canal do “cula”, já não serve para navegação - converteu-se em canal de drenagem. Outrora objeto de expectativas e orgulho de seus idealizadores, presta-se a tarefas menos honrosas e encontra-se assoreado nos trechos urbanos de Campos e Macaé, convertido em receptor de lixo e águas “servidas”, lançadas por empresas e residências<sup>7</sup>. Considerado o segundo maior canal artificial do mundo<sup>8</sup>, perdendo apenas para o canal de Suez, que possui 160 km, o canal Campos-Macaé repousa hoje no esquecimento e suas condições de navegabilidade restringem-se aos trechos

<sup>5</sup> BNRJ. Lei No 333. Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typografia do Diário, N.L. Vianna, 1844.

<sup>6</sup> PARADA, Antonio Alvarez. *Histórias Curtas e antigas de Macaé*. Rio de Janeiro: Artes Gráficas, 1995, v.2, p. 225.

<sup>7</sup> Em julho de 2002, foi encaminhada ao Presidente do Instituto Estadual do Patrimônio Artístico e Cultural, a proposta de “Tombamento do canal Campos-Macaé em toda sua extensão” e do trecho urbano a ele associado. <<http://www.inepac.rj.gov.br>>

<sup>8</sup> Cf. Jornal *O Globo*. Rio de Janeiro, 13 de março de 2001.

pertencentes ao município de Quissamã e do Parque Nacional de Jurubatiba, hoje área de preservação ambiental.

### **O Canal Campos-Macaé: perspectivas para o comércio e indústrias da região**

A idéia da construção de um canal de navegação no norte da Província do Rio de Janeiro não era nova. Desde fins do século XVIII, o bispo Azeredo Coutinho na obra *Ensaio Econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias*, publicada em Lisboa no ano de 1794, já sugeria sua construção.<sup>9</sup> Em opúsculo datado de 1836 e intitulado *Memórias sobre canais e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e ao Commercio a construção destas obras*<sup>10</sup>, o barão de Araruama, José Carneiro da Silva, ressaltava as vantagens dos canais de navegação para o desenvolvimento do comércio e indústria em várias partes do mundo, desde a Antiguidade.

Em defesa da construção do canal de Campos a Macaé, citava outros canais em construção como o Canal de Pavuna, nas imediações do Rio de Janeiro; a abertura da barra de Cabo Frio e o canal ali projetado e o Canal de Araruama e do Nogueira, em Campos, persuadido de que tais obras seriam capazes de “alcançar as prosperidades que este belo, rico e fértil país sobremaneira nos pode subministrar”.<sup>11</sup>

Na Europa, o desenvolvimento dos transportes fluviais e a abertura de canais de navegação se expandiram, a partir de fins do século XVIII, ao calor da Revolução Industrial. Países como França e Holanda já se haviam lançado na tarefa de “tornar seus rios navegáveis em todas as partes onde a arte dos engenheiros o lograsse”<sup>12</sup>. Na Inglaterra, segundo Paul Mantoux, a construção de canais esteve intimamente ligada à exploração das jazidas de hulha e à necessidade de garantir seu transporte a preços mais baixos. Experiência e necessidade levaram James Brindley, a serviço do duque de Bridgewater, a abrir, em 1759, o canal artificial que ligou as cidades de Worsley e Manchester. Em pouco tempo, as cidades industriais inglesas - sobretudo as do centro e do norte - estariam ligadas por um complexo sistema de canais navegáveis.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> RODRIGUES, Hervé Salgado. *Campos: na taba dos Goytacazes*. Biblioteca de Estudos Fluminenses. Série Municípios. Niterói: Imprensa Oficial, 1988, p. 97.

<sup>10</sup> SILVA, José Carneiro da. *Memória sobre canais e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e ao Commercio da construção destas obras*. Campos: Typographia Patriótica de A.J.P. Maya Parahyba e C<sup>a</sup>. , 1836, p. 3.

<sup>11</sup> Idem, p. 3

<sup>12</sup> MANTROUX, Paul. *A Revolução Industrial no século XVIII- estudo sobre os primórdios da grande indústria moderna na Inglaterra*. Unesp: HUCITEC

<sup>13</sup> MANTROUX, Paul. *Op. cit* , pp. 106-108

Nos Estados Unidos, a malha fluvial e lacustre que unia as regiões do oeste à cidade de Nova Iorque - onde se localizava o principal porto americano e de onde partiam as exportações para a Europa – constituía o principal suporte do desenvolvimento econômico depois da independência. A disposição natural dos afluentes do rio Mississippi favorecia a penetração para do oeste. Quer se tratasse do Missouri ao norte, do Arkansas ao centro, ou do rio Vermelho ao sul, esses constituíam caminhos naturais de acesso às Rochosas. Ao norte, pela região dos Grandes Lagos, grandes canais garantiam o escoamento da produção até o Atlântico.

Grande número de norte-americanos havia se deslocado para o oeste dos Apalaches, após 1812, marcando o início de uma grande onda de emigração estimulada pela venda de terras baratas. Esses pioneiros

(...) chegaram aos montes no Velho Noroeste de Ohio Indiana e Illinois. Ao sul do rio Ohio, outros intrépidos colonos invadiram o norte da Geórgia, Carolina do Norte Ocidental, Alabama, Mississippi, Lousiana e Tennessee. No prazo de sete anos, cinco novos Estados ocidentais foram adicionados à União : Lousiana (1812), Indiana (1816), Mississippi (1817, Illinois (1818) e Alabama (1819).<sup>14</sup>

Tão logo se mudaram para o oeste, buscaram retomar as atividades que haviam deixado a leste, mantendo as conexões comerciais com o Oriente e para isso era preciso melhorar o sistema de transportes com novas estradas e canais que facilitassem a circulação oeste e os mantivessem conectados com os compradores do leste.

Construído em 1825, o canal do Eire garantiu a pujança econômica de Nova Iorque. Da região dos Grandes Lagos e das que ficavam bem além delas vinham produtos florestais e agrícolas que trazidos para o leste, até Albany, desciam o Hudson por 300 quilômetros até o porto de Nova Iorque. As cidades de Albany, Buffalo e Troy, em 1853, eram ligadas pela Estação central de Nova Iorque e conectadas com as estradas de ferro entre Nova Iorque e Boston e com os navios de cabotagem que chegavam pelos canais através do rio Hudson.<sup>15</sup>

No Brasil, informados acerca do que ocorria na Europa e Estados Unidos o Governo Imperial e representantes dos interesses agro exportadores de várias regiões também almejavam a melhoria dos caminhos, condição fundamental de integração dos mercados e inserção do país, ainda que periférica, nas grandes linhas do comércio internacional.

A precariedade das vias de comunicação no Brasil datava dos tempos coloniais - apesar da grande expansão sertanista do século XVIII, mineradora e pastoril, que levou ao povoamento de extensas áreas do interior - a política de administração colonial durante boa parte do século

<sup>14</sup> Mc NEESE, Tim. *The Erie Canal*. Linking the Great Lakes. Milestones American History. Infobase Publishing, 2009, p. 17.

<sup>15</sup> FOHLEN, Claude. *O Faroeste*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989 – p. 21-32 e PAMPLONA, Marco Antonio. *Revoltas, repúblicas e cidadania*. Rio de Janeiro: Record. 2003 – p 21-25.

esteve voltada para o controle e proibição de abertura de caminhos, sobretudo na região das Minas.<sup>16</sup>

No Sudeste, a expansão e abertura de novos caminhos - tanto em terras fluminenses quanto paulistas - foi balizado pela expansão povoadora ligada diretamente ao café, que determinou a necessidade de abertura de estradas que ligaram os municípios cafeeiros e só vieram a perder sua função com a expansão das estradas de ferro, na segunda metade do XIX.<sup>17</sup>

Na esteira das inovações que marcaram o período, o desenvolvimento, no setor da navegação, das técnicas de construção de canais e eclusas se converteu numa das demonstrações mais fascinantes de engenharia da época. A crença burguesa nas virtudes do progresso, da produtividade, do valor do trabalho e das possibilidades redentoras das técnicas, embalou as Exposições do século XIX e arrefeceu os entusiasmos depositados nas infinitas riquezas naturais do país.<sup>18</sup>

Certamente, foi com base nas idéias de progresso e de riqueza do país, que o Visconde de Araruama defendeu, em opúsculo já mencionado, a necessidade de aproveitamento dos rios e lagoas da região através de um sistema de transportes fluviais, à semelhança do que faziam as nações mais *desenvolvidas e civilizadas do mundo* (grifo meu)<sup>19</sup>.

A idéia do aproveitamento das águas para a construção de um canal devia-se à abundância de rios, estuários e lagoas na grande planície que se estendia entre os rios Macaé e Paraíba, que criava as condições ideais para o transporte fluvial. A ausência de uma infraestrutura de transportes, no entanto, gerava inúmeros transtornos para os produtores da região. Segundo Sheila de Castro Faria, até meados do século XIX, os constantes alagamentos e as limitações impostas pelo meio geográfico, obstruíam as estradas, prejudicavam a comunicação e transporte de mercadorias e obrigavam a produção da Baixada a seguir complicados itinerários até ser finalmente escoada para o porto do Rio.<sup>20</sup> Daí a produção campista ter que cumprir um longo trajeto pela foz do rio Paraíba, chegando a São João da Barra onde as lanchas, sumacas e

<sup>16</sup> Apesar do grande crescimento demográfico da região mineradora, no início do século XIX, o chamado *Caminho Novo*, era praticamente a única ligação entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro. Algumas variantes abertas por D. João VI – como o *Caminho do Comércio*, a *Estrada Nova* e o *Caminho da Serra* visavam facilitar a comunicação do litoral com o planalto. Também os caminhos de acesso à Baixada Santista do Planalto Paulista apresentavam inúmeras dificuldades para os que arriscavam a seguir por eles. HOLANDA, Sérgio Buarque de. *O Brasil monárquico: declínio e queda do Império* – v. 6, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> Ver FOOT HARDMAN, Francisco. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

<sup>19</sup> Silva, José Carneiro, *Op. Cit.*

<sup>20</sup> FARIA Sheila de Castro. *Terra e Trabalho em Campos dos Goitacases (1850-1920)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1986, Vol. 1 pp. 128-130, mimeo.

pranchas eram substituídas por pequenas embarcações que seguiam pela costa até o Porto de Imbetiba, em Macaé, e de lá para a cidade do Rio, juntamente com a produção local.

Experimentava a economia fluminense, no início do século XIX, um período de expansão que já vinha ocorrendo entre 1810-30, com a chegada de novos colonos vindos de São Paulo e Minas Gerais e o surgimento de novos municípios na região sudoeste, transformada numa das mais importantes áreas de produção agrícola do Rio de Janeiro.<sup>21</sup>

Entre os investimentos conduzidos pela administração provincial destacam-se a melhoria e abertura de caminhos, a construção de pontes e demais providências que favorecessem o transporte de mercadorias. Sobretudo a partir de 1834, quando a província do Rio de Janeiro ganhou jurisdição própria, a inserção nos quadros da administração provincial de fazendeiros e grupos políticos fluminenses expressou a defesa dos interesses regionais junto à Assembléia Provincial. A partir da década de 1840, essa tendência seria orientada, segundo Maria de Fátima S. Gouvêa, em direção às áreas centro-leste e norte, e impulsionadas não só pela expansão cafeeira, mas também pelo incremento de outras culturas, notadamente a canavieira.<sup>22</sup>

### **A construção do canal Campos-Macaé: uma epopéia**

Após assumir a Presidência da Província do Rio de Janeiro, o senador Aureliano Coutinho, mais tarde Visconde de Sepetiba, deu incremento à construção do canal e nomeou uma nova comissão, em 1844, a fim de dar execução à lei nº 333. Era a comissão composta por José Carneiro da Silva, barão de Araruama, proeminente fazendeiro da freguesia de Quissamã, em Macaé; seu irmão o tenente coronel João Carneiro da Silva e o major Bento Gonçalves da Silva, além do tenente coronel do corpo de engenheiros Ernesto Augusto Cesar Eduardo de Miranda.<sup>23</sup>

Entendendo que seria mais conveniente que a obra fosse realizada por empreitadas e os arrematantes pagos ao fim delas, a administração provincial recomendou que o barão de Araruama persuadisse os fazendeiros moradores na região sobre as vantagens que eles mesmos tirariam de tão útil obra.<sup>24</sup> Já em 1836 na sua *Memória*, o barão reportava-se às melhorias provenientes das obras do canal “*subministrando a todos os moradores uma cômoda, e fácil*

<sup>21</sup>GOUVÊA, Maria de Fátima Silva, *O império das províncias: Rio de Janeiro 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 42.

<sup>22</sup>Idem, pp. 42-47.

<sup>23</sup>RIO DE JANEIRO. *Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro*, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no 1º de março de 1846. 2ª edição. Nictheroy: Typographia de Amaral & Irmão, 1853, p. 41. Disponível em <www.crl.uchicago.edu>

<sup>24</sup>SILVA, José Carneiro da. Op. cit., p. 4.



*exportação de seus ricos e abundantes produtos” além de uma estrada de Cantagalo a Macaé e uma ponte sobre o rio Paraíba convocando a todo aquele que se interessasse pelo bem de seu país a contribuir para uma empresa de tanta magnitude.*<sup>25</sup>

Os exemplos do barão e seu irmão foram seguidos. Os trabalhos de escavação começaram em março de 1845, divididos em dois lotes e repartidos, em várias épocas, por 45 empreiteiros, segundo Charles Ribeyrolles. Em passagem pelos Campos dos Goytacazes, em 1858, o viajante francês registraria que,

(...) enquanto durou a administração de Aureliano de Souza Oliveira Coutinho, a atividade foi grande e os trabalhos prosperaram. Mais tarde, enfraqueceram, e a última seção da linha (re-escavação de 2.129 braças) só poderá ser entregue, de acordo com o último contrato, em junho de 1860.<sup>26</sup>

Entretanto, no Livro de Contas Correntes da Tesouraria da Província do Rio de Janeiro<sup>27</sup> constam 49 contratos de arrematação, três de construção de pontes e cinco gratificações destinadas aos corretores Ferreira e Kowden e Cia, a Antonio Joaquim de Souza e Jacyntho Vieira do Couto Soares, ambos encarregados dos exames das obras, ao tenente coronel Ernesto Augusto Cezar Eduardo de Miranda, inspetor das obras e ao engenheiro André Alves Pereira Ribeiro Cirne e ao barão de Araruama.

Os 49 contratos para a construção dos trechos do canal envolveram 63 arrematantes dos quais 29 firmaram parcerias com parentes para execução das obras. Foi o caso do barão de Araruama que juntamente com seu irmão, João Carneiro da Silva, arrematou 1.000 braças do canal nos anos de 1845-46 a preço de 30:000%000 a braça. O trecho construído contava da frente da fazenda de Quissamã à Lagoa do Carmo.<sup>28</sup> A maior parte das arrematações, no entanto, não ocorreu no ano de 1845, quando as obras foram iniciadas, mas entre os anos de 1846, 1847 e 1848 como mostra o gráfico.

**Contratos de Construção do canal Campos-Macaé  
1845-1850**

<sup>25</sup> Idem, p. 3.

<sup>26</sup> RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. 2º v. São Paulo/Belo Horizonte, EDUSP/Itatiaia, 1980, p. 33-34.

<sup>27</sup> ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (APERJ). *Empréstimo Provincial: Créditos concedidos pelas leis N.º. 333 e 357*. Livro de Contas Correntes com os arrematantes do canal de Campos a Macahé. Indenização a Campos Almeida e Companhia (1845-1849).

<sup>28</sup> Idem, p. 1.



Fonte: APERJ. *Créditos concedidos pelas leis N.º 333 e 357. Livro de Contas Correntes com os arrematantes do canal de Campos a Macahé. Indenização a Campos Almeida e Companhia (1845-1849).*

No relatório apresentado na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em março de 1846, Aureliano Coutinho descreveu as *vantagens incalculáveis* das obras que, uma vez concluídas,

(...) deveriam continuar de Macaé ao rio Macacú, como creio ser muito possível à vista das explorações, que esta última linha já ordenei, e cujos trabalhos já estão em andamento, devendo ele vir de Macaé à lagoa de Imboassica, às cabeceiras do rio das Ostras, ao de São João, à lagoa de Juturnaíba, rio Bacachá Grande, Madre de Deus, Rio Bonito, Porto das Caixas, rio Macacú, aproveitando seu curso as lagoas e mais águas limpas, que puder encontrar.<sup>29</sup>

Segundo o mesmo relatório, o canal entre Campos e Macaé teria a extensão de 41.779 braças – 8.039 em águas limpas navegáveis e 33.740 de percurso escavado.<sup>30</sup> Deveria o canal fazer a ligação entre os dois municípios e permitir o escoamento da produção regional através do porto de Imbetiba, em Macaé. Produtos como açúcar, café, madeiras, farinha e outros gêneros de abastecimento seguiriam em balsas, pranchas e canoas até Macaé, onde seriam transferidos para embarcações maiores que fariam o transporte de cabotagem com destino, principalmente, ao porto do Rio de Janeiro.

Informa o mesmo relatório que tendo se espalhado o boato, em Campos, de que “o canal comunicando com o Paraíba seria logo depois de feito obstruído pelas inundações deste”, e que era mais conveniente “findar no Ururahy e haver ali em Campos uma estrada de ferro”, exigiu a administração provincial informações do engenheiro. A conclusão a que chega é de que o canal não comunica com o Paraíba: “vai sair à lagoa do Ozório, que fica dentro da cidade”<sup>31</sup>, situada na área urbana de Campos, que já servia como porto de embarque e desembarque distante da margem direita do Paraíba de 20 a 25 braças. Além disso, concluía Aureliano,

<sup>29</sup> Idem, p. 44.

<sup>30</sup> O canal apresentou, na época, extensão equivalente a 91,9 km, considerando-se a medida de 2,2m a braça. Entretanto, fontes mais recentes consideram extensões que variam de 101 km a 106 km. WEICHERT, Karlheinz. “O canal Campos-Macaé: obra ciclópica esquecida da engenharia nacional”. *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro, a.166, n.º. 428 pp. 261-303, julho/setembro 2005.

<sup>31</sup> RIO DE JANEIRO. Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro... 1846. Op. cit, p. 44.  
Texto discutido no dia 27/11/2009



(...) o transporte dos gêneros da margem direita do Paraíba até o Ozório (25 braças) é sem dúvida mais cômoda do que até o Ururahy (duas léguas e tanto), quando mesmo fosse possível fazer-se a grande despesa que demanda uma estrada de ferro n'essa extensão (...)<sup>32</sup>

A saída do canal na lagoa do Ozório, no entanto, parecia chocar-se com os interesses do barão de Araruama, membro da Comissão nomeada pelo próprio Aureliano para conduzir os trabalhos de abertura e construção. Em manuscritos sem data, destinados a H. Freese, engenheiro responsável pela planta do canal, o barão defendia a saída no rio Paraíba e argumentava sobre o quanto seria *vantajoso a Campos e à Companhia ter barcos a vapor, estreitando as relações íntimas com a Capital do Império, e por isso avultaria o comércio.*<sup>33</sup>

Nos mesmos escritos, formulava vários adendos ao projeto do engenheiro: recomendava a ligação do canal com as fazendas através da abertura de valas abertas pelos fazendeiros; defendia a construção de uma ponte sobre o rio Paraíba, com lanços levadiços entre os quais pudessem passar barcos à vela, além da construção, em ambas as margens do rio, de *portos de espera onde a barcas possam (sic) dispor para tomar sem perigo os boqueirões levantados.*<sup>34</sup> Embora sem data, os manuscritos não fazem qualquer referência a trechos construídos ou em construção, o que indica que tenham sido produzidos antes do início das obras. A decisão de Aureliano pela saída do canal partindo da lagoa do Ozório, sugere que as pretensões do barão de Araruama sobre a navegação pelo Paraíba, naquele momento, não se realizaram<sup>35</sup>.

Iniciadas as obras na segunda metade da década de 1840, na década seguinte, ao que parece, o canal esteve entregue à própria sorte. Esfriaram-se os ânimos dos fazendeiros? O relatório da Comissão dos Engenheiros apresentado pelo Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro na abertura da sessão de 1º de março de 1850, aponta as seguintes reclamações dos diversos arrematantes que acusavam prejuízos e pediam indenizações considerando cada um os *abusos* cometidos em todo o canal pelos habitantes da região posto que,

(...) rampam (sic) suas margens de uma e outra parte para atravessar por ele o gado de todas as espécies (...) ocasionam desmoranamentos (...); fazem descer ao canal animais para beberem e pastarem por dentro dele (...) atravessam canoas e paus (...) estabelecem divisões nos terrenos com seus vizinhos por meio de cercas em sentido perpendicular à água (...);

<sup>32</sup> Idem, p. 44

<sup>33</sup> ESPAÇO CULTURA JOSÉ CARLOS DE BARCELLOS (ECJCB). Silva, José Carneiro da. *Resposta aos quesitos de J. H. Freese* por sua ordem numérica, s/d, p. 14.

<sup>34</sup> Idem, p. 14.

<sup>35</sup> Em 1863, durante o governo do Dr. Silveira da Motta na Presidência da Província, se iniciaram as escavações para colocação do tubo-siphão no porto de Anna Maria, a fim de dar comunicação do canal com o rio Paraíba. Em 23 de agosto de 1869 o Governo Provincial baixou uma portaria que concedeu permissão ao Conselheiro João de Almeida Pereira Filho para fazer a junção das águas do Paraíba e do canal. Ver SOUZA, Horacio. *Cyclo Áureo*. Campos: Artes Gráficas, 1935, pp. 72-73.

finalmente, praticam toda a sorte de pesca no canal (...) em que põem em continuado movimento as terras do fundo do canal e o obstruem (...).<sup>36</sup>

No fim da década de 1850, porém, a construção do canal ganhou novo fôlego. As obras receberam nova arrematação, desta vez, pelo próprio barão de Araruama, tornado 1º Visconde de Araruama em 1847, ocasião da visita do Imperador ao norte fluminense. Dois contratos foram então firmados com o governo da Província: o primeiro deles em 31 de julho de 1857, para *execução das obras do canal*<sup>37</sup> e o segundo, em 1858, para execução dos serviços de *conservação, limpeza e melhoramento do canal*<sup>38</sup>, a fim de estabelecer a navegação livre em todas as linhas. Tais contratos acabariam por onerar ainda mais o custo do canal que chegaria a 1.771:261%000.<sup>39</sup>

Teve início, então, uma segunda fase da história da construção do canal, coincidindo com o novo cenário político na década de 1850, período marcado pela vitória das forças conservadoras e pela consolidação do Estado Imperial expressa na “Trindade Saquarema”.

No governo da Província, assumiram os cargos de Presidentes, respectivamente, o Sr. Antonio Nicolau Tolentino, em 1857, o Sr. Visconde de Rio Branco, em 1858, o Sr. João de Almeida Pereira Filho, de janeiro a abril de 1859 e o Sr. Ignácio Francisco Silveira da Mota, barão de Vila Franca, de abril de 1859 a abril de 1861, estes últimos pertencentes à parentela do 1º Visconde de Araruama.

O canal converteu-se em objeto de muitas críticas contra a administração provincial em diferentes épocas: mais ainda na de Aureliano de Oliveira Coutinho que ensejou sua construção. Ao I Visconde de Araruama, nomeado por Aureliano como chefe da Comissão responsável pelo canal, sua participação rendeu-lhe tanto o reconhecimento público quanto os infortúnios causados por obra tão extensa, dispendiosa, e de demorada conclusão.

Em manuscrito sem data intitulado *Memória a respeito da grande importância do canal de Campos a Macaé*, um autor anônimo relatou o processo de construção do canal e as vantagens que traria para a lavoura e o comércio do norte da província. Entretanto, atribuía ao sistema adotado para execução das obras, *começadas em diversos pontos, simultaneamente, e por diversos empreiteiros* as causas das diferenças de nivelamento e os *ulteriores trabalhos de aperfeiçoamento para estabelecer-se a navegação livre em todas as linhas*. Esse erro, dizia,

<sup>36</sup> RIO DE JANEIRO. Relatório do Vice-Presidente de Província do Rio de Janeiro, o Comendador João Pereira Darrigue Faro na abertura da 1ª sessão da 8ª Legislatura da Assembléia Provincial, no dia 01 de março de 1850. RJ. Typografia do Diário, de N.L. Vianna. 1850. Disponível em <www.crl.uchicago.edu>

<sup>37</sup> APERJ. Contratos Pendentes de Execução: 1855-1862. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil de M. Barreto, Filhos & Otaviano, 1859, Livro nº. 478, p. 42.

<sup>38</sup> Idem, p. 64.

<sup>39</sup> BNRJ. *Memória a respeito da grande importância do canal de Campos a Macaé*. Autoria anônima. Coleção Carvalho. Setor de Manuscritos, s/d.

(...) aproveitado habilmente pelos que moviam guerra à obra pelo feito de hostilizar o Presidente de Província ou o Visconde de Araruama e sua família, produziu o efeito que devia esperar-se. De um lado o espírito de partido então no maior grau de efervescência, por outro o despeito das relações particulares conseguiram pôr em dúvida a utilidade de um melhoramento tão estudado e abonado de há longo tempo por testemunhas insuspeitas.<sup>40</sup>

Tal oposição, afirma, imprimiu nos ânimos das pessoas indiferentes e da população de outros municípios a idéia de que o canal não representava nenhum melhoramento, o que explicou o obstáculo encontrado para a conclusão das obras ,

(...) a despeito do exame que pessoalmente fizeram o Visconde de Sepetiba, de Barbacena e Rio Bonito, no exercício da Presidência da Província, das informações dos engenheiros do distrito, e de várias comissões nomeadas para examinar as obras do canal, além do exame que em sua visita ao Norte da província fez Sua Majestade o Imperador, levando em sua companhia o Visconde de Albuquerque, então ministro dos negócios da Marinha.<sup>41</sup>

Igualmente anônima outra obra, impressa no Rio de Janeiro, parece ter sido a causadora das defesas, como essa que transcrevemos, em favor do Visconde de Sepetiba, dos mencionados presidentes de província e também do I Visconde de Araruama.

Sob o título *Algumas reflexões sobre o denominado canal de Campos a Macaé*,<sup>42</sup> e assinado simplesmente com o codinome *Um Curioso*, o pequeno livro, publicado em 1849, tecia duras críticas ao projeto do canal e à má condução das obras cuja maior evidência era os desmoronamentos e obstruções de vários de seus trechos. Da mesma forma, denunciava que *os 1.432 contos, ou grande parte deles, tem saído (sic) dos cofres da Província para as algibeiras dos afortunados, que ainda demais se reputam benfeitores do país.*<sup>43</sup> Prosseguia o autor afirmando que:

É sabida a maneira precipitada, com que foi decretada na Assembléia Provincial a lei que autoriza a construção do canal de Campos a Macahé, assim como é sabido, que foi o Sr. Visconde de Araruama quem deu impulso a este negócio, quem propôs e promoveu a passagem da lei na Assembléia, o que foi devido em grande parte, senão a sua suposta influência, ao menos à consideração por sua pessoa: em uma palavra, que o Sr. Visconde é a alma de todo este negócio(...)<sup>44</sup>

Juntamente com o 1º Visconde de Araruama<sup>45</sup>, Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho foi alvo dos muitos ataques que recaíram sobre a administração provincial nos negócios relativos

<sup>40</sup> Idem, p. 2.

<sup>41</sup> Idem.

<sup>42</sup> IHGB. *Algumas reflexões sobre o canal Campos Macaé*. Autoria anônima. Rio de Janeiro: Typ. Americana de I. P. da Costa. 1849.

<sup>43</sup> Idem, p. 16.

<sup>44</sup> Idem, pp. 16-17.

<sup>45</sup> Grande chefe político regional, José Carneiro da Silva foi cavaleiro da Casa Imperial e grande do Império. Membro correspondente do Instituto Histórico de Paris redigiu a *Memória Topográfica e Histórica sobre os* Texto discutido no dia 27/11/2009

ao canal. Considerado por seus críticos como o líder na *facção áulica*, termo pejorativo atribuído àqueles palacianos que cercavam o jovem imperador, Aureliano Coutinho fora tutor de D. Pedro II no lugar de José Bonifácio e entre 1843 e 1855, ano de sua morte, foi senador do Império.

Em viagem ao norte da província, em 1847, integrou a comitiva do Imperador, juntamente com Holanda Cavalcante de Albuquerque. Na ocasião, D. Pedro II e sua comitiva visitaram diversas fazendas da região, viram de perto as obras do canal e o Imperador concedeu títulos entre os quais figurava o do barão de Araruama, feito Visconde de Araruama em 15 de abril de 1847.<sup>46</sup>

Os ilustres visitantes permaneceram para o casamento de Bento Carneiro da Silva, filho do barão e visconde de Araruama, com Raquel Francisca de Castro Netto. Na ocasião, foram padrinhos Antônio Francisco de Paula, Holanda Cavalcante de Albuquerque, Ministro da Fazenda e interino da Marinha, e Aureliano Coutinho, então Presidente da Província do Rio de Janeiro.<sup>47</sup>

Em 07 de dezembro de 1845, Aureliano de Oliveira Coutinho já estivera em Quissamã, juntamente com a comissão administrativa das obras do canal Campos-Macaé - o Exm<sup>o</sup>.tenente coronel João Carneiro da Silva, o Exm<sup>o</sup>. José Carneiro da Silva, o capitão Bento Gonçalves da Silva, o engenheiro diretor das obras Ernesto Augusto Cesar Eduardo de Miranda – e demais arrematantes José Ribeiro de Castro, Joaquim Ribeiro de Castro, tenente coronel João Carneiro da Silva, Bento Gonçalves da Silva, Francisco Domingues de Araújo, Julião José de Barcelos, Julião Ribeiro de Castro, Joaquim Antonio de Oliveira Capadozio e outros, “reunindo grande concurso de cidadãos e Sras. de distinção”, achando-se presentes o Sr. Juiz municipal do termo Ignácio Silveira da Mota e outras autoridades afim de se fazer a abertura da comunicação da Lagoa do Engenho Velho com a Lagoa Suja,

“visto achar-se já aberta a linha do dito canal... tendo a maior altura de escavação 29 palmos, e de diferença no nivelamento de uma para outra, 14 palmos, donde proveio precipitarem-se com impetuosidade as águas sobre o leito do canal, produzindo destarte o efeito de catadupa. Acham-se neste ato presentes 600 pessoas, sendo 300 operários do canal. Em seguida a comissão deliberou que se denominasse a dita linha compreendida entre as mencionadas lagoas – linha Aureliana – não só em atenção à proteção que o mesmo Exmo. Presidente tem dado a esta obra importantíssima, como também em reconhecimento à honrosa assistência do mesmo...”<sup>48</sup>

---

*Campos dos Goytacazes*. Em 1811, esteve encarregado pelo Intendente Geral de Polícia da Corte e do Estado do Brasil, da limpeza e conservação dos rios da região. Em 1836, foi deputado à Assembléia Legislativa Provincial. MATTOS, Ilmar R. de. *O Tempo Saquarema: a formação do Brasil Imperial*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

<sup>46</sup> CASADEI, Thalita de Oliveira. Op. cit, p. 42.

<sup>47</sup> ECJCB. *Itinerário da viagem de S.M.I. à Província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typografia Austral, 1847, p. 80.

<sup>48</sup> *O Diário*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 22 de dezembro de 1845, n 7095.

Essa pesquisa caminha no intuito de compreender o processo de construção do canal Campos-Macaé, considerando a importância das redes de sociabilidades, parentescos e negócios para a realização de tamanho empreendimento. Nesse sentido, acreditamos que para a etapa inicial de aprovação e início das obras do canal, foi de fundamental importância a vinculação dos grupos regionais de Macaé e Campos com a Província do Rio de Janeiro. Nas décadas seguintes, em meio às disputas políticas, concorreu para a continuidade das obras e funcionamento do canal a frágil formação político partidária do II Reinado, que ensejou a formação de alianças e estendeu a influência dos grupos políticos regionais tanto no âmbito do poder local quanto em direção ao poder central.

### **Considerações finais**

A despeito das mudanças conjunturais que marcaram a história política, social e econômica do país, sobretudo aquelas processadas no oitocentos, a permanência no poder de grandes negociantes e proprietários de terras e escravos – e as antigas famílias às quais representavam – esteve ligada às estratégias que, de alguma forma, asseguraram suas posições. No século XIX, os representantes dessas famílias, afirma Martins,

(...) eram, em geral, integrantes das antigas redes que controlavam a política, os cargos administrativos e as atividades econômicas no país desde o período colonial principalmente na estrutura local.<sup>49</sup>

Nesse sentido, as redes de relações pessoais e as políticas matrimoniais podem ser tomadas importante chave para a compreensão da projeção desses grupos no poder. No caso da família Carneiro da Silva, os arranjos familiares certamente contribuíram para o fortalecimento de seus projetos para a região. Nesse sentido, destacamos o casamento de uma das filhas do 1º Visconde, Mariana Antônia com o comendador João de Almeida Pereira Filho, que foi deputado provincial entre 1854 e 1857 e Presidente da Província do Rio de Janeiro em 1859. Outra de suas filhas, Francisca de Velasco, casou-se com o Sr. Inácio Francisco Silveira da Motta, Barão de Vila Franca, presidente da Província do Rio de Janeiro entre os anos de 1859 e 1861.

Outro importante investimento familiar foi o Engenho Central de Quissamã, pioneiro na adoção de princípios industriais considerados inéditos à época, fundado em 1875 por seus descendentes deveu-se à união de capitais dos Carneiro da Silva, dos Queirós Mattoso, dos Almeida Pereira e dos Ribeiro de Castro. Entre os membros da diretoria estavam, em 1884, os

<sup>49</sup> MARTINS, Maria Fernanda. “Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares no Brasil, séculos XVIII e XIX” In: *Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos*. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 421.

filhos do visconde Bento Carneiro da Silva, João Carneiro da Silva e José Caetano da Silva, além de seus genros, o Dr. Eusébio de Queirós Mattoso Ribeiro e seu irmão Manoel de Queirós Mattoso, filhos do ministro do Império, Eusébio de Queirós, membro do Conselho de Estado entre os anos de 1855 e 1868.<sup>50</sup>

Buscamos apresentar alguns aspectos que marcaram a construção do canal Campos-Macaé, considerando as demandas do poder local/regional e a inserção de seus representantes nos quadros do poder provincial e do Império. A análise das práticas relacionais dos fazendeiros e negociantes campistas e macaenses revelam a inserção desses grupos em instâncias de poder que extrapolavam os limites locais e apontavam para a impossibilidade de dissociação entre trajetórias individuais e familiares e as variadas redes de relações que estiveram na base dos negócios e da política.

---

<sup>50</sup> FERREIRA, Ana Lucia Nunes. *O município de Macaé: fortunas agrárias na transição da escravidão para o trabalho livre*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2001 (mimeo), p. 46.