

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
CENTRO DE ESTUDOS GERAIS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

ANA LUCIA NUNES PENHA

**NAS ÁGUAS DO CANAL
política e poder na construção do canal Campos – Macaé
(1835-1875)**

**NITERÓI
2012**

ANA LUCIA NUNES PENHA

**NAS ÁGUAS DO CANAL
política e poder na construção do canal Campos – Macaé
(1835-1875)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito para obtenção do título de Doutora. Área de concentração: História Econômica e Social.

Orientador Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães

**Niterói
2012**

ANA LUCIA NUNES PENHA

**NAS ÁGUAS DO CANAL
política e poder na construção do canal Campos – Macaé
(1835-1875)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense como requisito para obtenção do título de Doutora. Área de concentração: História Econômica e Social.

Aprovada em 05 de junho de 2012.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães (Orientador)
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. José Jobson de Andrade Arruda
Universidade de São Paulo

Prof. Dr. Ricardo Salles
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Théo Lobarinhas Piñeiro
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Walter Luiz C. de Mattos Pereira
Universidade Federal Fluminense

À Elenice

Águas que movem moinhos

São as mesmas águas

Que encharcam o chão

E sempre voltam humildes

Pro fundo da terra

Pro fundo da terra...

(Planeta Água- Guilherme Arantes)

AGRADECIMENTOS

Entre os pontos de partida e de chegada considero ter sido longo o caminho. Felizmente pude contar com o apoio prestimoso de pessoas e instituições a quem devo sinceros agradecimentos. Agradeço ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense- Niterói pela acolhida ao meu projeto e por ter me guiado no cumprimento dos prazos e exigências para os quais nem sempre estive atenta.

Minha gratidão à professora Sheila de Castro Faria, minha orientadora no Mestrado, com quem iniciei as pesquisas sobre Macaé e a região norte fluminense, em 1998, retomadas no Doutorado. Agradeço também ao professor Théó Lobarinhas pelo incentivo e contribuições dadas à pesquisa desde o início e na ocasião da Qualificação. Muito obrigada também ao professor Walter Luiz Pereira, membro da mesma banca, e que acompanha esta pesquisa com sugestões e indicações de leituras e fontes desde que ela era apenas uma ideia. Estendo ainda meus agradecimentos ao professor Luiz Fernando Saraiva pelo incentivo e pelas ocasiões em que contribuiu com esse trabalho, disponibilizando informações e suas experiências de pesquisa.

Sou infinitamente grata ao professor Carlos Gabriel Guimarães, meu orientador, pelo entusiasmo com que compartilhou das minhas descobertas e acompanhou a evolução da pesquisa, demonstrando domínio bibliográfico e de conhecimento, além da paciência e da extrema humanidade que lhes são próprias. Sem sua confiança e encorajamento meu percurso teria sido mais difícil. Obrigada.

No que se refere às instituições de pesquisa documental, quero registrar minha gratidão aos funcionários da Biblioteca Nacional, do Arquivo Público do Rio de Janeiro, do Arquivo Nacional, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, do Arquivo da Câmara de Macaé e de Campos dos Goytacazes, da Secretaria Municipal de Acervo e Patrimônio Histórico de Macaé e do Arquivo Público de Campos dos Goytacazes. Meus agradecimentos a Eduardo Cavalcante, que compilou uma parte das fontes utilizadas nesta tese. Especiais agradecimentos a Leninha, gestora do Espaço Cultural José Carlos Barcelos, em Quissamã, por suas contribuições e amizade.

Penso nesses quatro anos e recordo todo o apoio e compreensão dos amigos e familiares. Meus agradecimentos a todos eles, especialmente a amiga Liliane Fonseca, que me auxiliou na tradução de textos e ao meu filho Leonardo Nunes Penha, que também fez

traduções, organizou várias tabelas e me socorreu sempre que precisei. Obrigada. Meus agradecimentos a Norma Reis por sua amizade e inestimável apoio na coleta de fontes. À amiga Conceição Franco pelo auxílio em muitos momentos dessa tese, bem como a Equipe do Solar dos Melos e também ao Marcelo Abreu e demais pesquisadores da história local e regional com os quais pude contar. Obrigada. Meus agradecimentos a Ana Lucia Fidalgo e Luciane Carneiro pela compreensão, companheirismo e todo entusiasmo com o qual acompanharam as várias etapas desse trabalho. Agradeço também a Bel pela ajuda na revisão do texto. A Wilson, meu pai, e ao Flávio, Patrícia, Raquel, Sérgio, David, Luíza, Ondina, Aline, Duda e demais familiares, minha gratidão pelo incentivo e compreensão com que aceitaram as minhas ausências. Agradeço ainda a Antonio Victorino, d. Fausta e Osires, pela sincera torcida.

Finalmente, agradeço ao Marco. Seu apoio foi fundamental. Suportou minhas irritações, minha falta de tempo e socorreu-me em vários momentos. Ajudou na organização de dados e forneceu o apoio logístico, a segurança e o equilíbrio de que precisei para me dedicar à pesquisa. Marco, André e Leonardo estiveram ao meu lado todo tempo e em vários momentos dessa tese relevaram minhas variações de humor, se alegraram comigo e me apoiaram nas horas difíceis. Sem eles eu não teria chegado até aqui.

Obrigada.

SUMÁRIO

Introdução	14
Capítulo 1: Estado, Política e Negócios no Brasil do século XIX	20
1.1 O pensamento social brasileiro: influência sobre a historiografia e a interpretação do Brasil .	21
1.2 O domínio dos plantadores e a natureza do Estado imperial: algumas considerações	29
1.3 Negócios, interesses regionais e melhoria da rede viária no sudeste escravista	43
1.4 Construção de canais: Campos Macaé e o canal de Itaguaí na Regência e Maioridade	46
Capítulo 2: Canal Campos - Macaé e política provincial (décadas de 1830/40)	65
2.1 Caminhos da província no alvorecer do XIX	66
2.2 Nas Memórias de José Carneiro da Silva: prestígio regional e trajetória política	74
2.3 Estradas e canais na primeira década da administração provincial (1834-1840)	80
2.4 Início das obras do canal Campos – Macaé	98
2.5 Aureliano Coutinho, Araruama e a polêmica do canal	115
Capítulo 3: Canal Campos - Macaé e política provincial no pós-1850	129
3.1 Renda Provincial e economia fluminense nos anos 1850	130
3.1.1 Assembleia provincial entre o Vale e a Planície	141
3.1.2 A polêmica do canal nos anos 1850	152
3.2 A década de 1860: política de Conciliação e a onda liberal	176
3.3 O crepúsculo do canal	185
Capítulo 4: O canal Campos - Macaé e a expansão das linhas férreas: a enunciação de outro tempo	190
4.1 O canal e a expansão das ferrovias na província fluminense	191
4.2 Porto, navegação e investimentos agrários no pós-1870	207
4.3 Ferrovias e centralização política do império do II Reinado	223
4.4 Redes de relações: região, província e Império	231
Considerações finais	240
Fontes e Bibliografia	243
Anexos	254

TABELAS e FIGURAS

TABELAS

Tabela 1	Divisão da Província do Rio de Janeiro em Seções. 1837	90
Tabela 2	Relação dos gêneros e efeito de exportação, que tem de passar pelo projetado canal entre os rios Paraíba e Macaé, provenientes daquelas partes dos municípios de Campos, e Macaé, que ficam em comunicação com o dito canal, no espaço de um ano	95
Tabela 3	Obras públicas da Província do Rio de Janeiro 1836	96
Tabela 4	Divisão da Província do Rio de Janeiro em sete distritos. 1844	98
Tabela 5	Contratantes das obras do canal entre os anos de 1845 e 1848	105
Tabela 6	Empresários do canal Campos - Macaé, parentes do visconde de Araruama	121
Tabela 7	Empresários do canal Campos - Macaé não parentes do visconde de Araruama	122
Tabela 8	Orçamento de Despesas da Província do Rio de Janeiro (1851-1856) (% no orçamento)	135
Tabela 9	Déficit provincial fluminense (1851-1857)	136
Tabela 10	Privilégios para obras /negócios envolvendo atividades viárias Província fluminense (1835-1855)	143
Tabela 11	Gêneros exportados pelo porto de Macaé (1º semestre de 1867)	182
Tabela 12	Perfil de comércio, lavoura e negócios em Macaé (1870, 1875, 1880)	202
Tabela 13	Movimento da Estrada de Ferro de Macaé a Campos (1878-1882)	207
Tabela 14	Companhia Estrada de Ferro de Macaé a Campos- Horários dos trens	209
Tabela 15	Valor total das exportações de diferentes províncias (1879,1880,1881)	213
Tabela 16	Média de exportações de Campos para o Rio de Janeiro (1852-1881)	221
Tabela 17	Produção exportável de café nas principais regiões produtoras do sudeste (em sacas).	227

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Mapa do Litoral Norte da Província do Rio de Janeiro	50
Figura 2	Estradas e Caminhos de Ferro na ligação entre Rio de Janeiro e Minas Gerais	52
Figura 3	Redes de navegação do norte da província no século XIX	73
Figura 4	Sede da casa de Mato de Pipa	75
Figura 5	A casa da fazenda de Quissamã	76
Figura 6	Contratos de Construção do canal Campos - Macaé 1845-1850	102
Figura 7	Trecho escavado do Canal em Campos	103
Figura 8	Trecho escavado do canal em Campos com uso de vagonetes	104
Figura 9	Planta do Canal Campos - Macaé, mandada litografar por Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho (1846)	111
Figura 10	Linha do canal Campos - Macaé e indicação de algumas localidades no seu trajeto	113
Figura 11	Renovação de deputados na Assembleia Provincial fluminense 1838-1859	145
Figura 12	Planta do canal Campos - Macaé com alterações até 1854	164
Figura 13	Renovação de deputados na Assembleia provincial fluminense (1860-1869)	179
Figura 14	Porto de Imbetiba (Macaé) com o traçado da Estrada de Ferro de Macaé a Campos, o canal Campos - Macaé e a estrada provincial que ligava a Campos.	192

ÍNDICE DAS ABREVIATURAS

APERJ	ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
IHGB	INSTITUTO HISTORICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO
BNRJ	BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO
ECJCB	ESPAÇO CULTURAL JOSÉ CARLOS BARCELOS
ACMCG	ARQUIVO DACAMARA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES
ACMMM	ARQUIVO DA CAMARA MUNICIPAL DE MACAÉ
ANRJ	ARQUIVO NACIONAL DO RIO DE JANEIRO
SEMAPH	SECRARIA MUNICIPAL DE ACERVO E PATRIMÔNIO HISTÓRICO
ACMRJ	ARQUIVO DA CÚRIA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

RESUMO

Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos - Macaé (1835-1875)

Este trabalho busca investigar as relações econômicas e políticas engendradas na construção do canal Campos - Macaé, ambicioso projeto que pretendeu ligar esses dois municípios fluminenses, favorecendo o circuito de mercadorias entre o norte fluminense e o Rio de Janeiro através do porto de Imbetiba, em Macaé. Entre seus principais protagonistas destacou-se José Carneiro da Silva, visconde de Araruama, importante chefe político regional. Objeto da expectativa de fazendeiros locais e da administração provincial fluminense a obra iniciada por volta de 1845 estendeu-se por quase trinta anos sem, contudo, alcançar os resultados que eram esperados. A pretexto de investigar as etapas da construção do extenso canal, a pesquisa procura situar os avanços e retrocessos da obra no cenário político das décadas de 1830 a 1870. As inserções políticas dos fazendeiros do norte fluminense no âmbito da administração provincial e do governo central estiveram no centro das questões envolvendo o canal e outras obras de infraestrutura na província, revelando a imbricada relação entre política e economia no Império.

Palavras –chave: Província fluminense, Política e Poder, Canal Campos - Macaé

ABSTRACT

On the Channel's waterways: politics and power on Macaé-Campos Channel's construction (1835-1875)

This work aims to investigate political and economical relations engendered on the construction of Campos-Macaé Channel building. That was an aspiring project that intends to link these two cities, allowing transit of goods between Norte Fluminense region and Rio de Janeiro State through Imbetiba seaport located in Macaé. Among the main leading figures there was José Carneiro da Silva, the Araruama's viscount, an important political leader from this region and also a promising character for local farmers and fluminense's provincial governance. The works began around 1845 and took almost 30 years without achieve the so expected results. This study also aims to investigate the steps in this long channel's construction. This research tries to point out advances and regressions of its building during political scenario from 1830 to 1870 period. The history of opening and abandonment of this channel-project, must be understood regarding Norte Fluminense's farmers, its participation on provincial politics and its links with the Central Government, demonstrating such tight relations between politics and economics in the Empire.

Key-words: Fluminense's province, Politics and Power, Campos - Macaé Channel

INTRODUÇÃO

Um extenso canal de navegação ligou os municípios fluminenses de Campos dos Goytacazes e Macaé no século XIX figurando por quase três décadas nos relatórios presidenciais como uma das obras mais importantes iniciadas pela Província do Rio de Janeiro. Trata-se do canal Campos- Macaé cujo nascimento, se considerarmos como tal a autorização da Assembleia provincial para o levantamento da planta, deu-se através do Decreto n.º 85 de 19 de outubro de 1837.

Atribui-se ao clérigo campista Azeredo Coutinho, bispo de Olinda, as primeiras investidas no sentido de persuadir a Coroa a projetar um caminho interno que ligasse o território campista a Macaé. A ideia foi defendida na obra *Ensaio Econômico sobre o Comércio de Portugal e suas Colônias*, publicada em Lisboa, no ano de 1794¹. Na época, países como França, Holanda e Estados Unidos, já se haviam lançado na construção de caminhos navegáveis e naquele mesmo ano ocorria na Inglaterra o que Paul Mantoux chamou de *febre dos canais* – com uma “explosão” de projetos surgidos de todos os lados.²

Algumas décadas mais tarde, em 1836, o opúsculo escrito por José Carneiro da Silva intitulado *Memórias sobre canais e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e ao Commercio a construção destas obras*³, reforçava aquela defesa. Recuando um pouco mais no tempo, vale lembrar que no início do século XVIII entre os projetos das reformas ilustradas e “melhoramentos” da América Portuguesa encontravam-se aqueles destinados a ampliar o conhecimento sobre o território e a população através de abertura de estradas e da navegação por rios e canais.

Sobretudo com a chegada da corte portuguesa ao Brasil em 1808 e a criação da *Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação*, o melhoramento e a ampliação dos caminhos existentes entre as Minas Gerais e o porto do Rio de Janeiro tornaram-se prioritários. Além da melhoria da ligação entre a Vila Rica e o Rio de Janeiro e das condições de navegação do Paraíba do Sul some-se ainda o encurtamento das distâncias entre Cantagalo e Campos dos Goytacazes. Buscava-se estreitar também os vínculos entre as Minas e

¹ RODRIGUES, Hervé Salgado. *Campos: na taba dos Goytacazes*. Biblioteca de Estudos Fluminenses. Série Municípios. Niterói: Imprensa Oficial, 1988, p. 97. FEYDIT, Julio. *Subsídios para a História dos Campos dos Goytacazes desde os tempos coloniais até a proclamação da República*. Campos. Tipografia Vapor do Alvarenga e Companhia. 1900.

²MANTOUX, Paul. *A Revolução Industrial no século XVIII- estudo sobre os primórdios da grande indústria moderna na Inglaterra*. Tradução de Sonia Rangel. São Paulo: UNESP/HUCITEC, 1988.

³ SILVA, José Carneiro da. *Memórias sobre canais e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e ao Commercio a construção destas obras*. Campos: Typographia de A. J. P. Maya Parahiba, a C^a. Rua do Conselho, n.º. 94, 1836.

Cantagalo. Este último, além de converter-se em ponto de atração dos mineiros em busca de ouro apresentava ótimas condições para a agricultura e era fértil o bastante a ponto de superar os resultados da mineração, o que levou o Vice-Rei do Brasil, Luis de Vasconcelos de Sousa, a impetrar, em 1786, medidas de incentivo às lavouras da região. Tratava-se de conjugar a produção de Minas com as férteis regiões fluminenses de Cantagalo e Campos dos Goytacazes.⁴

A melhoria e abertura de caminhos internos do território e sua ligação com o porto do Rio de Janeiro permaneceram como questão vital para definir os destinos da nação após a independência. Os ideais de *Civilização* e prosperidade da jovem nação assentavam-se na riqueza de seu solo, amenidade do clima, abundância das terras, matas virgens e condições de navegação fluvial. O canal entre Campos e Macaé nascia, portanto, tendo por certo o destino das grandes obras hidráulicas que fizeram a prosperidade dos povos da Antiguidade e das nações civilizadas da Europa e da América do Norte. Nascera para ser a *Veneza Brasileira*, como o dirá o presidente de província João Caldas Viana, em 1843.⁵

Através da Lei n.º 333 de 11 de maio de 1844 ficava concedido ao governo provincial o crédito extraordinário de 1.432:000\$000 para a construção do mesmo. Deveria o canal fazer a ligação de Campos até a saída pelo porto de Imbetiba, em Macaé, e prosseguir deste último ponto aproveitando os cursos dos rios em direção ao Porto das Caixas. Iniciadas as obras em 1845 somam-se entre a sua construção e os trabalhos de melhoramentos necessários ao seu funcionamento quase trinta anos nos quais buscamos apreender dos Relatórios de Presidentes da Província do Rio de Janeiro, Anais da Assembleia Legislativa Provincial e dos periódicos Diário do Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, Monitor Campista e outros, o emaranhado político em que estiveram mergulhadas as obras. Sua inauguração, em 1872, não foi menos polêmica: deu-se às vésperas também da inauguração, ocorrida em 1875, da Estrada de Ferro de Macaé a Campos.

Mais do que recompor as principais etapas da construção do canal Campos - Macaé em diferentes fases de sua administração - a atuação dos que protagonizaram a condução do projeto e sua realização - esse estudo analisará a construção do canal na sua dimensão política, uma vez que procura interpretar seus avanços e percalços à luz da atuação das

⁴ CHAVES, Claudia M. das Graças. A construção do Brasil: projetos de integração da América Portuguesa..p. 138-139. Disponível em <<http://www.revistausp.sibi.usp.br/scielo.php?pid=S0034...script=sci>>

⁵ RIO DE JANEIRO- *Relatório do Vice-Presidente de Província do Rio de Janeiro na abertura a assembleia legislativa provincial de 05 de março de 1843 acompanhado do orçamento da receita e despesa para o ano de 1843-1844 balanço do exercício findo*. Nictheroy: Typographia Nictheroyense de MG de S. Rego, Praça Municipal, n. 1843, L 1, pp. 42-43.

representações das lideranças políticas daquelas localidades na Assembleia fluminense. Ao mesmo tempo, procuraremos mostrar que a história do canal na sua concepção, evolução e derrocada guardou estreita relação com o processo de formação, consolidação e crise do Estado imperial e com as conjunturas econômicas e políticas que marcaram o período de 1835 a 1875.

Tal análise permitiu explorar as fontes locais e perceber as interações entre fazendeiros e grupos políticos e econômicos regionais com outras instâncias de poder. A Companhia do Canal Campos Macaé devido a sua forma de funcionamento não nos permitiu realizar, propriamente, uma *história de empresa*. A natureza da obra, realizada com recursos públicos, e a participação de vários arrematantes nos trabalhos de construção foi, por essas condições, pouco favorável à seriação e arquivamento das fontes, fosse pelas confusas tramitações entre as repartições da administração provincial, sujeitas a frequentes reformas, fosse pela pulverização documental em mãos dos arrematantes dos recônditos domicílios e fazendas do interior da província. Não fosse isso o bastante, há de se considerar ainda as limitações da pesquisadora e o esforço, nem sempre bem sucedido, de atar as pontas da construção do canal com a política provincial, costurada com os municípios e com os outros escalões da administração do império. A pesquisa possibilitou-nos, entretanto, apreender interesses empresariais outros que inseridos no jogo político e vinculados à navegação regional, às estradas de ferro que avançaram na região e ao controle do porto de Imbetiba na década de 1870, viriam reforçar a compreensão de quão estreitos são os limites que separam os campos da política e da economia. No intuito de contribuir com os estudos sobre esses campos, essa pesquisa também pretende oferecer subsídios para os estudos da história regional. No esforço de uma análise que contemple as instituições do império e as características sociais e econômicas da região em foco, esperamos ter conseguido trazer à luz também uma história dos homens, na acepção de Fontana, “que inclua as relações humanas e econômicas”⁶ e que seja capaz de traduzir a cultura de uma época.

Por razões teóricas e metodológicas decidimos dividir a análise do processo que envolveu abertura e funcionamento do canal em duas partes. A primeira abrangendo até o ano de 1850, período que entendemos representar a província fluminense maior força no jogo político do império, e outra de 1850 a 1875, período de consolidação do Estado e centralização política. Feita a ressalva, a pesquisa fica dividida em quatro capítulos.

⁶ FONTANA, Joseph. *A história dos homens*. Tradução Heloisa Jochims Reichel e Marcelo Fernando Da Costa. EDUSC, 2004, p. 262.

No primeiro capítulo, intitulado *Estado, Política e Negócios no Brasil do século XIX* discutiremos as relações entre essas esferas, considerando a influência do pensamento social sobre a historiografia e visões de Brasil. A concepção de Estado Imperial aqui expressa traduz-se na perspectiva gramsciana de Estado ampliado conduzido por um grupo dominante da classe senhorial e no qual as frações de classe, atuando no seu interior e através dele, disputam seus interesses. Esse jogo se tornará mais interessante na medida em que se definem as clivagens no interior da classe e no interior do território em questão. Nesse sentido, os investimentos da administração da província fluminense em estradas e caminhos, incluindo entre eles o canal Campos - Macaé, nascido no Regresso e tendo suas obras prolongadas no contexto da expansão cafeeira, recoloca a questão da importância econômica e política das antigas áreas da província cujo poder das lideranças locais assentou-se na produção açucareira e de alimentos. Ao mesmo tempo, a pesquisa oferecerá subsídios para se pensar o Estado e as redes de relações tecidas no seu interior. Para esse capítulo, destacam-se as aportes conceituais de Ilmar de Mattos sobre a formação do Estado imperial pelos saquaremas e os estudos de Maria de Fátima Gouvêa sobre a administração provincial fluminense.

No segundo capítulo intitulado *Canal Campos - Macaé e política provincial (décadas de 1830/40)*, estaremos abordando aspectos da administração provincial e política regional e apresentando subsídios que permitam perceber o empenho de macaenses e campistas na Assembleia Provincial fluminense em prol da construção do canal, ainda na década de 1830. Para tanto, analisaremos o documento intitulado *Memoria sobre canais e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e ao Commercio a construção dessas obras*, escrito por José Carneiro da Silva. Recorreremos aos relatórios provinciais e ao acervo de periódicos da Biblioteca Nacional como o *Monitor Campista*, *O Campista* e *Monitor Macaense*, além do *Diário do Rio de Janeiro*, *Jornal do Commercio* e outros. O capítulo fará o mapeamento das etapas de construção do canal Campos - Macaé, seus arrematantes, deliberações legais, mão de obra, etc., até 1850. Ao mesmo tempo, analisará as ligações entre Aureliano Coutinho, presidente da Província do Rio de Janeiro (1844 e 1848) empenhado na sua construção e José Carneiro da Silva, visconde de Araruama, importante pilar do partido conservador e o principal protagonista do canal, responsável pela administração das obras.

No capítulo terceiro - *Canal Campos - Macaé e política provincial no pós-1850* – prosseguiremos na análise das obras do canal no período de 1850-1875, quando ocorre retrocesso na evolução das obras. Para tanto, recorreremos ao documento anônimo localizado no IHGB sobre o canal, intitulado *Algumas reflexões sobre o denominado canal de Campos -*

Macaé a fim de mostrar a participação dos diversos arrematantes das obras. O capítulo abordará também o debate político na Assembleia em torno das obras públicas, a renovação dos deputados e composição dos seus quadros, reflexo das reformas eleitorais do período e da política de Conciliação conduzida pelo marquês do Paraná. Buscaremos ainda acompanhar a liberação dos créditos provinciais feitas José Carneiro da Silva para a conclusão do canal. Para essa análise recorreremos também aos Anais da Assembleia Legislativa Provincial (APERJ) e ao *Almanaque Laemmert*. O início da navegação em 1861 e os problemas técnicos, entraves postos à fluência da navegação, serão analisados também com base, principalmente, nos periódicos locais. O capítulo abordará os projetos e deliberações sobre melhoria e concessão de navegação pelo canal, bem como sua junção ao Paraíba, em 1869.

No capítulo quarto – *O canal Campos - Macaé e a expansão das linhas férreas: a enunciação de outro tempo* - discutiremos os aspectos da política imperial na segunda metade do XIX, tais como a consolidação do Estado, investimentos em portos e estradas de ferro, aumento das exportações de café e crise do trabalho escravo. Situaremos, nessa conjuntura, a província fluminense e suas regiões. Evidenciam-se no período os investimentos em empresas ferroviárias e navegação. Fazendeiros e negociantes do norte da província desenvolverão estratégias a fim de protegerem seus interesses frente a grupos econômicos mais fortes e inseridos direta ou indiretamente nos interstícios do Estado. Nesse sentido, buscaremos perceber as redes de relações e estratégias familiares articuladas pelas lideranças políticas de Campos e Macaé que envolviam Conselheiros, Presidentes de Província e Gabinetes Ministeriais. Para esse capítulo, além do aporte bibliográfico serão utilizados os periódicos locais, o *Almanaque Laemmert*, os Anais da Assembleia Geral e estatutos de empresas da Junta Comercial do Rio de Janeiro (Arquivo Nacional). O dinamismo econômico verificado em Campos dos Goytacazes nas décadas de 1870 e 1880 e a saída dos produtos regionais, através do porto de Imbetiba, em Macaé, conduzida pelas linhas férreas que ligaram aquele porto às importantes áreas agrícolas do norte- noroeste fluminense e às Minas Gerais, mostrará o interessante movimento que envolveu a aplicação de capitais nas estradas de ferro e significativas atividades financeiras e rentistas na região, num período marcadamente conhecido pela crise do trabalho escravo e sua incidência sobre as lavouras fluminenses. No bojo das mudanças visualizaremos o canal Campos - Macaé, expressão de um projeto acalentado pelos políticos do Regresso, mas submetido às intempéries do tempo, o tempo Saquarema.

CAPÍTULO 1

Estado, Política e Negócios no Brasil do século XIX

1.1 O pensamento social brasileiro: sua influência sobre a historiografia e a interpretação do Brasil

A intrincada relação entre negócios, política e Estado no Brasil do século XIX não é matéria nova na historiografia. O pensamento social brasileiro há muito se ocupou de formular modelos explicativos para a questão, buscando na experiência colonial os fundamentos do conservadorismo brasileiro; a origem dessa espécie de herança estaria nos primórdios de nossa formação social. Figura entre suas marcas mais visíveis a difícil distinção entre o poder público e o privado e os efeitos disso na condução das práticas políticas e as relações entre Estado, classes e grupos sociais no Brasil. Destacaram-se no debate sobre essa questão autores como F. J. Oliveira Viana, Caio Prado Jr., Sérgio Buarque de Holanda e Raymundo Faoro, entre outros.

A despeito das diferenças teóricas que norteiam as análises desses autores, reside em suas obras uma questão comum: a necessidade de superação do atraso. Este foi, comumente, atribuído à nação, tendo em vista a incapacidade de seu povo de romper com práticas tradicionais amalgamadas no tecido social desde os tempos coloniais. Vicejava entre essas práticas a força das relações pessoais sobre os interesses públicos, o uso privado do aparelho de Estado e a preeminência dos potentados rurais sobre os demais grupos sociais.

Voltado para as origens de nossa formação, F. J. Oliveira Viana constrói em seu primeiro livro, *Populações meridionais do Brasil*⁷, publicado em 1920, um modelo interpretativo que considerava ser essa impossibilidade, de emergir para uma moderna sociedade urbano-industrial, o resultado da “incapacidade da organização autônoma da nossa população”.⁸

Segundo Oliveira Viana, desde o primeiro século da colonização, a carência de instituições de solidariedade social fez com que os clãs rurais se conservassem no seu “insulamento inicial”, condição esta oriunda do regime dos grandes domínios independentes. Esses clãs chegaram até os nossos dias, explica, sem terem conseguido “elevar a sua

⁷ VIANA, F. J. Oliveira. *Populações meridionais do Brasil*. 4 ed. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra / Governo do Estado do Rio de Janeiro e Universidade Federal Fluminense, 1973, v.1.

⁸ GOMES, Angela de Castro. “Oliveira Vianna: um *statemaker* na Alameda São Boaventura”. In: BOTELHO André e SCHWARCZ, Lilia Moritz (orgs.). *Um enigma chamado Brasil: 29 intérpretes e um país*. São Paulo: Cia das Letras, 2009, p.152.

organização acima do pequeno grupo humano, que os forma[va]”⁹. Sobreviveram assim, por quatro séculos, sem inimigos externos e sem a hostilidade das classes, pois nenhuma delas podia voltar-se contra os senhores de terra tendo em vista que, “pela ação simplificadora do grande domínio”, todas “são atraídas para a aristocracia rural e se deixam absorver por ela”.¹⁰

O que o autor procurava mostrar era que a inexistência da organização social do povo tinha como principal causa o uso do aparelhamento do Estado para fins privados, uma vez que era através dos recursos públicos que as oligarquias rurais prestavam benesses a seus protegidos, fato que concorria para inibir as iniciativas de organização dos despossuídos na busca de direitos e benefícios coletivos. Com efeito, essa inaptidão tanto para a organização quanto para a ação conjunta fazia com que os “homens do povo” procurassem cada vez mais amparo, proteção e direitos “no braço possante de um caudilho local”.¹¹ Restritas, desse modo, as condições de ingresso do país numa ordem liberal, entendia Viana que só a ação de um Estado centralizado superaria aquelas relações tradicionais pautadas no favor, livrando o país daquilo que ele chamou de “onipotência dos caudilhos rurais”.¹²

A necessidade de superação “do localismo e das forças centrífugas” que animavam as nações americanas após a expulsão do aparelho estatal do colonizador¹³, segundo Luiz Werneck Vianna, foi tema compartilhado tanto pelos partidários da forma “ibérica”¹⁴ de

⁹ VIANA, F.S. Oliveira. *Op. cit.*, p. 157.

¹⁰ *Idem.*

¹¹ VIANA, J. F. Oliveira *apud* Luiz Werneck Vianna. “Americanistas e iberistas: a polêmica de Oliveira Viana com Tavares Bastos”, p. 166. In: DADOS- *Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, vol.34, n.º 2, 1991. p. 145-189. <http://www.bresserpereira.org.br/Terceiros/Cursos/2010/1991.Americanistas_e_iberistas.pdf> Ver também VELLASCO, Ivan de Andrade. “Clientelismo, ordem privada e Estado no Brasil oitocentista: notas para um debate.” In: CARVALHO, José Murilo e NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das. (orgs). *Op. cit.*, pp. 73-100.

¹² VIANA, J. F. Oliveira. *Op. cit.*, p. 191.

¹³ Os projetos de nacionalidade das jovens nações da América portuguesa e hispânica, recém- egressas do colonialismo, foram objeto tratado por Richard Morse, para quem a opção ibérica, uma vez transplantada para a América, gerou uma mentalidade política oposta à matriz do individualismo anglo-saxônico. Refere-se o autor à influência do democratismo de Rousseau, transplantado para solo americano, bem como a apropriação da noção de justiça pelo imaginário popular, em contraposição aos valores materialistas presentes na cultura de modernidade anglo-saxônica. MORSE, Richard. *O Espelho de Próspero*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

¹⁴ A matriz ibérica, majoritária na análise política sobre os fundamentos da nação, avaliava o atraso, grosso modo, como um elemento de determinação cultural, proveniente da herança ibérica. Se de um lado se constituiu num elemento de determinação estrutural, de outro, representava a “preservação de uma ética moderna não-individualista e comunitária”. Assemelhava-se à vertente americanista ao considerar a preeminência do localismo. Entretanto, a crítica ao caudilhismo, na matriz ibérica, resvala na crítica ao povo, posto que o caudilhismo, antes de ser estranho e imposto a ele, consistia na expressão fiel da sua maneira de ser, uma espécie de espelho real através do qual Viana afirma a especificidade e singularidade brasileiras, como resultados de nossa experiência histórica, avessa às virtudes cívicas. Nesse sentido, argumenta contra o sufrágio universal e os riscos da anarquia frente à experiência liberal e descentralizadora da década de 1830. O autor realiza a inversão do argumento liberal ao sinalizar para os riscos de que o liberalismo, aplicado numa

Estado quanto pelos que pensavam a alternativa “americanista”¹⁵ enquanto projeto de modernização da nação. Esta última vertente, expressa nas idéias de Tavares Bastos, entendia que a reforma política da nação não deveria vir de baixo: a crise de 1831, que resultou na abdicação do monarca e nas revoltas do período regencial, demonstrou que “a luta contra o Antigo Regime devia evitar os ‘excessos’, razão pela qual o americanismo teria que ser obra das elites”. No americanismo de Tavares Bastos, o problema da desordem social encontrava no modelo monárquico o caminho seguro para a preservação da ordem, bastando para isso que as reformas fossem feitas de cima.¹⁶ Vemos que, nesse sentido, o pensamento de Oliveira Viana pouco se distanciou dos referenciais centralizadores defendidos por Tavares Bastos. Para Viana, subordinados os poderes locais ao Estado e universalizados os direitos civis, o processo de incorporação dos indivíduos à cidadania seguiria seu curso natural. O caminho inverso a esse era o que trilhava pelo sistema de representação, cujos efeitos pareciam-lhe pouco promissores. No cerne do pensamento do autor de *Populações Meridionais de Brasil*, como destaca Luiz Werneck Vianna, expressava-se o sentimento de desconfiança em relação à descentralização do poder, posto que,

a hegemonia do poder central, garantida pelo emblema de legitimidade da monarquia, possibilitaria a expropriação dos senhores locais da administração pública, estabelecendo as condições de uma ação universalista e civilizatória do Estado erigido em *summa ratio* da nação. Substantivamente, nada mais distante das formações estatais asiáticas do que este Estado: sua forma sobreposta à sociedade e às classes economicamente dominantes, embora semelhante à daquelas, enganaria o observador desavisado da sua verdadeira função. A autonomização do Estado não derivaria de uma herança do patrimonialismo ibérico, mas na necessidade de construir uma ordem empenhada nos ideais civilizatórios do Ocidente. O asiaticismo decorreria de solução oposta a esta, já que a apropriação do poder público pelo poder privado institucionalizaria a ordem clânica e o despotismo dos caudilhos sob a fachada artificial do sistema de representação. O ideal civilizatório somente seria realizado ‘pela ação lenta e contínua do Estado – um Estado soberano, incontestável, unitário, capaz de impor-se a todo o país pelo prestígio fascinante de uma grande missão nacional’.¹⁷

sociedade agrária, de natureza oriental, viesse a se configurar no despotismo. Cf. VIANNA, Luiz Werneck. *Op. cit.*, pp. 158-167.

¹⁵ Grosso modo, os americanistas caracterizavam-se pela crítica às continuidades presentes nos países independentes da América, apesar da fachada de ruptura. No Brasil as críticas ao Estado eram acompanhadas de propostas de reformas mais profundas, inclusive na composição demográfica através da imigração do trabalhador europeu, do investimento em indústria e na educação industrial- “melhor preparação para a liberdade e a ordem”. Segundo Werneck Vianna, “a adoção da via americana requeria uma política de população, de transportes ferroviários e de mudanças nas leis”. Temos no realismo do liberal Tavares Bastos, a expressão do americanismo, inspirada em Tocqueville, para quem a separação entre a ordem pública e a privada constitui a chave da liberdade e da iniciativa empreendedora do indivíduo. O entendimento de que sobre a base da sociedade civil herdada da colônia não havia americanização possível, levou Tavares Bastos a defender as reformas como fruto da ação do Estado e das estratégias das elites políticas “em busca da boa sociedade e das exigências civilizatórias”.

¹⁶ VIANNA, Luiz Werneck. *Op. cit.*, p. 158.

¹⁷ *Idem*, p. 167.

Na crítica que faz ao Código de Processo de 1832, Oliveira Viana lamentava que o sistema de descentralização tivesse enfraquecido o poder geral cuja solidez fora penosamente construída no século anterior. A ampla descentralização, feita ao *modo americano*, atirara o país numa situação de anarquia na qual o velho caudilhismo refloresceu com a volta do domínio do poder local para as mãos das oligarquias. Para o autor, as amplas incumbências instituídas pelo Código de 1832 ao “juiz de paz”, de origem puramente local e eletiva – quais fossem o tomar ciência de todos os crimes, o controle e expedição de mandatos, a concessão de fianças, a prisão de culpados, a repressão aos vadios e desordeiros – contrastava com as incumbências do “juiz de direito”, nomeado pelo poder central e esvaziado das suas funções, posto que reduzido a um simples *ornamento administrativo*.¹⁸

De acordo com o Código de Processo o “promotor público”, o “juiz municipal” e o “juiz de órfãos”, embora nomeados pelo governo central, eram escolhidos numa lista tríplice, organizada pela câmara municipal e, portanto, sob os auspícios dos caudilhos fazendeiros. Sob a influência do liberalismo, prossegue, generalizara-se o princípio eletivo na organização da “milícia civil” na qual “os cabos e demais inferiores são eleitos pelos guardas. Da mesma forma, “o tenente-coronel comandante, o major, o ajudante, o alferes porta-bandeira” são nomeados pelos furriéis e sargentos. Só o major de legião e o comandante superior são nomeados “pelo centro”.¹⁹ Tais excessos, conferidos às câmaras municipais, foram transferidos aos governos provinciais através do Ato Adicional de 1834. Com efeito, as Assembleias provinciais, criadas neste ano, passariam a exercer uma fiscalização tutelar sobre as câmaras que, “segundo os próprios adeptos da centralização como Uruguai” causava-lhes “asfixia e morte”. Era a reação provincial contra a autonomia e poder dos chefes locais.²⁰

Conquanto fosse benéfica para Oliveira Viana a projeção das províncias sobre os municípios, ao tratar da consolidação do poder provincial entre os anos de 1834 e 1840, ele dirá, entretanto,

¹⁸ *Idem*, p. 197.

¹⁹ VIANA, F. J. Oliveira. *Op. cit.*, p. 198.

²⁰ *Idem*, p. 199.

que essa onipotência provincial que assim se levanta e domina no sistema de forças políticas do país, depois de 34, ameaça, entretanto, seriamente a supremacia do poder nacional. Este sente que foge de si, diante dessa poderosa entidade local, que o defronta, a autoridade, o prestígio e a ascendência que deve ter no país.²¹

Malgrado as especificidades expressas no pensamento de Tavares Bastos e de Oliveira Viana, ambos acabariam por reiterar, por razões diversas, a mesma ênfase posta na ação centralizadora do Estado.

Verifica-se no pensamento de Oliveira Viana, expresso nas primeiras décadas do século XX, estreita semelhança com as ideias políticas defendidas por Paulino José Soares de Souza, visconde de Uruguai, citado em vários trechos de suas obras. Como veremos adiante, o visconde de Uruguai ocupou os cargos de presidente da província do Rio de Janeiro, em 1836. Posteriormente, exerceu os cargos de senador e conselheiro do Império recebendo o título de visconde em 1854. Paulino Soares de Souza foi um dos arautos da centralização empreendida pelo Estado Imperial na segunda metade do XIX, destacando-se desde o Regresso conservador.

A relação que estabelecia entre “liberdade e opressão” se traduzia na idéia de que, no caso brasileiro, maior centralização poderia significar maior controle sobre a violência e o mandonismo local e vice-versa. De acordo com José Murilo de Carvalho, foi baseado na premissa da proteção da liberdade, além da defesa da unidade nacional, que Uruguai justificou o Regresso conservador iniciado em 1837 contra o qual o liberalismo de Tavares Bastos iria se contrapor.²²

Os embates em torno das questões como civilização e centralização/federalismo, em voga nos anos 1830/40, remontavam às discussões travadas na Assembleia Constituinte de 1823. Segundo Ivo Coser²³, o grupo formado por paulistas e fluminenses defendia a centralização como forma de manter a unidade do antigo império português. Já o grupo adversário, baiano e pernambucano, buscava a máxima autonomia possível para suas províncias. Com a dissolução da Constituinte e outorga da Constituição, de forte viés unitário, a idéia da federação seria retomada mais tarde, na discussão do Código de Processo e do Ato Adicional.

²¹ *Idem*, p. 200.

²² CARVALHO, Jose Murilo de. “A utopia de Oliveira Vianna”. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 4, nº. 7, 1991, pp. 82-99. Disponível em <<http://www.virtualbib.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/Article/2310>>.

²³ COSER, Ivo. *O visconde de Uruguai: centralização e federalismo no Brasil (1823-1866)*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2008.

Marcado por forte influência da sociologia e do historicismo alemão tanto de Werner Sombart como de Max Weber,²⁴ Oliveira Viana exerceu influência sobre a geração daqueles intelectuais das décadas de 1930 a 1950 que pensava o atraso da nação e os entraves postos a sua modernização.²⁵ Destaca-se nesse grupo o historiador paulista Caio Prado Jr.²⁶ para quem a inserção do Brasil no quadro da expansão ultramarina européia foi o fator determinante da sua dependência. A produção de bens de exportação em grandes unidades, através da exploração do trabalho escravo e com vias à transferência de excedentes para a metrópole portuguesa, coadunava-se com uma administração pouco expressiva, cuja preocupação residuiu, basicamente, em ocupar-se dos mecanismos de extração dos recursos coloniais.²⁷ Quanto às instituições formadas em terras coloniais, asseverava não serem mais do que “repetições pura e simples das similares metropolitanas”, e prosseguia afirmando que, “nos melhores casos, nos de maior originalidade não passam de plágios ou arremedos muito mal disfarçados” sem que houvesse, por parte da Coroa Portuguesa, a intenção de agir e administrar efetivamente a colônia.²⁸

A *Formação do Brasil contemporâneo*, de Caio Prado Jr., apresenta densa análise sobre a economia colonial e constitui-se referência obrigatória para os estudos de história do Brasil. Sua abordagem sobre a formação social brasileira revela tanto a influência de Gilberto Freire como a de Oliveira Vianna. Ao tratar do que chamou de “formas inorgânicas” da sociedade colonial afirmava ser esta última dominada pelo clã patriarcal, assim definido como:

²⁴PRADO, Maria Emília. Leituras da Colonização Portuguesa no Século XX. Disponível em : <<http://www.intellectus.uerj.br/Textos/Ano5n1/Texto%20de%20Maria%20Emilia%20Prado.pdf>> No entendimento de Max Weber, o Estado Moderno- *racional* é aquele que superou a dominação *tradicional* e a *carismática*. Nele prevalece a racionalidade, embora não haja o desaparecimento de outras formas de dominação. Caracteriza-se, grosso modo, pela separação entre o público e o privado; a existência de um Direito baseado na Lei; impessoalidade; racionalidade e gestão desenvolvida pela burocracia moderna. Ver WEBER, Max. *Economia & Sociedad*. Mexic, Fondo de Cultura Economica. Segunda Parte, Capítulo IX (*Sociologia de la dominación*), subitens I, II e III.

²⁵ A leitura de Oliveira Vianna influenciou vários intelectuais e suas reflexões sobre o Brasil, tais como Sérgio Buarque, Nestor Duarte e até mesmo Gilberto Freyre e Caio Prado Jr. Cf. CARVALHO, Jose Murilo de. *Op. cit.*

²⁶ A obra de Caio Prado, publicada em 1942, representou uma inovação nos estudos de história do Brasil colonial ao romper com a visão de Roberto Cochrane Simonsen, de uma economia de exportação ordenada por ciclos econômicos. Na interpretação de Caio Prado, a economia colonial brasileira estava inserida nos quadros da expansão marítima e comercial européia e no processo de acumulação do capitalismo em formação. Portanto, a colonização tinha um sentido, o de exportar para o centro, a Europa. PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 2008. Ver também SIMONSEN. Roberto Cochrane. *História Econômica do Brasil, 1500-1820*. 4. ed. Brasília: Senado Federal, 2005. (Edições do Senado Federal, n.º 34).

²⁷ Dada a estrutura social existente – com forte articulação voltada para o exterior – apontava o autor para a polarização entre senhores e escravos, embora considerasse o aumento dos setores intermediários de *desclassificados*, sem lugar naquela sociedade escravista. PRADO JÚNIOR, Caio. *Op. cit.*, pp. 155-166.

²⁸*Idem*, p. 300.

(...) a unidade em que se agrupa a população de boa parte do país e que, na base do grande domínio rural, reúne o conjunto de indivíduos que participam das atividades dele ou que se lhe agregam; desde o proprietário que do alto administra e domina soberanamente esta pequena parte da humanidade, até o último escravo e agregado que entra para sua clientela.²⁹

Considerava o autor que as origens remotas dessa estrutura social residiam nas raízes portuguesas, nas sólidas relações de família do Reino e no paternalismo da constituição da monarquia. Entretanto, completa, o que realmente determinou a floração do nosso paternalismo foram as condições específicas da nossa organização – o regime econômico que absorve a maior parcela da produção e da riqueza colonial, do domínio vasto, a autoridade pública fraca e as instituições religiosas também na dependência do grande domínio. Sua análise aponta para concentração do poder nas mãos do senhor rural, o grande proprietário a quem a administração se obrigava a reconhecer e de fato reconhecia.³⁰ Para o autor, à semelhança de Oliveira Viana, a formação da nação deveria ocorrer a partir da superação da dominação política dos plantadores e do ingresso da sociedade numa nova ordem jurídico-política, referendada em instituições liberais garantidoras da cidadania. Sua obra expressa ainda o diálogo com Sérgio Buarque de Holanda, como afirma Bernardo Recupero, uma vez que resgata, por meio da categoria de “sentido da colonização”, *o modo como se manifestou o ethos do aventureiro* na colônia.³¹

Em *Raízes do Brasil*³², obra publicada em 1936, Sérgio Buarque de Holanda apontou paradoxos presentes na evolução do Estado brasileiro. Destacam-se na sua análise a ênfase na nossa herança conservadora e o apego às tradições, traços manifestos em nós desde os tempos coloniais. Os anseios de uma “aristocracia improvisada e sem raiz”, afirmava, reforçaram as hierarquias e, de certo modo, oficializaram através das concessões de títulos aos senhores de terras um prestígio social já assente de longa tradição.³³ Sobre essas origens tão nitidamente personalistas, asseverava o autor ser compreensível,

²⁹ *Idem*, p. 35.

³⁰ PRADO JÚNIOR, Caio. *Op. cit.*, p. 285.

³¹ RECUPERO, Bernardo. “Caio Prado Junior e o lugar do Brasil no mundo”. In: BOTELHO André e SCHWARCZ, Lília Moritz (orgs.). *Op. cit.*, p. 233.

³² HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

³³ HOLANDA, Sérgio Buarque de. (org.) “A herança colonial: sua desagregação.” In: *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, 1º volume, O Processo de Emancipação - O Brasil monárquico. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1993, pp. 9-39.

(...) que os vínculos de pessoa a pessoa, independentes e até exclusivos de qualquer tendência para a cooperação autêntica entre os indivíduos, tenham sido quase sempre os mais decisivos. As agregações e relações pessoais, embora por vezes precárias, e, de outro lado, as lutas entre facções, entre famílias, entre regionalismos, faziam dela um todo coerente e amorfo. O peculiar da vida brasileira parece ter sido, por essa época, uma acentuação singularmente energética do afetivo, do irracional, do passional, e uma estagnação ou antes uma atrofia correspondente das qualidades ordenadoras, disciplinadoras, racionalizadoras. Quer dizer, exatamente o contrário do que parece convir a uma população em via de organizar-se politicamente.³⁴

Temos em Sérgio Buarque a reiteração, explicada pela herança cultural ibérica, da incapacidade de realização da cidadania e materialização do Estado racional-legal, já apontada por Oliveira Viana e propalada por outros autores, tendo em vista o atravessamento do público pelo privado e do Estado pela família, prevalecendo nessas relações os vínculos pessoais e afetivos da *cordialidade*, traço indelével da nossa formação tão avessa à lógica de um Estado moderno³⁵.

Outra obra de grande importância para o debate travado entre as décadas de 1930 e 1950 sobre a formação social brasileira e a natureza do Estado é o clássico *Os donos do poder*, de Raymundo Faoro. Para o autor, a política de rédeas curtas imposta aos potentados rurais através do sistema de governos gerais coexistiu com outra ordem de medidas, a ordem política criada sob “uma carapaça burocrática, vinculada à metrópole obediente ao rei.” Instaurou-se assim a nossa vida política, emaranhada nas tradições portuguesas onde “foram os reis buscar as correntes de controle da vida local com os conselhos e municípios de velha origem”.³⁶ Infere o autor que, ante a inexistência de coesão dos grupos e forças sociais locais, as estruturas burocrático-patrimoniais do Estado português, transpostas para a colônia, tornaram-se determinantes na formação social e política brasileira.

Grosso modo, a historiografia denominada “clássica” deu ênfase aos potentados rurais na conformação da sociedade brasileira desde os seus primórdios, excetuando alguns poucos trabalhos como o do próprio Sérgio Buarque de Holanda que, em artigo escrito em 1973³⁷, criticando certas leituras da História do Brasil, como a de Carlos Guilherme Motta³⁸, conferiu maior destaque aos negociantes urbanos em relação à aristocracia rural propondo, inclusive, o uso do conceito weberiano de classe - “estilo de vida” - em substituição ao de estamento,

³⁴ HOLANDA, Sergio Buarque de. *Raízes do Brasil*. *Op. cit.*, p. 61.

³⁵ DaMATTÁ, Roberto. *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1983.

³⁶ FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*. 11. ed. São Paulo: Globo, 1997, p. 146 v.1.

³⁷ HOLANDA, Sérgio Buarque. Sobre uma doença infantil da historiografia brasileira. Suplemento Literário. In: *O Estado de São Paulo*, 24 de junho de 1973.

³⁸ MONTEIRO, Pedro Meira. Sérgio Buarque de Holanda e as palavras. Disponível em <http://www.unicamp.br/siarq/sbh/Pedro_Meira_Monteiro.pdf>.

como enfatizaram Faoro e Uricochea³⁹, para a compreensão da sociedade colonial e do Primeiro Reinado.

De uma forma geral, prevaleceu entre esses autores a compreensão de que as práticas dos potentados rurais assim entendidas como práticas de favor pessoal realizadas com recursos públicos⁴⁰, tão flagrantes na frágil república do século XX, não foram mais do que traços que remontavam à nossa formação colonial, ganhando continuidade ao longo do Império. Nas últimas décadas, entretanto, tem sido recorrente na historiografia o olhar sobre a atuação de diferenciadas frações da classe senhorial nos interstícios do Estado em formação. A aproximação da lente tem contribuído para revisão da idéia de um Estado dominado pelos interesses de uma classe dominante rural no sentido restrito do termo. O debate historiográfico sobre a natureza desse Estado, sua composição e relação com as classes e grupos sociais, bem como os elementos que tornaram possível a centralização política no II Reinado ainda estão longe, entretanto, do consenso.

1.2 - O domínio dos plantadores e a natureza do Estado Imperial: algumas considerações

A produção historiográfica da segunda metade do século XX, influenciada pelos *Annales*, destacou a emergência de novos personagens, individuais e coletivos, ligados ao comércio e negócios na conformação do Estado. A atuação dos negociantes nacionais junto ao tráfico transatlântico, até então pouco perceptível nas interpretações sobre colônia, despontava assim como importante eixo de análise sobre negócios, poder e política colonial. Esses estudos, notadamente a partir dos anos 1970, foram marcados por forte traço revisionista que procuraram pensar a colônia à luz das suas estruturas internas e de uma lógica que não se reduzia apenas às suas vinculações com a metrópole.⁴¹

Entre esses estudos destaca-se o trabalho de João Luiz Fragoso sobre a atuação dos negociantes de grosso trato na Praça do Rio de Janeiro entre 1790 e 1830. Em *Homens de*

³⁹ URICOCHEA, Fernando. *O Minotauro Imperial*. São Paulo: DIFEL, 1978.

⁴⁰ Sobre o conceito de clientelismo e o uso dessa categoria para pensar as relações entre Estado e sociedade no Brasil, ver GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Tradução de Patronage and Politics in Nineteenth-century Brazil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

⁴¹ Tratava-se, pois, não mais de procurar o “sentido da colonização” com ênfase na dependência da metrópole, na sua incapacidade de realizar acumulações endógenas, na debilidade de seu mercado interno ou mesmo da subordinação da sua produção ao capital mercantil externo. Cf. CARDOSO, Ciro Flamarion. *Escravidão e Abolição no Brasil*. Novas Perspectivas. Jorge Zahar Editores. Rio de Janeiro, 1988. Ver também as obras clássicas de FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005; NOVAIS, Fernando Antonio. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 6. ed. São Paulo: Editora HUCITEC, 1995.

grossa aventura, o autor procurou mostrar que a colônia, nesse período, possuía uma dinâmica interna própria que lhe permitiu realizar acumulações de natureza endógena.⁴² É importante destacar que Eulália Maria L. Lobo já havia enfatizado o papel dos negociantes do Rio de Janeiro no século XVIII ao sinalizar para a relevância do capital mercantil na colônia.⁴³ Outras obras importantes publicadas na década de 1970 foram as de Riva Gorestein e de Alcir Lenharo. Orientadas por Maria Odila Silva Dias e fortemente influenciadas pela perspectiva de Sérgio Buarque de Holanda⁴⁴, analisaram a importância política e econômica dos atores sociais ligados ao comércio; no caso da Riva Gorestein, dos negociantes de grosso trato ligados ao comércio de cabotagem e do tráfico negreiro, e no caso de Alcir Lenharo, dos interesses dos fazendeiros-comerciantes, os tropeiros mineiros, no comércio de abastecimento da corte pelas vias internas, principalmente com a chegada da Corte ao Rio de Janeiro.⁴⁵

No caso específico dos tropeiros, tratava-se de um grupo mercantil que ocupava antigas áreas de lavouras integradas ao mercado interno colonial e que viu, no aumento das demandas do abastecimento da corte, a oportunidade de expansão de seus negócios. Fortalecidos no âmbito local e provincial tiveram, entretanto, alguns acessos interditados na Corte, como destaca Lenharo.⁴⁶ Após a abdicação, alguns políticos interioranos despontariam no cenário das novas configurações políticas da regência como foi o caso de Bernardo Pereira

⁴²FRAGOSO, João Luis. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

⁴³ LOBO, Eulália M. L. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, vol. 1.

⁴⁴ A influência de Sérgio Buarque está presente no texto pioneiro de Maria Odila, *A interiorização da Metrópole (1808-1853)*, em que destaca o enraizamento dos interesses mercantis portugueses na nova metrópole portuguesa no Brasil com a chegada da Corte, a cidade do Rio de Janeiro e sua região de influência, e a independência como resultada da guerra entre portugueses (Portugal e do Brasil). DIAS; Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005. Ver também HOLANDA, Sérgio Buarque de. "A herança colonial - sua desagregação". In: *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: DIFEL, 1976, t. II, v. I p. 9-39; Sérgio Buarque também influenciou o trabalho de PETRONE, Maria Tereza Schorer. *O Barão de Iguape*. Um empresário na Época da Independência. São Paulo: Ed. Nacional, 1976.

⁴⁵ GORESTEIN, Riva. "Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)". In: GORESTEIN, Riva e MARTINHO, Lenira Menezes. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Sec. Municipal de Cultura, 1993. (Coleção Biblioteca Carioca v. 24); LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979. A respeito dos negociantes de grosso trato vale destacar os trabalhos que apontaram para as formas de organização e suas inserções políticas mesmo antes da chegada da Corte ao Brasil. Cf. LOBO, Eulália M. Lahmeyer. *O comércio Atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVII*. *Separata da Revista de História*, nº 101. São Paulo, Brasil, 1975; PEDREIRA, Jorge L. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um grupo social*. Tese de Doutorado (Sociologia Histórica) apresentada na Universidade Nova de Lisboa. Lisboa: UNL, 1995; MADUREIRA, Nuno Luis. *Mercado e privilégios – a indústria portuguesa entre 1750-1834*. Lisboa: Ed. Estampa, 1997.

⁴⁶ LENHARO, Alcir. *Op. cit.* p.30.

de Vasconcelos, importante liderança dos liberais moderados, e um dos líderes do Regresso Conservador.⁴⁷

Entre as obras de maior influência sobre os historiadores que tratam da constituição do Estado e sua relação com as classes sociais destacam-se os trabalhos de José Murilo de Carvalho e Ilmar R. de Mattos. Para José Murilo de Carvalho, o processo de formação do Estado Imperial deu-se a partir da construção de uma *elite imperial* caracterizada pela homogeneidade ideológica e de treinamento,⁴⁸ fatores determinantes para a manutenção da unidade territorial desde a independência, e base da estabilidade política que sustentou o Estado no pós 1850. Até a primeira metade do século XIX, a elite brasileira formada em Coimbra ocupou os principais cargos da administração do Estado imperial. Em virtude da concentração na formação jurídica e face à necessidade da construção e administração do Estado imperial brasileiro esse grupo dirigente tendeu a alocar-se, em sua maioria, no funcionalismo público e setores do exército.⁴⁹

Os valores e linguagens comuns foram favoráveis a um acordo quanto à organização do poder e processamento dos conflitos administrados pelo governo imperial. De acordo com José Murilo de Carvalho a homogeneidade ideológica da elite, obtida graças a uma formação comum intelectual e cultural, teria reduzido os conflitos entre os vários setores emergentes em disputa na sociedade, favorecendo a implementação de um determinado modelo de dominação política.⁵⁰

As rebeliões das décadas de 1830 haviam mostrado a discordância entre políticos liberais e conservadores em relação à orientação moderada do governo regencial. Outras, ocorridas no contexto da descentralização do poder e conflitos regionais, como a Sabinada, Cabanagem, Balaiada e Farroupilha, evidenciaram a fragilidade do poder central. Na década de 1840, as Revoltas Liberais de 1842 e a Praieira mostraram que a consolidação do poder do Estado requeria maior controle sobre as populações urbanas, o campesinato e os escravos.

⁴⁷ *Idem*, p. 121.

⁴⁸ O treinamento desses agentes, ou dessa elite imperial, teve como base a formação social em comum, a despeito das diferentes origens sociais que pudessem apresentar, uma vez que “a homogeneidade ideológica e o treinamento foram características marcantes da elite portuguesa, criatura e criadora do Estado absolutista”. CARVALHO, José Murilo de. *Construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Relume Dumará, 1996, p. 60.

⁴⁹ A respeito do exército na construção do Império brasileiro Cf. SCHULZ, John. O Exército e o Império. In: HOLANDA, S. B. (org.) *História geral da civilização brasileira*. 2. ed. vol. 4, tomo II. São Paulo: DIFEL, 1974; COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmocles: o exército, a Guerra do Paraguai e a crise do Império*. São Paulo: HUCITEC/Ed. da UNICAMP, 1996; SOUZA, Adriana Barreto de. *O Exército na Consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política militar conservadora*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999.

⁵⁰ CARVALHO, José Murilo de. *A construção ...Op. cit.*, p. 74.

Semelhante quadro de desordem mostrava a importância do consenso entre os setores dominantes e a falta de interesses comuns entre muitos de seus membros. Com efeito, a mediação entre esses grupos feita pelo Estado foi fruto de um processo no qual o Regresso Conservador exerceu papel decisivo. Burocratas e políticos ligados à grande cafeicultura fluminense empenharam-se na tarefa da centralização. A atuação da Coroa no gerenciamento dos conflitos expressou-se na montagem do gabinete liberal em 1844 e na habilidade, para Carvalho, da arbitragem das divergências entre os grupos dominantes.

As importantes contribuições do autor para o entendimento do perfil das elites políticas e burocráticas do império originam-se da concepção de Estado Imperial vinculada à teoria das elites e do “state building”, campo conceitual a partir do qual o Estado ocupa o lugar de sujeito e projeta sua dominação sobre a sociedade. Tais categorias apontam, portanto, para os limites das divergências entre elites tendo em vista a sua sujeição ao Estado.⁵¹

No mesmo campo de análise, mas a partir de outra vertente teórica destaca-se a obra de Ilmar R. de Mattos autor de *O tempo saquarema*. Tomando de empréstimo as categorias formuladas por Gramsci para entender o processo de formação do Estado imperial brasileiro e suas relações com as classes sociais, Ilmar de Mattos amplia tal conceito deixando de tomá-lo apenas como um aparelho de dominação para entendê-lo através da ação das diversas frações da classe senhorial. Vistas no sentido mais amplo, a classe senhorial seria composta não apenas por funcionários públicos, mas também pela burocracia imperial, pelos proprietários rurais, por agentes “não públicos”, negociantes, profissionais liberais e outras frações de classe dominante - identificadas tanto pela adesão aos princípios da Ordem e da Civilização quanto pela ação, visando a sua difusão.⁵² Para Carlos Gabriel Guimarães, a classe senhorial, vai estender ainda seus domínios sobre a economia, “significando um maior controle sobre o sistema financeiro e, portanto, sobre os estabelecimentos bancários e de crédito”.⁵³ A presente pesquisa desdobra-se no campo de análise proposto por Mattos. A construção do extenso canal de navegação no norte da província fora vista como símbolo do ingresso no mundo civilizado. Sua defesa exaltava a riqueza dos recursos naturais e da produção agrícola regional

⁵¹ O conceito de elite foi elaborado por Pareto e Mosca, no final do século XIX e início do XX, em oposição frontal à teoria marxista que concebia a luta de classes como fator de divisão da sociedade capitalista. BOBBIO, Norberto. “Teoria das elites”. In. BOBBIO, Norberto (*et. all*). *Dicionário de Política*. Coord. trad. João Ferreira; Rev. Geral João Ferreira e Luis Guerreiro Pinto Cacaís. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998, pp. 385-391.

⁵² MATTOS, Ilmar R. de. *O Tempo Saquarema: formação do Estado Imperial*. 2. ed. São Paulo: Editora HUCITEC, 1990, p. 57.

⁵³ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia e Poder no Segundo Reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Co., 1854-1866*. Tese de Doutorado em História apresentada na FFLCH/USP. São Paulo: USP, 1997. (mimeo)

associada aos avanços da ciência e das tecnologias que haviam feito o progresso das nações. Em torno desses ideais amalgamaram-se aos interesses daquelas frações de classe, transformando-se em projeto conduzido pelos futuros saquaremas de inclusão do Brasil no concerto das grandes nações. Sobre o conceito de classe senhorial formulado por Mattos, Théó Lobarinhas afirma não haver dúvidas quanto a sua contribuição, posto que

(...) representou, na historiografia brasileira um grande avanço, no que concerne às interpretações sobre o Império do Brasil, porque permite pensar a construção do Estado Imperial como um produto da dominação que os setores proprietários - de terras, escravos ou recursos monetários - estabelecem em defesa de seus interesses.⁵⁴

Tal concepção de Estado, de acordo com Lobarinhas, permite desmistificar o chamado “poder pessoal” do imperador, atribuindo-lhe importância em face daquilo que representava como modo de ação da classe proprietária, “ao mesmo tempo em que rompe com o reducionismo de atribuir a uma burocracia o papel de construtora do império”, ou mesmo a realização de tal ação a uma elite.⁵⁵ Mas, adverte que, se por um lado o conceito permite avançar na complexidade da formação social e construção do Estado ao perceber a classe dominante a partir de seus estratos sociais distintos, por outro obscurece a própria diversidade de origem entre esses grupos, seja do ponto de vista social ou regional.

Para tanto, propõe compreender a natureza e dinâmica do Estado Imperial brasileiro como produto da luta entre classes sociais e suas frações pelo controle do Estado, consideradas também em sua dimensão regional⁵⁶, proposição com a qual concordamos plenamente. Entende o autor que a base da formação da classe não está nos elementos de coesão existentes, mas no lugar ocupado na produção social, conjunto de atividades como define, “que integram sua realização da riqueza material, na medida em que a produção, distribuição, troca e consumo fazem parte de um mesmo processo”.

Em vista disso, Théó Lobarinhas entende a existência de um “bloco no poder” – composto a partir da aliança entre negociantes, proprietários de terras e escravos do sudeste – no processo de construção de hegemonia a fim de compreender a natureza e dinâmica desse Estado e seu caráter heterogêneo, com base nas diferenças regionais e na diversidade da extração social dos agentes que dele participam. Nesse sentido, o autor defende não se poder

⁵⁴ PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. “As classes sociais na construção do império de Brasil”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *Estado e historiografia no Brasil*. Niterói: EdUFF, 2006, p. 79.

⁵⁵ MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *Op. cit.*, p. 79.

⁵⁶ *Idem*, p. 82.

colocar no mesmo “lugar social” todos os grupos proprietários do império, sob o risco de se perder de vista suas diferenças.

Entendemos que o conceito de *classe senhorial* de Ilmar de Mattos, que abriga a classe proprietária com suas diversas frações, além de outras ligadas à burocracia e aos profissionais liberais, se por um lado resvala para uma conceituação que prima por certa generalização, por outro mantém coerência com o perfil social e econômico do século XIX.

Tal foi a *não especialização* daqueles homens de negócios que, não raro, gozavam do status social conferido aos proprietários de escravos ao mesmo tempo em que direcionaram seus investimentos para campos diferenciados - seja do tráfico transatlântico, seja nos setores de abastecimento ligados ao mercado interno ou em companhias de navegação/cabotagem e transportes terrestres, esses últimos notadamente na segunda metade do XIX - ou mesmo seguiram trajetórias políticas assumindo cargos na burocracia do Estado. Dito de outra forma, graças a esse traço de não especialização, esses homens *que também construíram o império* mantiveram-se paralelamente atrelados a vários investimentos sem que houvesse uma definição específica do “lugar social” que ocupavam – posto poderem estar a um só tempo em muitos lugares.

Nesse sentido, pensamos que dentro dos limites de uma sociedade escravista de fato a propriedade de homens e de terras amalgamou interesses de grupos proprietários que, embora diferenciados, não perderam de vista os interesses que tinham em comum. Imbuídos dos ideais de Civilização, cujos referenciais foram buscados nos países desenvolvidos da Europa e nos Estados Unidos, a permanência da escravidão no Brasil conviveu com os esforços modernizantes voltados para a ampliação da infraestrutura de transportes, aperfeiçoamento das culturas agrícolas, maquinários e formação de companhias, por exemplo, sem que qualquer um deles fosse afetado.

Interpretação diferente daquela proposta por José Murilo de Carvalho e por Ilmar R. de Mattos foi apresentada por Richard Graham acerca da formação do Estado e do papel da política no século XIX. Sua análise propõe explicar a formação do Estado centralizado a partir das práticas clientelistas que lhe deram conformação, permitindo perceber o significado dos relacionamentos pessoais dentro de uma ordem política que se apresentava ostensivamente impessoal aproximando-se, sobre vários aspectos, da tese de Oliveira Viana e dos debates travados, sobretudo entre as décadas de 1930-60.

O funcionamento das eleições nas vilas e cidades no período estudado pelo autor entre 1840 e 1889 punha em evidência dois níveis de clientelismo que funcionavam no âmbito local e nacional. Entrelaçavam-se assim, na ocasião das eleições, a proteção de pessoas humildes e o preenchimento de cargos governamentais. Funcionando como medida de poder, as eleições reiteravam o prestígio dos chefes nas suas localidades ao mesmo tempo em que os credenciavam a alcançar outros patamares da vida política, condição essa que reforçava ainda mais sua liderança local, pois:

Indicações para cargos oficiais ajudavam a aumentar o prestígio de um chefe, esse fato impelia-o a fazer pedidos às autoridades provinciais, aos membros do Congresso nacional, a Ministros de Gabinete e até ao presidente do Conselho de Ministros. Para demonstrar seu mérito para tais indicações, tinha de vencer mais eleições, de forma que, de uma maneira circular, mas real, ele era uma liderança por ganhar a eleição e ganhava por ser uma liderança. Por conseguinte, o próprio chefe local estava enredado num sistema que o fazia cliente de outra pessoa, a qual também dependia de outras, numa série de ligações que iam até a capital nacional.⁵⁷

Os Gabinetes dependiam tanto ou mais dos chefes locais do que estes deles. A concessão de cargos como o de Oficial da Guarda Nacional e Delegado de Polícia, além da designação daquele que seria o Juiz Substituto de um município era direcionada para os que ocupavam posições de poder em seus municípios e distritos. Personificavam o Estado e alimentavam os esquemas do poder local fortalecendo também o Governo central. Através da densa análise da vida política do Império, entrelaçada com as situações cotidianas que revelavam os códigos culturais e a complexidade das relações sociais no Brasil do Oitocentos, Richard Graham procurou mostrar que a construção do Estado centralizado fundamentou-se nas práticas clientelistas. Nesse sentido, o presidente de província cumpria um importante papel, uma vez que mediante circunstâncias específicas poderia demitir um juiz de paz ou afastar um presidente de uma mesa eleitoral, ou até mesmo adiar a realização das eleições.⁵⁸ Numa extensa rede de cargos, pedidos de nomeações, favores, alianças partidárias e ligações familiares entrelaçavam-se patrões e clientes que integravam a pirâmide social exercendo os papéis mútuos de concessão e recebimento de favores.

Para Graham os mais importantes atores políticos eram os chefes rurais. Em artigo sobre a constituição do Estado e da nação brasileira⁵⁹, o autor retoma a questão das práticas

⁵⁷ GRAHAN, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Tradução de Patronage and Politics in Nineteenth-century Brazil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997. *Op. cit.*, pp. 17-18.

⁵⁸ O juiz de paz poderia ser demitido por não residir na paróquia para a qual fora designado. Já o presidente de uma mesa eleitoral poderia ser afastado caso acumulasse outro cargo público incompatível com suas funções. GRAHAN, Richard. *Idem*, p. 117.

⁵⁹ GRAHAM, Richard. *Construindo uma nação no Brasil do século XIX: visões novas e antigas sobre classe, cultura e Estado*. Disponível em <http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol05_mesa1.html>

políticas no império e do clientelismo. Afirma ter o Estado central, portanto, desempenhado a tarefa de forjar a nação e construir o sentimento de nacionalidade. A essência da coesão estava, de fato, na rede de clientelismo e patrocínio através da qual os líderes locais legitimavam seus poderes ao mesmo tempo em que apoiavam a monarquia. Esta exercia o papel simbólico nesse processo.

Alimentando o debate, opinião divergente em relação ao papel exercido pela Coroa pode ser verificada na crítica feita por Lilia Schwartz⁶⁰ ao artigo publicado por Graham em 2001. Assinala a autora a ênfase na primazia do Estado monárquico, símbolo da centralização, asseverando que diante da reduzida participação política, da estreita concepção de cidadania no Brasil do século XIX e da frouxidão das instituições, prevaleceu o símbolo do Imperador, figura maior.⁶¹ Para Schwartz, não há como entender a centralidade do poder local sem destacar a relevância do poder moderador e o caráter frágil dos partidos organizados a partir de 1837, divididos entre liberais e conservadores.

Era relevante o teatro da corte para a afirmação política do Segundo Reinado, bem como os fatores simbólicos de legitimação de uma realeza que oscilava entre dois pêndulos: a imagem de um Estado que perseguia os valores da Civilização e uma estrutura econômica e social pautada na escravidão. Nos anos 1850, diversos fatores contribuíram para a efetivação do modelo político centralizador. A periferia tinha seu papel, considera a autora, mas gravitava no entorno do poder central.

A ênfase de Graham na hegemonia dos senhores de terras sobre o Estado é refutada também por José Murilo de Carvalho. O autor aponta para os equívocos conceituais que giram em torno dos termos “clientelismo”, “mandonismo”, “coronelismo” e outros, cuja imprecisão e real complexidade teórica e prática obrigam, a seu ver, a um esforço de revisão.

Ao definir conceitualmente o clientelismo, o autor denuncia o uso generalizado do termo.⁶² De modo geral, ele define um tipo de relação entre atores políticos envolvendo

⁶⁰ SCHWARCZ, Lilia K. Moritz. “Um debate com Richard Graham ou ‘com estado mas sem nação: o modelo imperial brasileiro de fazer política’”. Disponível em : <http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol5_mesa3html>

⁶¹ _____ *As barbas do Imperador: D Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

⁶² José Murilo de Carvalho, em artigo publicado em 1997, na qual dialogou com a obra de Richard Graham, publicada no mesmo ano, apontava para a imprecisão e inconsistência teórica no uso de conceitos como mandonismo, coronelismo, clientelismo, patrimonialismo e feudalismo, bem como sua aplicação no entendimento das relações políticas no Brasil. Tal revisão esbarra numa disputa acadêmica inútil, segundo ele, que reflete visões “do Brasil de hoje, ou mesmo visões mais gerais sobre as leis e tendências das trajetórias das sociedades.” O importante nisso não é discutir a existência da dominação, adverte, isso é fato. Importa saber se ela procede “da dinâmica de um conflito de classe gerado na sociedade de mercado” na transformação do

concessão de benefícios públicos seja na forma de emprego, benefícios fiscais, isenções em troca de voto e apoio político.⁶³ Nesse sentido, reporta-se à análise de Graham e à apropriação feita por ele do conceito de clientelismo - para interpretar a relação patrão-cliente como característica da política brasileira do XIX – em que parece considerar, de forma insatisfatória, o papel do Estado nessa relação. Isto porque, a seu ver, ao analisar as relações clientelares que formavam as redes políticas a análise de Graham realiza uma inversão do conceito pela ênfase depositada no senhorio rural reduzindo o Estado, praticamente, a cliente numa relação em que ele, por ser a parte mais poderosa, representa o patrão.

Em resposta a algumas das críticas formuladas por Lilia Schwarcz (e dirigindo-se também a Thomas Holloway), Graham reafirma sua ênfase nos fazendeiros, detentores de poderes locais e regionais, legitimados pela Coroa. Ao mesmo tempo retribui a crítica ao discordar de Schwartz e de outros historiadores, apontando para o convencionalismo daquelas análises postas na reiteração do poder político do monarca.

Sem prolongar o instigante debate entre Graham, Carvalho e Schwarcz, pensamos que seria útil retomar, nesse ponto, ao início do presente capítulo e às considerações postas na centralidade dos potentados rurais, inseridas no debate sobre a formação do Estado. Os debates historiográficos recuperados no presente texto, embora de forma simplificada, tem por objetivo mostrar os avanços das análises historiográficas no sentido de criar modelos explicativos que considerem a complexidade social do império para além das cadeias clientelares. Se por um lado encontramos em Graham preciosos instrumentos para a compreensão das práticas políticas instituídas legalmente – e suas facetas cotidianas marcadas pelas relações sociais - por outro concordamos que tal análise não deve obscurecer a compreensão de um Estado marcado por um crescente processo de centralização ao qual lideranças locais e regionais procuraram se alinhar através de variadas estratégias, entre elas, *também*, as práticas clientelistas.

feudalismo na moderna sociedade industrial, através do “contratualismo, representação de interesses, partidos políticos, liberalismo político” ou se na expansão do poder do Estado, que ao penetrar lentamente na sociedade o faz englobando as classes “via patrimonialismo, clientelismo, populismo, corporativismo”. CARVALHO, José Murilo. “Mandonismo, Coronelismo, Clientelismo: uma discussão conceitual”. *Dados*, vol. 40, nº. 2. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52581997000200003&lng=en&nrm=iso&tlng=pt> Richard Graham replicou o comentário de José Murilo de Carvalho e de Lília M. Schwarcz. Disponível em: <http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol5_mesa4.html>

⁶³Para tanto, o autor reporta-se à literatura internacional. KAUFMAM, Robert R. *Corporatism, Clientelism, and Partisan Conflict: A Study of Seven Latin American Countries*. In J. M. *Autoritarianism and Corporatism in Latin America*. Pittsburg, University of Pittsburg Press.

Importa observar que as obras José Murilo de Carvalho e dos demais autores que operam com o conceito de elite, a exemplo de Maria Fernanda Vieira Martins⁶⁴, Wilma Peres Costa e Cecília Helena de Salles Oliveira⁶⁵, somam importantes contribuições para o mapeamento das trajetórias de vida, carreiras políticas e atividades econômicas dos grupos dominantes do império, embora o presente trabalho não se coadune com os conceitos de elite e Estado imperial formulados por Carvalho. Devemos lembrar ainda que de acordo com o referido autor, após a Independência o aparelho de Estado foi ocupado por uma espécie de casta de letrados, formando-se um grupo burocrático fechado em torno do imperador. Circulando entre vários cargos administrativos e por diversas províncias esse grupo de formação homogênea e devidamente treinado para o exercício de suas funções não se identificava com as questões locais, mas com um projeto político alinhado com as necessidades do governo imperial no sentido de garantir a unidade e a centralização do Império. Foi em torno dessa elite socialmente homogênea e preocupada mais com as questões nacionais do que, propriamente, com interesses locais, que teria se dado a centralização política. Esse corpo burocrático, constituído em torno do imperador e assemelhado, conforme Soo-Pang e L. Ron, aos “mandarins training” seria responsável pela estabilidade política e a integridade territorial do Estado imperial.⁶⁶

Na mesma linha de análise sobre a atuação das elites políticas do império Miriam Dolhnikoff⁶⁷ defende que a unidade territorial e a construção do Estado não estavam subordinadas à centralização política consolidada no II Reinado como destacaram Carvalho e Mattos. Para a autora, retrocedendo aos avanços das reformas liberais na década de 1830 a centralização do Estado foi fruto de um arranjo institucional envolvendo estas últimas e governo central. Dolhnikoff toma como exemplo as províncias de São Paulo, Rio Grande do Sul e Pernambuco e destaca o alinhamento de suas elites a um projeto federalista posto acima de seus interesses regionais. Em outras palavras, uma espécie de *pacto* através do qual as Assembleias gozaram de autonomia significativa.⁶⁸ Embora discorde de Carvalho em alguns aspectos a autora não se afasta, entretanto, da idéia em comum de um consenso intraelites,

⁶⁴MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar*- um estudo sobre a política e elites a partir do Conselho de Estado (1842 – 1889). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

⁶⁵COSTA, Wilma Peres e OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles (orgs.). *De um Império a outro: formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild: FAPESP, 2007.

⁶⁶EUL-Soo-Pang & RON L. Seckinger the Mandarins of Imperial Brazil. *Corparative Studies in Society and History*, Cambridge, v. 14, n.2, p. 215-144, mar.1972 Apud MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *O Imperial Instituto Fluminense de Agricultura: elites, Política e Reforma Agrícola (1860-1897)*. Dissertação de Mestrado apresentada no Curso de Pós-Graduação em História. Niterói: UFF, 1995, p. 21. (mimeo)

⁶⁷DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005.

⁶⁸A autonomia provincial insidia sobre questões como tributação, empregos municipais e provinciais, obras públicas, força policial. *Idem*, p. 18.

fator que dirimiu conflitos e foi responsável pelo alinhamento destas em torno de um projeto comum de nação.

Semelhante pressuposto não encontra respaldo no trabalho de Maria de Fátima S. Gouvêa. A autora concentra sua análise na província do Rio de Janeiro, importante centro político e econômico do país, e no papel desempenhado pela Assembleia legislativa fluminense na dinâmica da política imperial. A obra procura resgatar a importância dos espaços políticos intermediários, regionais e locais e sua inserção na política do império, propondo-se a reunir subsídios que permitam refutar certa concepção, ainda em voga na historiografia, de Estado centralizado instituído a partir da autoridade de uma elite latifundiária e escravista.

Certamente, a Assembleia fluminense constituiu-se num importante espaço político situado entre os poderes locais e demais instâncias de poder como a Câmara dos Deputados, o Senado e o Conselho de Estado, uma vez que vários personagens de relevo na política do império inscreveram seus nomes no rol de presidentes de província e deputados fluminenses. Foi também um espaço de manobras e de expressão dos poderes locais e regionais, sobretudo no contexto da centralização em torno do poder central. Portanto, vale assinalar que estamos entendendo a Assembleia provincial como esse espaço intermediário de poder que abrigou representações de grupos e frações de classe na defesa de interesses de suas regiões (menos do que, propriamente, em torno de um projeto federalista). Ao mesmo tempo, esses grupos buscaram salvaguardar os interesses das lavouras escravistas fluminenses frente às políticas empreendidas pela Coroa, sobretudo a partir da década de 1870, mas nem sempre com êxito.

O papel desempenhado pelos políticos fluminenses, no entanto, não pode ser tomado como referência para se entender o papel das Assembleias provinciais como um todo. A própria autora reconhece que a proximidade da Corte e a importância política e econômica do sudeste, notadamente da economia cafeeira no século XIX, fizeram da Assembleia provincial fluminense um espaço privilegiado de discussões que refletiam e foram ao mesmo tempo reflexo das políticas impetradas pelo governo imperial.⁶⁹

A Assembleia Provincial, segundo Gouvêa, dava aos políticos fluminenses “um espaço importantíssimo no desenrolar dos conflitos políticos existentes entre os grupos locais

⁶⁹ Tais prerrogativas não alcançaram outras províncias do império, como mostra Evaldo Cabral de Mello ao mostrar as insatisfações do norte em relação às políticas e recursos do governo imperial destinadas ao sul. Cf. MELLO, Evaldo Cabral. *O norte agrário e o império – 1871-1888*. 2. Edição revista. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

da província”⁷⁰, embora a maioria deles não possuísse força suficiente para salvaguardar sozinhos os interesses de seus municípios. Os principais líderes eram frequentemente reeleitos e apenas um pequeno grupo de deputados, amparado numa complexa rede de relações criada dentro da Assembleia, costumava manifestar-se e influenciar os demais. A maioria dos políticos, no entanto permanecia silenciosa, exceto naquelas sessões em que era discutido o orçamento provincial, tema de grande importância para os interesses locais. A organização administrativa exigia de seus integrantes um razoável grau de profissionalismo que não raro esbarrou “na objeção dos fazendeiros fluminenses, homens que constantemente se preocupavam mais com seus projetos e com seus interesses pessoais”⁷¹, observa a autora.

Nesse ponto, julgamos pertinente destacar a atuação desses deputados fluminenses na defesa de interesses locais e regionais e na busca de ajuda financeira da província para seus associados. Tais procedimentos, portanto, não se coadunam com o forte viés federalista exemplificado no pacto das elites provinciais com o governo central e apontado por Miriam Dolhnikoff como sendo a chave de explicação da estabilidade política do Estado e controle sobre o território. Para a Dolhnikoff, “o projeto nacional foi capaz de articular as diversas elites provinciais, uma vez que estas não se confundiam com as forças localistas”.⁷² Grosso modo, essas *elites locais*, constituídas em *elites políticas*, teriam aberto mão de seus interesses, à semelhança de Carvalho, a fim de se alinharem às diretrizes definidas pelo Governo central.

Com efeito, pensamos ser a suposta diferenciação entre essas duas elites a base sobre a qual a autora sustenta a hipótese da separação entre os interesses localistas e aqueles atrelados ao governo central. As elites provinciais seriam peças importantes do pacto. Era através delas que o governo Imperial recebia apoio em troca da relativa autonomia concedida às Assembleias provinciais. Entretanto, tratando-se da província fluminense tal diferenciação entre elite local e provincial, a nosso ver, não se realiza empiricamente.

No caso das obras públicas como a do canal Campos - Macaé e de outras que veremos mais adiante, observamos que seus principais protagonistas foram importantes chefes políticos locais/regionais e que, eleitos para a Assembleia defenderam projetos em benefício de suas regiões de origem e não raro, em favor de interesses próprios ou de seus associados. Nesse sentido, pensamos que a despeito das contribuições de Miriam Dolhnikoff ao tema, as

⁷⁰GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *O império das províncias*: Rio de Janeiro, 1822-1889. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 127.

⁷¹ *Idem*, p. 80.

⁷² DOLHNIKOFF, Miriam. *Op. cit.*, p. 83.

análises desenvolvidas por Maria de Fátima Gouvêa, focadas na província fluminense, permitem maior diálogo com o presente trabalho. Ainda que, ideologicamente imbuídos de um projeto de construção da nação com base nos princípios da Ordem, Civilização e defesa dos interesses escravistas, os investimentos públicos e privados voltados para a melhoria do sistema viário da província beneficiaram suas terras e o escoamento de suas produções. Buscavam ao mesmo tempo integrar as diversas áreas produtivas concorrendo para seu desenvolvimento.

Baseado em tais considerações esse trabalho pretende contribuir para uma análise das relações entre Estado, negócios e política no século XIX tomando como premissa a concepção de Estado ampliado e a atuação das classes e suas frações, principalmente no que tange aos interesses de grupos regionais, na condução de seus projetos e negócios.

A opção teórica desenvolvida nessa pesquisa alinha-se à interpretação de Ilmar R. de Mattos para quem a construção do Estado Imperial ocorreu *pari passu* com a construção da classe senhorial. Constituiu-se o lócus dos dirigentes saquaremas que a partir e através dele exerceram a direção intelectual e moral sobre o conjunto da sociedade.⁷³ Alinhadas em torno da idéia de Civilização e dos interesses escravistas algumas frações específicas da classe senhorial em formação, notadamente aquelas voltadas para a agroexportação, se consolidaria como classe dirigente. Sua consolidação enquanto classe senhorial, concomitante ao processo de centralização do Estado, ancorou-se em mecanismos de coerção, mas foram os dispositivos ideológicos que garantiram a hegemonia da classe.

Ricardo Salles, ao analisar o processo de formação da classe senhorial chama atenção para o fato de a mesma ter se consolidado como classe dominante nacional. Tendo como núcleo dirigente a Trindade Saquarema do Partido Conservador, a classe senhorial representou principalmente os interesses dos grandes proprietários rurais escravistas da Bacia do Paraíba do Sul, submetendo e incorporando interesses de grupos e de outras frações da classe dominante. Para o autor a direção moral e intelectual empreendida pelos saquaremas⁷⁴ teve como marco o ano de 1847, com a criação o cargo de Presidente do Conselho de Ministros, o que representou um marco na estabilização do sistema político do império. O alinhamento dos fazendeiros do norte da província com os saquaremas também foi fundamental para que se efetivasse o projeto do canal Campos - Macaé.

⁷³ MATTOS, Ilmar R. de. *Op. cit.*

⁷⁴ Ricardo Salles, em texto inédito, defende a tese de que os saquaremas constituíram-se em intelectuais dirigentes. SALLES, Ricardo. "O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado". Texto inédito e permitido pelo próprio autor.

Nesse sentido, pensamos que o êxito da consolidação e centralização do Estado Imperial deveu-se também às inúmeras “costuras” feitas entre Coroa e poderes regionais. Na Assembleia Provincial, instância política com projeção após o Ato Adicional de 1834, evidenciou-se a disputa entre as diversas regiões produtoras escravistas. Nesse jogo, pessoas e grupos dominantes ali representados se valeram também de suas relações pessoais, alianças matrimoniais e relações de reciprocidade a fim de projetarem suas regiões, de modo a que os interesses locais/regionais fossem tomados por interesses do todo, do grande Estado Imperial em vias de expansão.

Trabalhos historiográficos para o estudo da família muito tem a dizer sobre as práticas políticas no século XVIII ao acentuarem o fenômeno sociológico da formação das redes sociais envolvendo relações de parentesco e alianças, compromissos e relações de solidariedade e reciprocidade estabelecidas entre desiguais. Nessa linha, Maria Fernanda Martins esquadrinha as redes de poder e aliança que convergem no Conselho como forma de articular categorias, tais como Elites, Estado e Cultura Política, para além dos conceitos bipolares, que tomam este último ora como veículo de realização dos “interesses de classe”, ora como agente independente de uma burocracia patrimonial.⁷⁵

Autores como Antonio Manoel Hespanha e Ângela Barreto Xavier ao tratar das sociedades de Antigo Regime direcionam suas análises também para as redes de relações em torno daquilo que chamaram “economia do Dom”, e que consistia nos compromissos que estruturavam o modo de ver, pensar e agir daquela sociedade. Para os autores, a reciprocidade ultrapassava mesmo a mera realização de interesses econômicos na esfera do mercado, tributárias que eram de uma lógica tradicional.⁷⁶ Suas permanências nas economias modernas expressaram as tensões produzidas pela disputa entre essas lógicas no espaço público, na medida em que ele se constituía num espaço de direitos e de impessoalidade.

Com efeito, longe de entendermos que as práticas políticas no século XIX fossem mera continuidade do século XVIII, tampouco pensamos terem sido banidas. A sociedade do Oitocentos assistiu a formação do arcabouço político e institucional do império em direção à efetivação dos direitos. Foi também atravessada por práticas tradicionais e outras de natureza capitalista a elas sobreposta, mas ainda não naturalizada, posto que a instauração de uma lógica capitalista não se realizaria naquele século. Estas últimas, expressas na formação de

⁷⁵ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte... Op. cit.*

⁷⁶ FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda Baptista, GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI - XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

companhias e investimentos financeiros, coexistiram com uma conduta social de traços patrimonialistas, pautadas na propriedade de homens e terras, na difícil distinção entre patrimônio público e privado, nos laços de parentesco que operaram dentro de uma lógica outra, construída no Brasil escravista. Nas palavras de Ivan Velasco, a partir da constituição e do desenvolvimento do Estado-nação “inicia-se um longo processo de polarização e, pelo menos tendencialmente, de inversão. Momento privilegiado para explorar a dinâmica dos rearranjos operados na dimensão da política e na redefinição das redes de poder, suas bases e suas funções”⁷⁷.

1.3 - Negócios, interesses regionais e melhoria das vias de transporte no sudeste escravista

Expressivas foram para a colônia as mudanças causadas pela vinda da família real para o Rio de Janeiro, em 1808. Entre elas, destacam-se as crises permanentes de abastecimento da Corte durante o governo de D. João VI e Pedro I que evidenciavam a deficiente produção de gêneros de primeira necessidade no centro-sul. O mercado carioca em expansão exigia estradas e vias de comunicação internas além de novas áreas de cultivo, necessidades que nortearam as políticas de integração do Rio de Janeiro com sul de Minas conduzidas por D. João.⁷⁸

No início do século XIX, experimentava a economia fluminense um período de expansão. A chegada em terras fluminense de colonos de São Paulo e das Minas Gerais promoveu o surgimento de novos municípios na região sudoeste, transformando-a numa das mais importantes áreas de produção agrícola do Rio de Janeiro.⁷⁹

Em vista disso os investimentos na melhoria dos caminhos refletiram a urgente necessidade, sobretudo naquele momento, de aplicação de recursos em infraestrutura de transportes, o que nos permite perceber a atuação dos diversos grupos de políticos fluminenses no sentido de requerer melhorias para suas regiões de origem.⁸⁰ Graças ao Ato

⁷⁷ VELLASCO, Ivan de Andrade. “Clientelismo, Ordem privada e Estado no Brasil oitocentista: notas para um debate.” In: CARVALHO, José Murilo de, NEVES, Lucia Maria Pereira das (orgs.). *Op. cit.*, p. 91.

⁷⁸ LENHARO, Alcir. *Op. cit.* Sobre a trajetória econômica e a inserção política dos grupos mercantis ligados ao abastecimento da Corte ver PIÑEIRO, Theo Lobarinhas. *Op. cit.*; ver ainda CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Nos caminhos da acumulação: negócios e poder no abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro (1808-1835)*. Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH. Niterói: UFF, 2002. (mimeo)

⁷⁹ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *Op. cit.*, p. 42.

⁸⁰ A respeito da construção da Estrada do Comércio, que ligava o Rio de Janeiro ao município de Vassouras, e da atuação do negociante e senhor de engenho, depois fazendeiro de café em Vassouras, João Rodrigues Pereira de Almeida na Real Junta do Comércio ver. LOPES, Walter de Mattos. *A Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação deste Estado do Brazil e seus domínios Ultramarinos: um Tribunal de*

Adicional de 1834, a província do Rio ganhara jurisdição própria. Na Assembleia, os deputados fluminenses inseridos nos quadros administrativos provinciais buscariam defender seus interesses locais e regionais. A partir da década de 1840 essa tendência esteve orientada, segundo Maria de Fátima S. Gouvêa, em direção às áreas centro-leste e norte, impulsionadas não só pela expansão cafeeira, mas também pelo incremento de outras culturas, notadamente a canavieira.⁸¹

Nesse sentido, os grandes projetos para a melhoria dos transportes contaram com grande apoio financeiro dos cofres públicos tanto em virtude da importância da economia exportadora quanto da navegação de cabotagem para o comércio e exportação dos produtos regionais. A expansão cafeeira havia recolocado para as autoridades provinciais a necessidade de abertura e melhoria dos caminhos, conforme se verifica na fala do primeiro presidente de província do Rio de Janeiro, Joaquim José Rodrigues Torres em 1836, que ao afirmar a impossibilidade de recuperar todas as estradas estabelecia serem prioritárias aquelas que serviam à expansão cafeeira.⁸²

No pós 1850, a construção de ferrovias deu novo alento à cultura do café unindo os centros produtores do interior ao Rio de Janeiro, afirma Ilmar de Mattos, possibilitando “a expansão das grandes propriedades e com elas o predomínio das grandes famílias e o domínio da escravidão”.⁸³ Em Vassouras, importantes grupos familiares como os de Francisco José Teixeira Leite e de Laureano Correia e Castro, barão de Vassouras e barão de Campo Belo respectivamente, destacaram-se pela propriedade de terras e escravos. O primeiro fazendeiro, também capitalista e banqueiro, foi o responsável pela idealização e patrocínio da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II.⁸⁴

Algumas propriedades estavam situadas ao lado da ferrovia como a da marquesa de Baependi, viúva de Manuel Jacinto Nogueira da Gama (Marquês de Baependi) e filha do negociante Brás Carneiro Leão. Em Valença, destacou-se a família, originária das Minas

Antigo Regime na Corte de D. João (1808-1821). Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH. Niterói: UFF, 2009. (mimeo)

⁸¹ GOUVÊA, Maria de F. *Op. cit.*, pp. 42-47.

⁸² RIO DE JANEIRO. *Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro. Paulino José Soares de Sousa dirigido à Assembléa Geral Legislativa em 18 de outubro de 1836*. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u815/index.html>>

⁸³ MATTOS, Ilmar. R. de. *Op. cit.*, p. 63.

⁸⁴ A respeito da ferrovia D. Pedro II ver EL KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982. A respeito de Vassouras ver: STEIN, Stanley. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961; SALLES, Ricardo. *Vassouras, século XIX - Senhores e Escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

Gerais, a do bacharel em Direito Estevão Ribeiro de Resende que foi barão, conde e marquês de Valença. Além de desembargador, foi ainda deputado por Minas Gerais, ministro de Pedro I e senador⁸⁵. Outro personagem de relevo, o barão e visconde de Ipiabas, Peregrino José de Américo Pinheiro foi comandante superior da Guarda Nacional e importante chefe político local, ligado ao Partido Conservador da Província fluminense e casado com a filha do comandante Francisco das Chagas Werneck, membro da destacada família de Francisco Peixoto de Lacerda Werneck, barão do Pati do Alferes e grande proprietário em Vassouras e Iguaçu. O barão do Pati do Alferes reuniu vários títulos nobiliárquicos, além de comandante superior da Guarda Nacional, não hesitando em “unir seu destino ao da força política que levava a cabo a política do Regresso na Corte”.⁸⁶

O perfil de algumas famílias proprietárias de terras e escravos estabelecidas na província fluminense no século XIX, conforme apontado por Ilmar de Mattos remete às trajetórias pessoais e de grupos familiares nas quais se verifica o entrecruzamento de aspectos como riqueza e poder político. Alianças matrimoniais se constituíram em estratégias que concorreram para a reprodução e manutenção do prestígio social desses e outros importantes fazendeiros locais, garantindo sua projeção e atuação no cenário político imperial, notadamente no II Reinado.⁸⁷

Considerando o papel que ocupavam como lideranças locais ao mesmo tempo inseridas em instâncias de poder mais amplas e graças a suas redes de sociabilidade e alinhamentos políticos, esses fazendeiros puderam amealhar recursos em favor de seus protegidos locais, além de cooptar recursos públicos - como a garantia de juros dada pelo governo a companhias formadas para abertura e melhoramentos das vias de transporte - em benefício das suas regiões de origem e, por extensão, de seus próprios investimentos.

Entretanto, como já afirmado anteriormente, nem sempre as conjunturas políticas foram favoráveis ao desenvolvimento de alguns negócios. Passemos alguns casos em revista, como o do comendador Francisco José Cardoso, negociante e proprietário de embarcações no sul fluminense e deputado à Assembleia provincial que obteve, na década de 1830, privilégio para construção de um canal ligando Itaguaí ao porto do Casaca, próximo à foz do rio de

⁸⁵ A respeito da nobreza mineira e sua participação política nas Minas Gerais ver SARAIVA, Luiz Fernando. *O Império das Minas Gerais: café e poder na zona da Mata Mineira, 1853-1893*. Tese de Doutorado defendida no PPGH. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008. (mimeo)

⁸⁶ MATTOS, Ilmar R. de. *Op. cit.*, p. 65.

⁸⁷ A respeito de relações familiares e o Conselho de Estado ver MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte..Op. cit.*

Itaguaí.⁸⁸ Também José Carneiro da Silva, barão e visconde de Araruama, igualmente deputado à Assembleia, defendeu na mesma época a necessidade da construção do canal Campos - Macaé, no norte fluminense, para o qual foi liberado um vultoso crédito do governo imperial para a província. Esses dois empreendimentos, em que pesem suas especificidades, apresentam alguns pontos em comum: foram implementados sob a condução de importantes lideranças locais que angariaram recursos e subsídios públicos utilizando-se do capital político que detinham e, por último, foram beneficiadas e prejudicadas por diferentes conjunturas econômicas e pelas reviravoltas políticas que incidiram sobre eles. Nos dois casos, as companhias formadas pretenderam viabilizar o transporte de cargas e passageiros ligando suas regiões de origem ao litoral, de onde deveriam seguir, principalmente, para o porto do Rio de Janeiro.

Outro caso destacado refere-se à Companhia de Navegação e Comércio do Mucuri, criada pelos irmãos Ottoni. Seu funcionamento deu-se entre os anos de 1844 e 1863.⁸⁹ Embora não se trate de companhia fluminense e sim mineira, seu exemplo serve de contraponto para a nossa análise, uma vez que sua formação data da mesma época em que foram concebidas as outras duas e sobre a qual, igualmente, incidiram os reflexos de mudanças na política do II Reinado.

1.4 - A Construção dos canais Campos - Macaé e de Itaguaí na Regência e Maioridade

O canal Campos - Macaé constituiu-se numa das obras mais onerosas aprovadas pela recém-formada Assembleia Provincial Fluminense. Facilitar o comércio fazendo avançar o “país no caminho da Indústria e da Civilização”, não foi tarefa fácil para as administrações formadas a partir de 1834. Em torno da melhoria dos caminhos da província ergueram-se projetos regionais e particulares, alinharam-se grupos políticos e econômicos e, não raro, colidiram na Assembleia interesses de alguns de seus deputados provinciais. Na arena política, acalorados discursos acenavam para as vantagens que trariam para a província algumas obras consideradas de grande utilidade.

⁸⁸ Sobre a família Cardoso e seu poder em Itaguaí ver MOREIRA, Gustavo A. Cardoso. *Uma família no Império do Brasil: os Cardoso de Itaguaí: um estudo sobre economia e poder*. Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH. Niterói: UFF, 2005.

⁸⁹ SILVA, Weder Ferreira da. *Colonização, Política e Negócios: Teófilo Benedito Ottoni e a trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863)*. Dissertação de Mestrado apresentado no PPGH. Mariana: UFOP, 2009. (mimeo)

Mal começavam os primeiros trabalhos na Assembleia fluminense, já o Relatório apresentado pelo segundo presidente de província, Paulino José Soares de Sousa, o visconde de Uruguai sublinhava, em 18 de outubro de 1836, a utilidade da “comunicação do interior do Paraíba com o Macaé por meio de um canal que desse a Campos um bom porto no oceano.”⁹⁰

Já há muito os campistas reclamavam uma saída para o mar que superasse as corredeiras e a falta dos ventos adequados para a navegação regular pelo Paraíba até São João da Barra, porto de saída das mercadorias do norte da província, principalmente, com destino ao Rio de Janeiro⁹¹. Afirma Sheila de Castro Faria, sobre as condições naturais da planície campista, que:

Até meados do século XIX, as condições de transporte e vias de comunicação internas da Baixada Campista, e desta para os portos de Macaé ou Rio de Janeiro, eram problemáticas. As estradas, justamente por serem terrenos alagáveis com precária drenagem natural (e artificial), sofriam muito com as chuvas. O que serviu para a criação de um solo extremamente fértil – o alagamento, nas enchentes, dos rios e córregos – impôs-se como obstáculo para escoar a produção desse mesmo solo.⁹²

A ideia da construção de um canal de ligação entre os dois municípios não era nova. Desde fins do século XVIII, José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, nomeado bispo de Olinda em 1794 e de Elvas em 1808, natural de Campos dos Goytacazes sugeria sua construção. A ideia foi defendida na obra *Ensaio Econômico sobre o Comércio de Portugal e suas Colônias*, publicado em Lisboa, no ano de 1794.⁹³

Algumas décadas mais tarde, um opúsculo escrito em 1836 por José Carneiro da Silva, intitulado *Memórias sobre canais e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e ao Commercio a construção destas obras*⁹⁴, reforçava a defesa de Azeredo Coutinho. Nas *Memórias*, o futuro barão de Araruama, filho do Capitão Manuel Carneiro da Silva e proprietário da fazenda Quissamã⁹⁵, freguesia de Macaé, reportava-se às grandes

⁹⁰ RIO DE JANEIRO. *Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro. Paulino José Soares de Sousa... 18 de outubro de 1836. Op. cit.*, p. 53.

⁹¹ São João da Barra, principal porto de saída da produção campista, possuía estaleiros desde 1740, quando se construiu o barco de carreira *São João e Almas*. Os sanjoanenses aperfeiçoaram-se na construção naval desde então e a maioria dos navios utilizados na navegação na planície campista saíam de suas oficinas. Ver OSCAR, João. *Escravidão e Engenhos: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis*. Rio de Janeiro: Achiamé, 1985, p.130.

⁹² FARIA, Sheila S. de Castro. *Terra e Trabalho em Campos dos Goitacases (1850-1920)*. Dissertação de Mestrado apresentada no ICHF. Niterói: UFF. 1986, vol. 1, p. 28. (mimeo)

⁹³ RODRIGUES, Hervé Salgado. *Op. cit.*, p. 97.

⁹⁴ SILVA, José Carneiro da. *Op.cit.*, p. 3.

⁹⁵ O capitão Manuel Carneiro da Silva foi capitão da aldeia dos índios de Quissamã, e proprietário da fazenda Mato de Pipa, 1777-1782, que deu origem ao núcleo urbano de Quissamã. Foi casado com Ana Francisca de Velasco Távora Barcellos Coutinho, que era herdeira do Morgado de Capivari, e da “nobreza da terra”

civilizações do passado e traçava detalhada descrição dos canais existentes em várias partes do mundo, ressaltando as vantagens da navegação para o desenvolvimento do comércio e indústria através dos tempos. Principiava desde os assírios, exaltando a grandeza dos templos e palácios da Babilônia, passando pela China e Egito com seus numerosos canais. Em seguida, descrevia os notáveis sistemas de canalização; os diques, aquedutos e galerias subterrâneas existentes na Europa continental, Inglaterra, Escócia, Estados Unidos, Canadá e tantos outros em construção ou projetos. Só na França, afirmava, até aquele momento existiam 64 canais concluídos. Além deles, 18 se achavam em andamento e mais 14 em projeto, destacando-se os canais de Languedoc, de Borgonha, de S. Quentin, o Canal de La Somme, de Bretagne ou de Nantes.

O autor das *Memórias* festejava a chegada desse *espírito de indústria* ao Brasil, expresso na construção do Canal da Pavuna, na abertura da Barra de Cabo-Frio e do canal ali projetado e no canal de Araruama, além da construção do Canal do Nogueira, em Campos e dos privilégios concedidos ao inglês H. Freese. Nesse sentido, prosseguia afirmando que,

(...) a abertura do Canal de Campos a Macaé, além de uma estrada de Cantagalo para aquele município e a ponte sobre o rio Parahyba; os privilégios concedidos à Companhia de navegação, comércio e colonização do Rio-Doce e seus afluentes; a companhia de Niterói para navegação por vapor em suas enseadas e rios; a de Gongo-soco para a mineração; além de outros concedidos para o melhoramento, ou abertura de novas estradas nesta Província do Rio de Janeiro, assim como em Minas, São Paulo, Bahia e Pernambuco... tudo isto nos dá as mais belas fundadas esperanças de vermos dentro de pouco tempo o comércio interior deste belo País nada ter a invejar aos daquelas potências que se acham mais avançadas na carreira da indústria, e civilização; tendo nós a nosso favor um clima excelente, um terreno rico em produções, e todo retalhado de rios, e lagos, ótimos para desenvolvimento aos sistemas de Canalização.⁹⁶

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 esteve voltada para o controle e proibição de abertura de caminhos, notadamente na região das Minas.

Apesar do grande crescimento demográfico da região mineradora, ainda no início do século XIX o chamado *Caminho Novo* era, praticamente, a única ligação entre as Gerais e o Rio de Janeiro. Algumas variantes abertas por D. João VI – como o *Caminho do Comércio*, a

fluminense dos senhores de engenho. Embora com perspectivas teórica e metodológica diferentes, a respeito do termo Nobreza da Terra, ver os trabalhos de FRAGOSO, João Luis R. “A Nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)”. *TOPOI*. Revista de História, n.º 1. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGHIS, 2000, pp. 45-122; SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Ser Nobre na Colônia*. São Paulo: EDUNESP, 2006.

⁹⁶ SILVA, José Carneiro da. *Op.cit.*, p. 29.

Estrada Nova e o *Caminho da Serra* visavam facilitar a comunicação do litoral com o planalto.⁹⁷ Porém, assim como os caminhos de acesso à Baixada Santista do Planalto Paulista, apresentavam inúmeras dificuldades para os que se arriscavam a seguir por eles.

Mas, se os caminhos por terra eram deficientes, também a navegação costeira não apresentava melhores condições. O comércio de cabotagem, setor tradicionalmente ligado ao capital colonial brasileiro e português, fora oficialmente proibido à participação estrangeira desde 2 de junho de 1816. Como afirmou Eulália Maria L. Lobo, com base nos quadros elaborados pelo negociante inglês John Luccock sobre o comércio do Rio de Janeiro no período de abril de 1813 ao primeiro trimestre de 1817 esse comércio caracterizou-se, até a segunda década do século XIX, pela estabilidade na composição de suas cargas, “praticamente as mesmas das últimas décadas do século XVIII”. Isto porque, fundamentalmente, “predominavam os gêneros alimentícios, os materiais da construção civil e naval, alguns metais, tecidos (em menor escala) e escravos”.⁹⁸

As embarcações usadas nesse tráfico, lanchas, sumacas, brigues e navios eram de pequeno e médio calados, com capacidade de carga de 50, 100, 150 e 200 toneladas, respectivamente. O comércio da cidade do Rio de Janeiro com a costa norte do Brasil incluía os distritos de Cabo Frio e Campos dos Goytacazes, ambos na província fluminense, e avançava em direção ao Espírito Santo, Porto Seguro, Bahia e Pernambuco.

Os principais portos do norte fluminenses eram Cabo Frio, Macaé e Rio das Ostras. O comércio com o primeiro, mais próximo, se fazia principalmente com lanchas. Mais ao norte, os dois últimos só eram acessíveis a barcos e, com o distrito de Campos dos Goytacazes o comércio era feito nos portos do rio Paraíba do Sul através de lanchas e sumacas.⁹⁹

O mapa a seguir (Figura 1) apresenta o recorte da parte ocidental da Província do Rio de Janeiro. Destacam-se o rio Paraíba do Sul e o traçado do canal Campos - Macaé. Partindo de Campos dos Goytacazes, o canal atravessava, em Macaé, as freguesias de Carapebus e Quissamã e chegava até a vila de Macaé. O traçado do canal sofrerá alterações na sua planta original, que serão apresentadas no capítulo 3.

⁹⁷NOVAES, Adriano. *Os Caminhos Antigos Fluminenses*. Disponível

em:<<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>>

⁹⁸LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *Op. cit.*, p. 90. Outra autora que utilizou os quadros de Luccock foi GORESTEIN, Riva. *Op. cit.* A respeito do mercador inglês, ver HEATON, Herbert. A Merchant adventurer in Brazil, 1808 - 1816. *The Journal of Economic History*, Vol. 6, N^o. 1 (May, 1946), p. 1-23.

⁹⁹LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *Op. cit.*, pp. 86-87.

Figura 1
Mapa do Litoral Norte da Província do Rio de Janeiro



Fonte: Trecho do Estado do Rio de Janeiro, que se destacam o litoral de São João da Barra, Campos, Macaé, Barra de São João, Cabo Frio, e Araruama. *Atlas do Império do Brasil*: os mapas de Candido Mendes 1868. Rio de Janeiro: Arte & História Livros e Edições, 2000, prancha XVI.

O mais importante eixo de comunicação terrestre do Rio partia do Porto de Estrela, localizado, no fundo da Baía de Guanabara e ia até Vila Bela, no Planalto Central. Por ele transitavam, diariamente, cerca de 250 mulas e havia uma ramificação para Cabo Frio e para o Leste.¹⁰⁰ Apesar das péssimas condições das estradas havia outras artérias como a estrada do leste que percorria a Praia Grande, Guaxendiba, Iguassu e se dirigia ao Espírito Santo, na qual se empregava, em média, 70 mulas por dia. Suprimentos tais como toucinho, queijo, ouro,

¹⁰⁰ Sobre o florescimento e a crise do município de Estrela no século XIX ver FRÓES, Vânia Leite. *O Município de Estrela. 1846 – 1892*. Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH. Niterói: UFF, 1974. (mimeo)

pedras preciosas, tecidos de algodão vinham de Minas, Goiás e Mato Grosso. Na Província do Rio de Janeiro, ainda segundo Eulália Lobo, dois grandes centros de intercâmbio com a capital – Macacu e Magé - escoavam suas mercadorias pelo Porto das Caixas e pelo Porto de Estrela, respectivamente.¹⁰¹

Com a presença da Corte portuguesa no Rio de Janeiro, esforços haviam sido envidados no sentido da melhoria das estradas, portos nativos, construção de pontes e abertura de novos caminhos que, malgrado as iniciativas, permaneceram insuficientes. Após a Independência, a aprovação da Lei de 29 de agosto de 1828 autorizava os “empresários nacionais e estrangeiros associados em companhias”, ou por seus próprios recursos, a empreender obras que tivessem “por objeto promover a navegação dos rios, abrir canais, ou construir estradas, pontes, calçadas ou aquedutos”.¹⁰²

Mais tarde, a expansão povoadora atrelada diretamente ao café promoveu a abertura de novos caminhos em terras fluminenses e paulistas. A melhoria dos transportes impulsionou a abertura de inúmeras estradas de ligação entre os municípios cafeeiros, apontando “todas elas em direções favoráveis ao escoamento da produção”, segundo Sérgio Buarque de Holanda. Constituíram, nas palavras do autor, “verdadeiras estradas do café, que só perderam sua função com o advento da era ferroviária, na segunda metade do século”.¹⁰³

No mapa 2 destaca-se a Estrada de Ferro Mauá, que uniu o município de Estrela à Raiz da Serra de Petrópolis. A estrada foi inaugurada em 1854 pela *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*, dirigida por Irineu Evangelista de Souza. No entanto, apesar da inauguração da linha férrea, a antiga estrada carroçável que ligava as duas localidades continuou ativa. Tendo em vista a dificuldade dos caminhos para chegar aos mercados mineiros, a Cia Estrada de Ferro Mauá se associou, em 1860, à União e Indústria, organizada pelo negociante Mariano Procópio Lage.¹⁰⁴

¹⁰¹ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *Op. cit.*, p. 99.

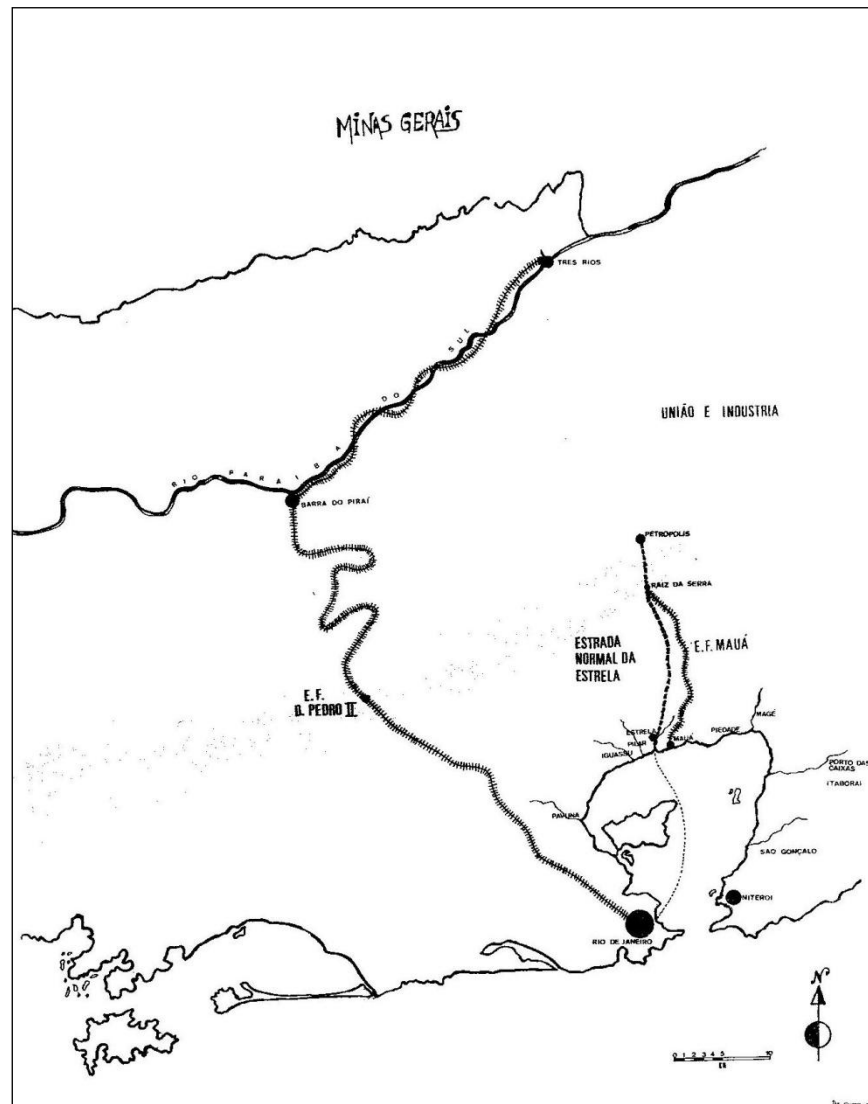
¹⁰² LOBO, Hélio. *Docas de Santos*. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Commercio, 1839 p. 5. In: HONORATO, Cezar T. “O Estado imperial e a modernização portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2 ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/EDUSP/Imprensa Oficial, 2002, p. 165.

¹⁰³ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Vias de Comunicação. O Brasil monárquico: declínio e queda do Império*. t. II, v. 6. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

¹⁰⁴ A respeito do visconde de Mauá e seus negócios cf. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia... Op. cit.*, p. Com relação á Estrada União Indústria, ver GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora (1850-1930)*. Juiz de Fora: Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988.

Segundo Vânia Fróes Bragança, pela União e Indústria, primeira estrada de rodagem do Brasil,¹⁰⁵ as mercadorias partiam de Petrópolis em direção a Minas e interior fluminense, atravessando o município de Paraíba dos Sul por onde alcançavam a margem direita do rio Paraíba. Com o intuito de ampliar seu monopólio de mercadorias a Companhia União e Indústria arrematou parte da Estrada Normal de Estrela, que correspondia ao trecho serrano.

Figura 2
Estradas e Caminhos de Ferro na ligação entre
Rio de Janeiro e Minas Gerais



Fonte: BRAGANÇA, Vânia Fróes. “Contribuição para o estudo e decadência e extinção do município de Estrela”. *Idem*, p. 128.

¹⁰⁵BRAGANÇA, Vânia Fróes. “Contribuição para o estudo e decadência e extinção do município de Estrela”. In: *Ensaio sobre a política e economia da Província Fluminense no século XIX*. Coordenação e Introdução de Richard Graham. Universidade Federal Fluminense, 1974, p. 115.

Outro destaque da Figura 2 é a Estrada de Ferro D. Pedro II que partindo do Rio de Janeiro alcançou o vale do Paraíba e, em 1868, cruzou Entre Rios. Entretanto, como mostramos anteriormente o mérito da colonização do Vale do Paraíba e da expansão dos caminhos fluminenses não pertenceu, exclusivamente, à expansão cafeeira. Grande parte das trilhas percorridas pelo café foi aberta pelos setores de subsistência mercantil que abasteciam o mercado carioca e cujas atividades foram expandidas com a instalação da corte portuguesa no Rio de Janeiro, em 1808. Afirma Alcir Lenharo que até a década de 1830 esses setores de subsistência haviam desempenhado função vital no “crescimento das forças produtivas da região”. Como afirma o autor, as rotas de abastecimento por eles criadas,

(...) facilitaram a penetração e colonização da região, cujas estradas foram povoadas principalmente para dar cobertura aos tropeiros e viajantes que por ali transitavam. Isto para não falar do contingente migrante e do capital oriundo das zonas mineiras em crise e das áreas abastecedoras propriamente ditas.¹⁰⁶

Lenharo aponta que tais políticas favoreceram a expansão e afirmação de dois grupos ligados à economia mercantil de abastecimento com destaque, especialmente nos anos 30, “para o grupo formado na região cafeeira do Vale do Paraíba [que] ganhará identidade própria e constituir-se-á na base social do movimento regressista e, portanto, do conservadorismo no Brasil”.¹⁰⁷

Outro grupo, ligado ao abastecimento do mercado carioca interessa mais de perto a essa pesquisa. Referimo-nos aos grupos mercantis e de fazendeiros que ocupavam antigas áreas integradas ao mercado interno colonial. Este vira no aumento das demandas do abastecimento da corte a oportunidade de expansão de seus negócios. Após a abdicação de D. Pedro I, alguns políticos interioranos com ligações com tais grupos despontariam no cenário das novas configurações políticas da regência.¹⁰⁸

A construção do canal Campos - Macaé constituiu o foco de interesse daqueles segmentos e seus benefícios fizeram parte dos discursos de algumas lideranças políticas da província fluminense. A obra foi considerada, à época, entre as mais importantes para a prosperidade do país. No relatório apresentado pelo vice-presidente de província João Caldas Viana, em 1843¹⁰⁹, as referências às condições naturais do país, “retalhado de rios de todas as

¹⁰⁶ LENHARO, Alcir. *Op. cit.*, p. 29.

¹⁰⁷ *Idem*, p. 30.

¹⁰⁸ *Idem*.

¹⁰⁹ João Caldas Viana, advogado, natural de Campos, sucedeu Honório Hermeto Carneiro Leão (Marquês do Paraná) na presidência da Província do RJ, e foi sucedido por Aureliano de Sousa Oliveira Coutinho (Visconde de Sepetiba), uma das lideranças da “fação” Áulica. Essa sucessão, que trouxe desavenças

dimensões, de imensos lagos” eram associadas à construção de “um bom canal” que facilitasse trazer aos grandes mercados as produções de seu solo.”¹¹⁰ No ano de 1837, a Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro autorizou através do decreto n.º. 85 que se fizessem as despesas necessárias para o levantamento da planta de um canal na forma seguinte:

José Ignacio Vaz Vieira, vice-presidente de província do Rio de Janeiro: Faço saber aos seus habitantes, que a Assembleia Legislativa provincial decretou e eu sancionei a resolução seguinte:
Artigo único: O presidente de província é autorizado para fazer despesa necessária no levantamento da planta de um canal, que, partindo da cidade de Campos dos Goytacazes se dirija ao porto da Villa de Macahé, e daí seguindo, até São João de Macahé, venha sair ao Porto das Caixas ou n’outro qualquer ponto da baía de Nictheroy.¹¹¹

A autorização ficou sem execução até 1843, quando o João Caldas Viana por deliberação de 22 de agosto criou uma comissão para traçar o plano e o orçamento das obras. Com base na Lei de 08 de maio de 1839, que dava ao presidente de província a prerrogativa de obter crédito mediante empréstimo, foi sancionada pelo Conselheiro Tomás Gomes dos Santos a Lei n.º. 333 de 11 de maio de 1844, que concedia ao governo provincial o crédito extraordinário de 1.432:000\$000 (mil quatrocentos e trinta e dois contos de réis) para a construção do canal,

(...) conforme plano e orçamento organizados pela Comissão criada por deliberação presidencial de vinte e dois de agosto de mil oitocentos e quarenta e três, e revistos pela Diretoria de Obras Públicas, que ficam aprovados, com acréscimo novamente feito de cinquenta mil réis por cada uma das primeiras cinco mil braças, desde o Paraíba até a Lagoa da Piabanha, e de trinta mil réis até as restantes braças.¹¹²

A Lei n.º 333 ainda instituíra que as apólices seriam semelhantes às do Governo Geral, vencendo a juro anual de 6%, com amortização nunca menor do que 3% ao ano. As obras poderiam ser feitas por arrematação do todo ou em parte, podendo o presidente desapropriar terrenos para a abertura do canal. Ficava estabelecido ainda no 4º artigo, que para o

políticas sobre a construção do Canal, será destacada mais adiante. O filho de João Caldas, João Caldas Viana Filho, foi o Barão, e depois Visconde de Pirapetinga, e uma das principais lideranças políticas de Campos.

¹¹⁰RIO DE JANEIRO. *Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro na abertura da Assembleia Legislativa Provincial de 05 de março de 1843 acompanhado da receita e despesa para o ano de 1843-44*. Nictheroy. Typografia Nictheroyense de MG de S. Rego, Praça Municipal. N. 1843. L.1, p. 43. (grifo meu)

¹¹¹RIO DE JANEIRO- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro (1835-1837)*. Decreto n. 85 de 19 de outubro de 1837. Rio de Janeiro: Typographia do Diário de N. C. Viana, 1844.

¹¹²RIO DE JANEIRO- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. Lei 333 (N.º. 36) de 11 de maio de 1844. *Op. cit.*

pagamento de juros e amortizações do empréstimo concedido seriam especialmente hipotecados¹¹³

(...) primeiro os produto da barreira que o Presidente estabelecerá no canal, logo que ele toque o rio Ururaí, ou com ele se comunique; segundo, o produto de todas as barreiras estabelecidas na estrada de Cantagalo a Macaé; terceiro, o de todas aquelas que forem se estabelecendo na linha de desenvolvimento do canal, ou que se criarem ao norte de Macaé; quarto, finalmente o produto da barca de passagem dos rios nessa parte da província.¹¹⁴

A referida Lei ainda instituía que o presidente de província além de nomear um Inspetor Geral para a obra, escolhido entre nacionais ou estrangeiros e marcar-lhe a gratificação que fosse razoável, ficava também “autorizado a mandar engajar na Europa operários práticos em escavações, e obras desse gênero e a mandar vir dali os instrumentos e maquinismos apropriados a tais construções”.¹¹⁵

Alguns dispositivos dessa lei são reveladores da *relativa* autonomia dada aos presidentes de província – devemos lembrar que a nomeação destes continuava nas mãos do governo central – consolidadas no Ato Adicional de 1834 e na criação das Tesourarias Provinciais, que conferiu aos governos das províncias maior agilidade administrativa. Outra importante medida da lei foi a divisão da responsabilidade das obras públicas entre governo central e provincial ficando a cargo desse último a construção e manutenção de estradas, enquanto ao governo central cabiam os investimentos nas estradas gerais. A conquista da autonomia tributária veio em 1835 e manteve-se mesmo após o Regresso¹¹⁶. No entendimento de Miriam Dolhnikoff, “a revisão conservadora expressa na Interpretação do Ato Adicional, não incidiu sobre a divisão das rendas entre a província e governo central”, preservando a autonomia tributária das primeiras, tal como consagrada no Ato Adicional.¹¹⁷

Nesse sentido, a Lei de n.º 333 de 11 de maio de 1844, instituída na vigência do Gabinete Liberal (1844-1848), parecia manter o princípio liberal da autonomia das províncias, exemplificado nas prerrogativas dadas aos seus presidentes de fixar remuneração de cargos e de importar mão de obra e maquinário estrangeiro – ainda que, grosso modo, não possamos

¹¹³O termo *hypotheca*, segundo dicionário de 1844, refere-se à obrigação dos bens de raiz a alguma dívida, a qual é consensual se feita por convenção dos contratantes; judicial, se feita à ordem do juiz ; e legal , se fizer quando a lei manda. Cf. *Diccionario da Língua Portuguesa*, composto por Antônio de Moraes Silva – natural do Rio de Janeiro. 5ª edição. Aperfeiçoada, e acrescentada de muitos artigos novos, e etnologias. Tomo I A-E. Lisboa: Typographia de Antonio José da Rocha – Aos Martyres, n.º 13. 1844, p. 139.

¹¹⁴RIO DE JANEIRO- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. Lei 333 (N.º 36) de 11 de maio de 1844.

¹¹⁵Idem.

¹¹⁶Lei de 12/05/1840, sancionada na regência de Araújo Viana. *Apud* DOLHNIKOFF, Miriam *Op. cit.*, p.159.

¹¹⁷Idem, p. 168.

nos fiar na prevalência do *espírito partidário*, sobretudo no I Reinado, fosse entre liberais ou conservadores.

O presidente de província que sucedeu João Caldas Viana, o Sr. Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, deu pronta execução à referida lei. Para tanto, criou uma nova comissão, composta por José Carneiro da Silva, proeminente fazendeiro de Quissamã (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.¹¹⁸ Em relatório apresentado na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em março de 1846, Aureliano Coutinho descreveu as “vantagens incalculáveis” das obras que, uma vez concluídas,

(...) deveriam continuar de Macaé ao rio Macacu, 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.¹¹⁹

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.¹²⁰ Sua conclusão estava prevista para o ano de 1848 ou, no máximo, 1849. Entretanto, a navegação foi estabelecida só no começo da década de 1860 e o canal foi dado oficialmente por terminado em 1872.

Consoante com Paul Mantoux, 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.”¹²¹ Na Inglaterra, a construção de canais esteve intimamente ligada à exploração das jazidas de hulha e 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 Worsley a Manchester. Em pouco tempo as cidades industriais inglesas - sobretudo as do centro e do norte - seriam ligadas por um complexo sistema de canais navegáveis¹²². O

¹¹⁸RIO 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.

¹¹⁹*Idem*, p. 44.

¹²⁰O 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.

¹²¹MANTOUX, Paul. *A Revolução Industrial no século XVIII*- estudo sobre os primórdios da grande indústria moderna na Inglaterra. Tradução de Sonia Rangel. São Paulo: UNESP/HUCITEC, 1988.

¹²²*Idem*, pp. 106-108

êxito desse empreendimento encorajou muito outros e, em 1794, uma espécie de *febre dos canais* – com uma “explosão” de projetos surgidos de todos os lados - assolava a Inglaterra.

Os ingleses foram pioneiros na industrialização, mas não na construção de canais. Paul Mantoux destaca que a existência de vários portos marítimos e fluviais e a curta distância entre as cidades do interior e a costa foram fatores que concorreram para o atraso na construção das estradas e redes de navegação. A Inglaterra, negligenciando os “meios de transportes que em outros países eram explorados há muito tempo”, não teve um único canal, uma única via de água artificial antes de 1759. A criação de um sistema de transporte fluvial ocorreu cento e cinquenta anos após a abertura do canal de Briare, e quase oitenta anos após a inauguração do canal de Deux-Mers, na França.¹²³

Por muito tempo o aprofundamento e retificação de correntes fluviais pareceram atender à demanda das indústrias inglesas sem que se cogitasse a criação de um sistema artificial de navegação.¹²⁴ A necessidade de incremento dos meios de transporte para atender ao mercado interno inglês ocorreu na medida em que crescia também a demanda do comércio de hulha.

Ao analisar o desenvolvimento industrial inglês, David Landes refere-se às condições naturais que favoreceram a indústria lanígera entre os quais destacou o acesso aos centros de produção e também aos transportes por vias navegáveis, fatores que contribuíram para o barateamento dos custos de fabricação e distribuição dos produtos.¹²⁵

A partir de meados do século XVII houve na Inglaterra um investimento contínuo e crescente de recursos públicos e privados, aplicados na ampliação do sistema pluvial fazendo com que, em 1750, houvesse mais de mil milhas de vias navegáveis. O nível de investimento, entretanto, aumentou ainda mais na década de 1750 e 1760, período de surgimento dos primeiros canais de navegação e leis de barreiras de pedágio que haviam sido aprovadas, já há meio século, pelo Parlamento inglês. Em 1780, vias navegáveis e estradas sólidas ligavam os

¹²³*Idem*, p. 105

¹²⁴A navegação de vários rios vinha ao encontro dos interesses das indústrias, segunda afirma, “a pedido de manufatureiros de *Leeds*, *Wakefield* e *Halifax*, os cursos dos rios *Erie* e *Calder* se tornaram navegáveis; os trabalhos apreendidos, em 1701, ao longo do *Trent* e do *Derwent* ajudaram no desenvolvimento industrial de *Derby* e *Nottingham*; a canalização do *Mersey*, em 1720, estreitou o vínculo entre as duas cidades gêmeas, *Liverpool* e *Manchester*.” MANTOUX, *Op. cit.*, pp. 106-7

¹²⁵LANDES, David. *Prometeu desacorrentado*- transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, desde 1750 até a nossa época. Tradução de Vera Ribeiro e revisão de Cesar Benjamim. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994, p. 54.

principais centros industriais do norte aos dos condados centrais e estes a Londres, à bacia do Severn e ao Atlântico.¹²⁶

Em terras americanas, notadamente nas recém-emancipadas colônias inglesas, 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 Mississipi 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, imensos canais garantiam o escoamento da produção até o Atlântico. Já os produtos que vinham do oeste seguiam pelo canal do Erie, construído em 1825, e garantiam a pujança econômica de Nova Iorque.

No início de 1825, o canal do Erie estendia-se entre Búfalo a Albany e distava mais de 350 milhas. As obras começaram em 1817 e para isso foram necessários alguns milhares de trabalhadores que se empenharam na escavação de valas medindo 40 pés de largura, quatro de profundidade, além da construção de vias seladas em pedras a fim de manter o canal o mais impermeável possível. A realização da obra exigiu extraordinário esforço de engenharia e muita inovação arquitetônica.

O canal foi construído em terreno acidentado em direção ao interior de Nova Iorque, com inclinações de mais de 550 pés em mais de um lugar ao longo da rota leste-oeste. A presença dos abismos, gargantas e fendas daqueles terrenos exigira a construção de 83 diques ao longo de seu curso. No trecho oeste do canal, afirma Tim Mc Neese, “engenheiros haviam projetado uma série de 5 diques (comportas) construídos com degraus para levar o canal sobre o Niágara, uma enorme crista de rocha que de outra forma teria bloqueado o caminho do canal”. Quando no verão de 1825 o marquês de Lafayette, francês que atuou nas lutas da independência das 13 colônias americanas, visitou o canal, “não pode evitar ficar impressionado com a mais recente criação de engenhosidade americana”.¹²⁷

A construção do Canal do Erie deveu-se iniciativa de DeWitt Clinton, sobrinho e secretário de George Clinton, governador de Nova Iorque. DeWitt Clinton atuou no Legislativo daquele Estado e no Senado. Entre 1803 e 1815, Clinton serviu, com algumas interrupções, ao governo do estado. Certamente, o apoio do tio foi importante para a execução do grande

¹²⁶ *Idem*, p. 55.

¹²⁷ McNEESE, Tim. *The Erie Canal: Linking the Great Lakes*/ Tim McNeese. (Milestone in American History). Chelsea House. NY, 2009, p. 3.

empreendimento, realizado sem recursos do governo federal ou de outro estado da União, embora fossem todos beneficiados pela obra.

Na ocasião em que o canal foi visitado por Lafayette, um mês antes de sua inauguração oficial, pequenos barcos flutuavam pelas águas, puxados por animais. Em honra ao marquês, o governador Clinton havia providenciado a substituição das habituais mulas por cavalos brancos e quando o ilustre visitante chegou a Albany, capital do estado, o barco em que estava flutuou abaixo de um “arco triunfal, coberto com uma grande águia que batia as asas por alguma forma de mecanismo no momento de sua chegada”.¹²⁸

O canal do Erie também cumpriu importante papel no processo de ocupação e conquista das terras do oeste da América do Norte. Os colonos que fundaram Jamestown, em 1607, primeiro assentamento inglês bem sucedido na costa leste, poucas razões encontraram para deslocarem-se em direção oeste: o interior significava a separação da civilização, o afastamento do oceano, o limite incerto da sobrevivência e a “exposição aos índios selvagens”.¹²⁹ O canal propiciou a integração leste-oeste, estendendo-se das cidades de Búfalo a Albany e vencendo as barreiras naturais – as montanhas Apalaches, do norte de Maine para o que é hoje o sul do Alabama, formando um obstáculo no caminho para o oeste.

Iniciativa de grupos privados, apoio político e financeiro do Estado e integração do interior com as cidades litorâneas em conexão com a *Civilização* e os centros internacionais do comércio foram ingredientes que animaram a construção do Erie. Esses elementos também estiveram presentes em se tratando do canal Campos - Macaé.

A prática da construção de canais, que já se expandira desde o século XVIII utilizando-se o princípio do nivelamento e o uso de comportas tornara-se prática comum. Entretanto, os grandes avanços da engenharia hidráulica e o desenvolvimento de elevações verticais com uso de dispositivos de combustão interna e eletricidade não seriam praticados até o final do século XIX. Como afirma Roger Pilkington, o período de 1750 a 1850 foi mais caracterizado pela grande extensão dos canais de água do que, propriamente, pela introdução de importantes princípios mecânicos usados em sua construção. Todavia, durante esse período, a energia a vapor foi gradualmente desenvolvida. O maior problema do seu uso estava na turbulência que produzia nas águas. Enquanto o problema não se resolvia, os

¹²⁸*Idem*, p. 5

¹²⁹*Idem*, p.7.

reboques eram feitos, em geral, por tração animal (cavalos) ou humana, ou quando possível, com ajuda de velas.¹³⁰

O tipo mais simples de obra de navegação da época preocupava-se com o melhoramento do assoalho do rio, quer por quedas d'água, quer por assoreamento, o que tornavam a navegação imprópria para uso comercial, como no caso das quedas do Iron Gates, no baixo Danúbio. Muitos rios foram melhorados através do corte de suas curvas, normalmente conseguidos com escavações. Mas no final do século XVIII, na Alemanha, foi posto em prática um sistema que consistia na escavação de valas estreitas através da linha de corte dos rios. Esse sistema tinha como desvantagem aos riscos das inundações e o desvio do canal em outras direções. Também propiciavam o depósito de grandes quantidades de solo e subsolo como bancos de areia. No século XIX esse sistema foi melhorado pela colocação de bancos em posições antecipadas e regulação da força da água.¹³¹

No Império brasileiro, o canal Campos - Macaé foi concebido à luz dos avanços da cobiçada *Civilização* que exibia entre suas conquistas a engenhosidade utilizada na construção civil. A partir das *Memórias* de José Carneiro da Silva, nome que figura entre seus principais idealizadores e de quem trataremos mais adiante, é possível antever a magnitude se sua construção. Comparado a Veneza, o canal Campos - Macaé seria a expressão de uma espécie de apoteose fluvial, como se apreende do mencionado relatório apresentado por Caldas Viana em 1843.

Obra ciclópica, nas palavras de Karlheinz Weichert, que assim se referiu ao canal, as escavações rasgaram as lagoas e rios da baixada campista, avançando sobre terrenos pantanosos, que depois de drenados permitiam sua abertura em solo seco. Outros trechos avançaram sobre terrenos de argila, o que “permite trabalho sem problemas de surgimento de água pelo lençol freático”. Outros longos trechos, mais ao sul, foram escavados sobre areia e devido a sua permeabilidade certamente apresentaram “maior dificuldade com a penetração de água no lençol freático”, elevado na região. Supõe o autor que o maior problema técnico estivesse na retirada de água acumulada, embora já existissem naquela época bombas movidas a braço e também a vapor, estas últimas, produzidas na Europa.¹³² O auxílio de mares para a retirada de água possivelmente representou recurso nada desprezível.

¹³⁰PILKINGTON, Roger. “Canals: Inland waterways outside Britain.” In: SINGER, Charles, HOLMYARD, E.J., HALL, A.R., WILLIAMS, Trevor L. *A history of technology. The Industrial Revolution – 1750 to 1850.* Oxford/At the Clarendon Press, 1958, p. 458, v. IV.

¹³¹*Idem*, p. 459.

¹³²WEICHERT, Karlheinz. *Op. cit.*, pp. 265-266.

Além do Campos - Macaé outros canais cumpriram, nas terras fluminenses,¹³³ igual tarefa de unir as áreas produtivas. Ao mesmo tempo, promoveram o saneamento de áreas alagadas livrando seus habitantes das febres intermitentes, dos mosquitos e da malária, males que assolavam a província. No sul fluminense, outros canais de proporções menores também tiveram as obras iniciadas na década de 1830.

O comendador Francisco José Cardoso recebeu autorização da província do Rio de Janeiro, através da Lei n.º 47 de 05 de dezembro de 1836, para a construção de dois canais no município de Itaguaí. Segundo pesquisa realizada por Gustavo A. Cardoso Moreira,¹³⁴ as obras seriam executadas de acordo com o plano mandado pelo presidente de província, Paulino José Soares de Sousa. Rezava a lei que o contratante, ou companhia responsável, ficaria encarregado de conservá-los durante cem anos, cobrando as taxas de passagem que julgasse conveniente. Na ocasião o empresário, termo entendido aqui por organizador da empresa¹³⁵, se comprometera a executar a obra no prazo de três anos. Entretanto, entre as leis sancionadas pela presidência da província em 1840, encontramos um empréstimo, concedido pela Tesouraria provincial para a conclusão do canal. Tratava-se da quantia de 40:000\$000 (quarenta contos de réis) em prestações mensais de 5:000\$000 (cinco contos de réis), ficando José Francisco Cardoso obrigado a pagar a mesma quantia no prazo de oito anos com o juro anual de 6% sobre o capital recebido, contando-se o primeiro pagamento anual do dito canal da data da última prestação. Curiosa a relação do Estado com seus empresários: além de dar a concessão, emprestava os recursos. Constava, entretanto, no artigo 2º da Lei n.º. 197 de 1840, que o canal e seus rendimentos ficavam hipotecados aos pagamentos referidos e ao presidente da província na execução da lei.¹³⁶

¹³³ Destaca-se o canal do Nogueira, em Campos, obra projetada em 1829 pelo brigadeiro Antonio Elisário de Miranda Brito e iniciada em 1833 antes, portanto, da abertura do canal Campos - Macaé. O canal pretendia ligar o rio Paraíba do Sul com a lagoa do Campelo. Essa lagoa separava o sertão de Cacimbas do sertão do Nogueira. As obras, consideradas de grande interesse dos produtores campistas, tiveram a consignação mensal interrompida pouco tempo depois do início das escavações. Foram retomadas entre os anos de 1853 e 1871, deixando inconcluso o canal. Ver SOFFIATI, Arthur. Os canais de navegação do século XIX no norte Fluminense. Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego n.º. 2 (Edição Especial) Campos dos Goytacazes: CEFET Campos, jul/dez 2007. Disponível em: <http://www.essentiaeditora.iff.edu.br/index.php/boletim/article/view/214> .

¹³⁴ MOREIRA, Gustavo Alves Cardoso. *Op. cit.*, p. 15.

¹³⁵ No Dicionário da Língua portuguesa do Moraes e Silva (1813, 1831 e outras edições do século XIX), empresário e “aquelle que empreende alguma negociação, ou estabelecimento de commercio, ou utilidade, e uso publico, fazendo os edificios, e adiantando os custos necessários”. SILVA, Antonio de Moraes e. Dicionário da Língua Portuguesa recopilado dos vocabulários impressos até agora, e nesta segunda edição novamente emendado, e muito acrescentado. Tomo Primeiro. A – E. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813. p. 673.

¹³⁶ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (APERJ)-. *Livro de Leis Sancionadas*. Empréstimos a empresários do canal de navegação. Fundo PP- Lei n.º. 197 de 1840. Notação 0699.

Francisco José Cardoso era negociante e atuava em setores variados como o transporte de café de Itaguaí até a Corte, possuindo embarcação junto a outros dois sócios. Suas transações também envolviam, possivelmente, negócios clandestinos ligados ao tráfico de escravos em Itaguaí. No II Reinado, foi presidente da Companhia Seropédica Fluminense.

Afirma Moreira que em meados da década de 1830 o empresário do canal estivera ligado às forças políticas que produziram o Regresso e que, mais tarde, iriam fundar o Partido Conservador, relações sem as quais não seria possível “vencer a concorrência estabelecida em torno da construção do canal, em plena presidência do futuro líder ‘saquarema’ Paulino José Soares de Sousa”.¹³⁷

A construção do canal de Itaguaí revelava as intenções de Cardoso de montar um forte esquema de domínio sobre o sistema portuário de Itaguaí, tendo em vista a crescente exportação de café no período entre 1826 e 1835 e a importância dos portos numa época em que ainda as estradas de ferro eram inexistentes.¹³⁸ O canal recebeu o nome de São Pedro de Alcântara e, em 1839, parecia estar em fase de finalização, apesar das dificuldades impostas à sua construção como a constituição dos terrenos e o transbordamento das águas. Em algumas ocasiões esses infortúnios lhe renderam graves prejuízos.

Desde a sua contratação até o funcionamento das operações o cenário político brasileiro foi sacudido por significativas mudanças tais como o fim da regência de Feijó, o Regresso Conservador, a Maioridade e a ascensão dos liberais ao poder, seguida da revanche conservadora, revoluções fracassadas de 1842 e retorno dos liberais ao governo em 1844.¹³⁹

Divergências havidas entre Cardoso e Aureliano de Sousa Oliveira Coutinho, presidente de província entre 1844 e 1848 no chamado quinquênio liberal, poderiam estar no centro de algumas desavenças que ameaçaram a ratificação do contrato firmado em 1836. Curiosamente, os dois conservadores receberam de Aureliano tratamento diferenciado. José Carneiro da Silva obtivera, graças à afinidade pessoal e política que mantinha com Aureliano, expressivo apoio na condução das obras do canal. Já o negociante de Itaguaí, durante a presidência de Nicolau Lobo Viana, em 1844, por pouco não viu desapropriado o canal através de um decreto de iniciativa da Assembleia Legislativa.

Durante os anos liberal-progressistas de 1862 e 1868, duas situações enunciaram a derrocada do político e empresário Francisco José Cardoso: o alijamento provisório sofrido na

¹³⁷MOREIRA, Gustavo Alves Cardoso. *Op. cit.*, p. 28.

¹³⁸*Idem*, pp. 43-45.

¹³⁹*Idem*, p. 57.

Câmara Municipal e na Assembleia provincial fluminense e a liquidação da Companhia Seropédica. Esses acontecimentos, segundo Moreira, “foram agravados ainda pela situação falimentar do porto de Itaguaí, decorrente da expansão da rede ferroviária”.¹⁴⁰

Tanto no norte como no sul fluminense os dois canais encontram destinos semelhantes que remetem ao impacto causado pela estrada de ferro sobre as atividades portuárias da costa fluminense no século XIX. A outrora opulenta Villa de Estrela, cortada pela Estrada Normal de Estrela, a Estrada de Ferro de Petrópolis e estrada União e Indústria, apresentava ao final da década de 1860 evidentes sinais de decadência. Uma vez agravados culminaram, em 1892, na extinção do município. Em que pesem outros fatores levantados por Vânia Fróes¹⁴¹ que concorreram para a decadência das atividades daquele importante porto fluminense nas margens do Inhomirim, tem-se na inauguração da Estrada de Ferro Pedro II, em 1854, um dos inequívocos motivos de sua derrocada.

Outro exemplo de formação de companhia voltada para a infraestrutura de transportes e que foi analisada por Weder Ferreira da Silva à luz das conjunturas política e econômica do Império é a Companhia de Navegação e Comércio do Mucuri criada em 1847 e dirigida pelo mineiro Teófilo Benedito Ottoni. Idealizada desde fins do século XVIII, pretendia unir as comarcas do Serro Frio e Jequitinhonha ao litoral sul da província da Bahia. Sua estruturação deu-se tanto na esfera regional quanto na esfera da Corte, condição que tornou possível para Weder F. da Silva perceber, através do movimento desses “pares conceituais região/nação” que a “história da Companhia do Mucuri desenvolvida entre 1847 e 1863 confundiu-se com a própria história do II Reinado”.¹⁴²

A criação da Companhia do Mucuri deveu-se à necessidade há muito sentida pelos mineiros de encontrar um acesso alternativo em direção ao litoral da Bahia ou do Espírito Santo. A vasta região da província, excluindo as vias internas, realizava seu comércio através da estrada que ligava Diamantina à região do porto de Estrela, na baía de Guanabara. O passo inicial para a formação da companhia ocorreu entre os anos de 1836/7 a partir de um relatório solicitado pelo presidente de província de Minas Gerais, Antonio da Costa Pinto, que promoveu a expedição do engenheiro Pedro Victor Renaut, a fim de avaliar as condições de navegabilidade do rio Mucuri.¹⁴³

¹⁴⁰ *Idem*, p. 208.

¹⁴¹ BRAGANÇA, Vânia Fróes. *Op. cit.*

¹⁴² SILVA, Weder Ferreira da. *Op. cit.*, p. 13.

¹⁴³ *Idem*, p. 38.

O político liberal Teófilo Ottoni, juntamente com seu irmão, Honório Ottoni empenharam-se na fundação e funcionamento da companhia. Deputado na 1ª legislatura da Assembleia Provincial de Minas Gerais, em 1835, à semelhança de José Carneiro da Silva, também deputado à Assembleia nas primeiras legislaturas, foi também deputado geral em 1841. Entre suas atividades fora da política, destacam-se o comércio de importação “com um estabelecimento no Rio de Janeiro, a firma Ottoni & Cia, mantendo comércio de tropas entre a capital e o interior do império”, além de “manter tropas para o comércio com as províncias da Bahia, do Espírito Santo, de Goiás e do Mato Grosso, nesta última com fazendas de gado.”

144

Para a efetivação da empresa, a administração provincial foi autorizada a subscrever 1.000 ações da companhia, instituída legalmente em 1847. Sua formação contou com a presença do Gabinete Liberal no poder, e mesmo com a reviravolta de 1848, que trouxe de volta os conservadores (1848 a 1853). As reformas implementadas pelos saquaremas beneficiaram os negócios daquela companhia, que teve suas atividades iniciadas em 1851. As reformas foram o Código Comercial, a Lei Eusébio de Queirós e a Lei de Terras.

Segundo Silva, enquanto Ottoni obteve apoio do governo central para levar a cabo o empreendimento – lançando ações no mercado sob a forma de sociedade anônima, como o fez, em 1852, e conseguindo capitalizar o montante de 1.200\$000 (mil e duzentos contos de réis) com a venda de apólices, a companhia prosperou. Entretanto, com o retorno dos conservadores em 1859, “a empresa deixou de receber o patrocínio do Ministério e passou por uma grave crise que resultou na sua liquidação, em 1863.”¹⁴⁵

Considerando a breve história das empresas que se formaram na primeira metade do XIX e viram declinar suas atividades nas décadas posteriores, cremos ter apontado para as temáticas relativas à construção do canal Campos - Macaé a serem desenvolvidas nos próximos capítulos: o entendimento das injunções políticas e econômicas subjacentes à história de mais uma entre outras iniciativas que muito têm a nos informar sobre as relações entre Estado, política e negócios no Brasil do século XIX.

¹⁴⁴ *Idem*, p. 44.

¹⁴⁵ *Idem*, p. 184.

CAPÍTULO 2

Canal Campos - Macaé e política provincial (décadas de 1830/40)

2.1- Caminhos da província no alvorecer do século XIX

Um país plano como esse (...) retalhado de rios de todas as dimensões, de imensos lagos, deve ter um incremento gigantesco, se um bom canal facilitar os meios de trazer aos grandes mercados as produções de seu solo.¹⁴⁶

Abertura de estradas, construção de pontes, canais de navegação e melhoria de caminhos. Esses foram temas recorrentes nos Relatórios dos presidentes da Província do Rio de Janeiro ao longo do século XIX. A recém-formada administração provincial havia se deparado, nas primeiras décadas de seu funcionamento com o florescimento e expansão da cultura cafeeira e de abastecimento que se alastrava pelas terras fluminenses.

As plantações de café desenvolveram-se no início do século expandindo-se, segundo Ricardo Salles, a partir de dois eixos: o primeiro, por volta de 1820, partiu das matas da Tijuca, Serra do Mendanha e Laranjeiras, na cidade do Rio de Janeiro; de lá seguiu em direção ao Vale do Paraíba fluminense bifurcando-se em duas vertentes - uma pelas terras fluminenses e Vale do Paraíba paulista seguindo a oeste da província, e outra a leste, em direção ao Caminho Novo, por Pati do Alferes, Vassouras e Valença. O segundo eixo de expansão partiu de São Gonçalo e Itaboraí, pelo caminho das Minas de Cantagalo em direção a Nova Friburgo, avançando pelas terras de Cantagalo e Itaocara e chegando, mais tarde, a Cambuci e São Fidélis. Na década de 1830 o café já ocupava as terras de Três Rios, Paraíba do Sul, Sapucaia e Campo Novo.¹⁴⁷

A precariedade das estradas carroçáveis e dos caminhos da província, no entanto, vinha de longa data. A ocupação da antiga Capitania do Rio de Janeiro nos dois primeiros séculos havia se restringido praticamente à baixada, como afirma Frágoso. O início do povoamento no seu interior ocorreu ao longo do século XVIII, movido pelo descobrimento das minas no centro do território e pelo novo papel desempenhado pela cidade do Rio com a abertura do “Caminho Novo” de Garcia Rodrigues Paes - como escoadouro da produção mineradora e porta de entrada para os artigos vindos de fora.¹⁴⁸ Sublinha o autor que não

¹⁴⁶RIO DE JANEIRO. *Relatório ... (João Caldas Viana) 05 de março de 1843. Op. cit.*, p. 43.

¹⁴⁷SALLES, Ricardo. *E o vale era o escravo. Op. cit.*, pp. 139-141.

¹⁴⁸O 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 riscas para os viajantes, ver HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Vias de Comunicação. Op. cit.*

obstante a ocupação do interior da capitania, a Baixada Fluminense manteve sua importância durante a segunda metade do século XVIII “como parte mais significativa da Capitania do Rio de Janeiro”, na qual o município de Campos dos Goytacazes, criado em 1667, despontava como importante centro produtor distinguindo-se da então decadente área do Recôncavo da Guanabara.¹⁴⁹

A principal área de produção de açúcar do Rio de Janeiro durante o século XVI e XVII era a do Recôncavo. Campos dos Goytacazes ocupava a retaguarda da zona canavieira principal, dedicando-se a criação e às culturas de subsistência.¹⁵⁰ Com a ampliação da área geográfica da cana, a cultura deslocou-se para sudeste em busca de áreas de maior aluviosidade e melhor conservação das matas, orientando-se depois em direção leste, como afirma Ana Maria dos Santos¹⁵¹ ao tratar da decadência econômica do município de Itaguaí. Na primeira metade do século XVIII em Campos se localizou “a principal zona canavieira fluminense”, sem que as antigas zonas açucareiras da província “pudessem concorrer com ela em condições vantajosas.”¹⁵² No século XIX, o predomínio do açúcar campista, conjugado à melhoria das técnicas de fabricação, “retirou a importância dos centros açucareiros do Recôncavo.”¹⁵³ A respeito da ascensão de Campos dos Goytacazes, que no século XIX era a maior região escravista da província do Rio de Janeiro, Sheila Castro Faria destaca:

Os Campos dos Goytacases foram marcados, durante todo o século XVIII, por um fluxo crescente de gentes e capitais em sua direção. Buscava-se o enriquecimento ou melhorias nas condições de sobrevivência. A história da região, nesse século, é a história de imigrantes, de sucessos e insucessos, numa área que se abria para a exploração de produtores dos mais variados graus de riqueza.

Os anos seguintes foram ainda mais ricos. Durante o século XIX, inúmeros produtores tiveram fortuna coroada por títulos de nobreza do Império. O modo de vida mudou, trazendo uma ostentação de riqueza que transparecia nas construções e engenhos, no número de escravos, nos trajes, nas participações em associações e irmandades, nas procissões, enfim, num conjunto de procedimentos que comprovava ser a região praticamente monopolizadora do mercado de açúcar do Sudeste.¹⁵⁴

¹⁴⁹O florescimento da cultura açucareira em Campos dos Goytacazes tornou possível distinguir na Baixada Fluminense, duas áreas bem caracterizadas de produção de açúcar: a área do Recôncavo da Guanabara, a mais antiga, com terras já cansadas e baixa produção e a dos Campos dos Goytacazes com terras férteis e produção elevada, ver MATTOS, Ilmar R. de. *Op. cit.*, pp. 42-43.

¹⁵⁰ABREU, Mauricio Almeida de. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro: Andrea Jacobsson Studio e Prefeitura do RJ, 2010, 2 vols.

¹⁵¹SANTOS, Ana Maria dos. “Auge e decadência econômica do Recôncavo da Guanabara: o caso de Itaguaí”. In: *Ensaio sobre a política e a economia da província fluminense no século XIX*. . Coordenação e Introdução de Richard Graham. Universidade Federal Fluminense, 1974.

¹⁵²*Idem*, p. 70.

¹⁵³*Idem*. Sobre Magé, na segunda metade do século XIX, ver SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. “A pequena produção de alimentos na crise do escravismo: Magé, 1850-1888.” In: *Cativeiro e Liberdade*. Revista Interdisciplinar em História Social. RJ: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social/ UFF: Laboratório de História Oral e Iconografia. Volume 3, n. 2, p. 72-83, jan-jun, 1996.

¹⁵⁴FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, p. 355-356. (Coleção História do Brasil)

Produzido nas áreas costeiras do Rio de Janeiro, no litoral norte campista, mas também no litoral sul - onde o café, uma vez introduzido, viria a transformar Angra dos Reis, Mangaratiba e Parati, juntamente com Resende nos primeiros municípios cafeicultores fluminenses - o açúcar trouxe a opulência da província, que no início do século XIX passava por mudanças significativas. Entre as décadas de 1810 e 1830 novos municípios surgiram¹⁵⁵ e outros voltaram a integrar o território do Rio de Janeiro. Em 1832, o governo recuperou Campos e São João da Barra, áreas que estavam sob a jurisdição do Espírito Santo desde 1753. Segundo Maria Izabel de Jesus Chrysostomo, através do Ato Adicional de 1834 e da Lei de 28 de março de 1835, assinada por Joaquim José Rodrigues Torres, “Sam Salvador dos Campos” passou a chamar-se “Cidade de Campos dos Goytacazes”, consolidando Campos “como cabeça de uma nova Comarca, levando à conquista de novos espaços políticos junto ao governo provincial”.¹⁵⁶ Na mesma ocasião também Parati, desmembrado de São Paulo passou a integrar as terras fluminenses, em 1834.¹⁵⁷

No curso médio do Paraíba o encontro de três correntes de povoamento promoveu a ocupação da antiga Capitania: a mineira, proveniente das regiões auríferas, a paulista e a do Rio de Janeiro. Segundo Mattos, essa área “não só formaria uma das principais zonas produtoras de café” como também muito cedo marcaria sua presença “na vida política do Império” por meio de reivindicações de autonomia provincial, em 1829.¹⁵⁸ A expansão das atividades econômicas da região demandou investimentos em estradas. A abertura de caminhos, não raro, contou com a iniciativa dos fazendeiros das diversas localidades fluminenses que verteram seus capitais também na organização dos governos locais, através das câmaras municipais.

Com jurisdição própria a partir de 1834 – posto que separada da cidade do Rio de Janeiro, o Município Neutro da Corte – a administração da província foi conduzida nas duas primeiras legislaturas por lideranças políticas fluminenses como a de Joaquim Rodrigues

¹⁵⁵Foram criados, entre as décadas de 1820-30 os municípios de Valença, Vassouras, Paraíba do Sul, Iguçu, Piraí, Itaboraí, Barra Mansa, Mangaratiba, entre outros, além do Município Neutro. Cf. CARDOSO, Ciro Flamarion Santana. *Atlas histórico do Estado do Rio de Janeiro*. 1984, p. 93 (mimeo). *Apud* GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *Op.cit.*, p. 36.

¹⁵⁶CHRYSOSTOMOS, Maria Isabel de Jesus. “Uma Veneza no Sertão fluminense: os rios e os canais em Campos dos Goitacazes”. In: *História Revista*. Revista da Faculdade de História e do programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Goiás, p.5. Disponível em <www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/view/9558>

¹⁵⁷GOUVÊA, Maria de Fátima S. *Op. cit.*, p. 41.

¹⁵⁸“Numa primeira oportunidade, em 1829, Resende, Valença, Parati, São João Marcos, Ilha Grande, municípios do Rio de Janeiro, Campanha em Baependi, da Província de Minas Gerais, e Bananal. Areias, Cunha e Guaratinguetá, da Província de São Paulo, reivindicaram a constituição de uma nova província: a Província de Resende, que traria o núcleo urbano do mesmo nome como capital”, ver MATTOS, Ilmar R. de. *Op. cit.*, p. 47.

Torres e Paulino José Soares de Sousa, futuros viscondes de Itaboraí e de Uruguai, respectivamente. Ambos casados com as duas netas do importante plantador escravista, o Dr. Francisco de Macedo Freire de Azeredo Coutinho (1747-1823), capitão-mor de Cabo Frio e proprietário da Fazenda Tiririca, em Araruama e dos Engenhos de Fora e Santana, segundo informa Ilmar de Mattos.¹⁵⁹

Outro importante plantador fluminense, destacado pelo autor, foi José Carneiro da Silva, tornado barão e depois visconde de Araruama, residente na freguesia de Quissamã, em Macaé, citado no capítulo anterior e sobre quem faremos diversas referências ao longo desta tese. A influência efetiva de José Carneiro da Silva, bem como de outros plantadores nos interstícios da administração provincial fluminense se fez sentir, notadamente, entre os anos de 1834 e 1850, período de montagem e organização do funcionamento das Assembleias e no qual emergiram vários projetos de obras públicas. Seus principais protagonistas eram também importantes lideranças locais/ regionais que ao ocuparem o espaço político provincial viam ampliados seus campos de influência política.

No entendimento de Maria de Fátima Gouvêa, até a década de 1830 não havia fronteiras definidas entre interesses nacionais e provinciais. Teria sido com a criação da Assembleia Legislativa, em 1834, que essa distinção aos poucos se delineou. Para a Assembleia fluminense, entretanto, a definição de instâncias mais diferenciadas não se reverteu em autonomia, visto que o Tesouro Provincial Fluminense, importante órgão gestor dos recursos financeiros, permaneceu sob o controle direto do governo central até a década de 1850 a partir da qual novo incremento foi dado aos investimentos de infraestrutura como a abertura de novas estradas e construção das ferrovias que ligaram promissoras áreas econômicas aos portos do Rio de Janeiro. O investimento maciço em estradas no pós-1850, afirma Gouvêa, estava relacionado não só à “estratégia de manter os altos índices da produção cafeeira”. Visava também “garantir o apoio dos cafeicultores em relação ao Estado Imperial, após a afetiva suspensão do tráfico de escravos”.¹⁶⁰

Entre as novas áreas econômicas da província destacam-se as do centro-oeste e norte, que a partir da década de 1840 foram impulsionadas pela plena incorporação das terras de Cantagalo e a rápida expansão da cultura cafeeira e produção de alimentos.¹⁶¹ Na referida

¹⁵⁹MATTOS, Ilmar R. de. *Op. cit.*, p. 43.

¹⁶⁰GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, p. 49.

¹⁶¹Ver referências sobre as áreas cafeeiras, mas também voltadas para outros gêneros de abastecimento nas diversas áreas da província do Rio de Janeiro a exemplo de Cantagalo, Itaboraí, Magé, Mangaratiba, Maricá, Resende, Rio Bonito, Saquarema, Valença e Vassouras. GOUVÊA, Maria de Fátima S. *Op. cit.*, pp. 47-48.

década, a presidência da província foi ocupada por Manuel José de Sousa França (05/08/1840 a 31/03/1841), Honório Hermeto Carneiro Leão, marques do Paraná (04/10/1841 a 01/01/1843), João Caldas Viana (02/03/1843 a 11/04/1844), Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, visconde de Sepetiba (12/14/1844 a 03/04/1848), Manuel de Jesus Valdetaro, visconde de mesmo nome (04/04 a 06/06/1848), Felisberto Caldeira Brant Pontes, visconde de Barbacena (07/06 a 09/10/1848) e o visconde de Bom Retiro. Esse último assumiu a presidência em 10 de outubro de 1848 e permaneceu até maio de 1853.¹⁶² Como veremos mais adiante, foi especialmente nos governos de Caldas Viana e de Aureliano de Oliveira Coutinho que as obras do canal foram iniciadas.

No norte fluminense, a idéia da construção do canal Campos - Macaé, adormecida desde fins do XVIII, ganhou ânimo logo nas primeiras legislaturas, despertando por completo na década de 1840. O projeto contou com o apoio financeiro da administração provincial mas o canal, por razões que veremos mais adiante, só veio a ser concluído quase trinta anos após o início das escavações. Nesse ínterim, dois grandes projetos de estrada de ferro para a região foram discutidos na Assembleia provincial: a ligação entre Porto das Caixas e Cantagalo, defendida pelo barão de Nova Friburgo na década de 1840,¹⁶³ e a ligação entre Niterói e Campos, posta em andamento apenas na década de 1860.¹⁶⁴

Como resultado claro da extinção do tráfico a Assembleia buscou estabelecer um sistema de transporte mais eficiente e, em menor extensão, uma política de imigração européia com vistas a substituir o braço escravo. Gouvêa assinala que a característica mais marcante da província fluminense nos anos 1850 residiu na preocupação em estabelecer um sistema viário interligando várias áreas, além da clara intenção de que os projetos das obras públicas contribuíssem para o enriquecimento do erário provincial.¹⁶⁵

Chamamos atenção, no entanto, para a especificidade do projeto do canal Campos - Macaé, concebido nos anos 1830, portanto, bem antes da Lei de 1850 e que além de obter o apoio da administração provincial contou com recursos vultosos vindos do governo central.

¹⁶²*Idem*, pp. 349-351.

¹⁶³Antonio Clemente Pinto, Natural de Portugal, e Barão de Nova Friburgo pelo decreto de 28/03/1854, foi um dos negociantes mais ricos do Império. Primeiro proprietário do casarão que se tornou na residência dos presidentes da República do Brasil até a construção de Brasília, o Palácio do Catete, foi acionista de várias empresas organizadas pelo Visconde de Mauá, tais como a Imperial Cia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis (1854), e outras como a Caixa Econômica (1860) e a Estrada-de-ferro de Cantagalo, além de fazendeiro de café. Segundo Carlos Gabriel Guimarães, a trajetória do negociante começou como caixeiro do negociante, contratador e traficante de escravos João Rodrigues Pereira de Almeida, o Barão de Ubá. Outro caixeiro do Barão de Ubá foi Irineu Evangelista de Souza, Barão, depois Visconde de Mauá.

¹⁶⁴GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, pp. 50-3.

¹⁶⁵*Idem*, p. 161.

Tal prerrogativa aponta para o fortalecimento das províncias, assegurada nas reformas de 1834, instituídas pelo Ato Adicional. Ao mesmo tempo, revela também a importância política e econômica de Campos dos Goytacazes desde fins do século XVIII e também no século XIX.

Segundo Gouvêa, uma vez sob a jurisdição do Rio de Janeiro a Cidade de Campos “era freqüentemente referida como *verdadeiramente fluminense*, em oposição à de Niterói, mais associada com as questões nacionais e com a cidade do Rio de Janeiro, local de assento da família imperial”.¹⁶⁶ Em vista disso, Campos foi freqüentemente considerada mais adequada para ser a capital da província fluminense em lugar de Niterói. A forte economia local do município e sua participação no circuito do abastecimento regional reforçavam essa ideia.

Cortada pelo rio Paraíba do Sul e seus afluentes, a região beneficiou-se da abundância de suas águas, destacando-se pelo comércio fluvial mantido com as áreas fluminenses na fronteira com as províncias de Minas Gerais e do Espírito Santo. O rio Paraíba era a grande artéria em torno da qual vinha se desenvolvendo a terra goitacá.¹⁶⁷ A descrição que faz José Carneiro da Silva, em 1819, dos rios, lagoas e brejos da região indica que boa parte desse potencial hídrico havia se transformado nas vias navegáveis por onde desaguava a produção campista.

Entre os rios mencionados destacava-se o Macaé, vizinho ao Macabu no nascimento. Por ele se podiam carregar curvetas (*sic*) e algumas embarcações maiores e lanchas com madeira, café e açúcar que seguiam para o Rio de Janeiro. Outro rio era o São Pedro, que deságua no Macaé, quase duas léguas de sua foz, com suas margens povoadas por fazendas e matos de onde se tirava muita madeira. Além destes destacava-se o Macabu, que vinha desaguar na Lagoa Feia; o Imbé desaguava na Lagoa de Cima e entre ele e o Macabu havia “algumas léguas de matas virgens inteiramente despovoadas”, segundo informava o autor. Outro rio mencionado era o Ururaí, que nascia na Lagoa de Cima e vinha desaguar na Lagoa Feia e cujas margens encontravam-se “todas povoadas de engenhos e roças de mandioca”. O principal rio era o Paraíba, que recebia várias lagoas e córregos. Nascia na Serra da Bocaina, Capitania de São Paulo, passando pela cordilheira das serras de Parati e chegando perto de

¹⁶⁶*Idem*, p. 33.

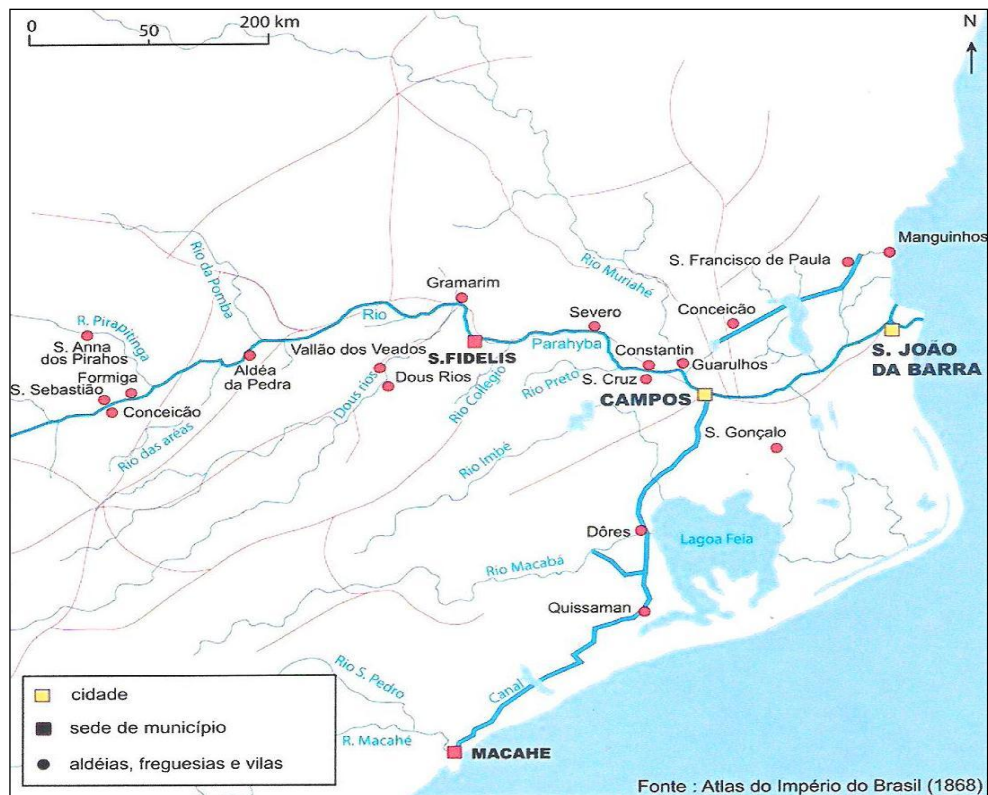
¹⁶⁷Sobre o potencial hídrico da região dos Campos dos Goitacazes, ver LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a restinga*. 2ª edição revisada pelo autor. Rio de Janeiro: Lidador, 1974, p. 275, LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e o brejo*. Rio de Janeiro. Conselho Nacional de Geografia, 1945 e também SILVA, José Carneiro da Silva. *Memoria topographica e histórica sobre os Campos dos Goitacazes, com huma noticia breve de suas produções e o commercio* – oferecida ao muito alto e muito poderoso Rey e senhor nosso D. João VI. Rio de Janeiro. Imprensa Regia, 1819. Disponível em: <<http://www.general-search.net/fileinfo/bsd/77a6h60I0>>.

Mogi das Cruzes onde fazia uma volta para depois aparecer na Vila de Jacareí, São José e *Tabaté*, passando por fora das Vilas de Pindamonhangaba e *Guaratinguetá*. No seu percurso dividia a Freguesia de Piedade. O Paraíba passava também pela Freguesia de Campo Alegre e chegando à Fazenda de S. Anna recebia o rio Piraí. Dali adiante ficava inavegável, recebendo grandes cachoeiras e o rio Paraibuna antes de chegar a Campos onde desaguava para o mar por duas barras, uma “que apesar de ser perigosa admite sumacas grandes, meia légua abaixo da Vila de São João e outra, mais ao norte, chamada Gargaú, que somente admite canoas. Outro rio, o Muriaé, depois de receber vários córregos desaguava no Paraíba. Com terras “fertilíssimas”, suas margens tinham bons engenhos. O rio, Cabapuana, “que limita Campos dos Goytacazes com a Capitania do Espírito Santo” desaguava no mar, onde fazia barra. Quase no meio de Campos, acrescenta, “está a Lagoa Feia, que a princípio teve o nome de Alagoa do Iguassu e é de água doce: tem nove léguas de comprida, cinco de largura e trinta a trinta e duas de circunferência”. A Lagoa Feia recebia as águas do Macabu, do Ururá e de outros muitos córregos.¹⁶⁸ O mapa abaixo nos permite observar a abundância de rios que formavam o circuito da navegação regional ligado ao Paraíba, embora se apresente pouco detalhado em relação às lagoas e pequenos canais de ligação. Entretanto, uma parte dos rios mencionados poderá ser localizada no mapa seguinte (Figura 3).

¹⁶⁸SILVA, José Carneiro. *Memória topographica... Op. cit.*, pp. 7-11.

Figura 3

Mapa das redes de navegação do norte da província no século XIX



Fonte: CHRYSOSTOMOS, Maria Isabel de Jesus. *Op. cit.*, p. 4.

Integrado às lagoas e cursos d'água da região, o canal Campos - Macaé se constituiria na grande artéria artificial pela qual a produção regional seria escoada. Além dele, outras importantes obras iniciadas na mesma época, como foi o caso da Estrada de Polícia e também a que ligou Pecú a Itaguaí, tiveram sua execução aprovada mediante recursos tomados de empréstimo ao governo central, como verificado em Relatório apresentado por Caldas Viana em 1844 e no qual justifica a necessidade de recursos extras para a realização das obras alegando que “aplicar-lhes as rendas ordinárias, é abrir o caminho para endividar a província”.¹⁶⁹ Longe de pensar que essas obras foram exceções ocorridas antes do fim do tráfico ou empreendimentos *fora de lugar*, convém considerar que tiveram lugar na década inicial de formação da Assembleia fluminense e refletiram, certamente, o prestígio dos plantadores regionais de maior projeção política sobre a administração provincial. Esta, no período Regencial e no I Reinado sofreria menos os efeitos da centralização do que no pós 1850.

¹⁶⁹RIO DE JANEIRO. *Relatório...* (João Caldas Viana). 01 de março de 1844. *Op. cit.*, p. 14.

2.2- Nas *Memórias* de José Carneiro da Silva: prestígio regional e trajetória política

A construção do canal Campos - Macaé teve como principal protagonista José Carneiro da Silva, barão de Araruama e visconde de mesmo título, chefe político regional vinculado ao Partido Conservador. Filho do capitão de milícias Manoel Carneiro da Silva, rico fazendeiro da comarca de Campos, e de sua mulher, D. Anna Francisca de Velasco¹⁷⁰, seu avô paterno foi João Carneiro da Silva, contratador de diamantes no Rio de Janeiro. A mesma função do avô foi desempenhada por um dos tios de José Carneiro, também chamado José Carneiro da Silva e que se ocupava da contratação de diamantes na região do Tejuco, nas Gerais.¹⁷¹

As informações disponíveis sobre Manoel Carneiro da Silva indicam sua atuação como Capitão dos índios, agricultor e produtor de anil e algodão, produtos que comerciava na praça do Rio de Janeiro¹⁷². Fixara-se na região Norte da Capitania do Rio de Janeiro por volta de 1779, época em que teria edificado a casa de Mato de Pipa na sesmaria recebida de seu pai, que ia da Lagoa Feia a Lagoa da Ribeira, hoje terras onde estão localizadas as fazendas de Machadinha, Melo e Mato de Pipa.

A casa (Figura 4) que abrigaria várias gerações da família recebeu esse nome devido à abundância, no local, de uma árvore chamada arco-de-pipa. Apesar das adaptações sofridas com o tempo, conserva ainda características da construção primitiva com “paredes de materiais diversos como pau-a-pique, tijolos crus e cozidos, maciços e furados, e ainda peças de madeira de diferentes espécies e tratamentos, demonstrando as sucessivas transformações por que passou”.¹⁷³ Nela nasceu, em 1788, o quinto e último filho de Manoel e sua mulher, José Carneiro da Silva. Manoel faleceu no ano seguinte.¹⁷⁴

A respeito de José Carneiro da Silva, futuro visconde de Araruama, afirma João Oscar ter sido “o ancestral comum do clã Carneiro da Silva, que possuía as ricas fazendas de Mato de Pipa, Quissamã, São Miguel, Mandiquera, Santa Francisca, Machadinha e outras propriedades, algumas com engenhos a vapor, todas com avultado número de escravos”.¹⁷⁵

¹⁷⁰FARIA, Sheila de Castro. *A colônia...* Op. cit., p. 204.

¹⁷¹ESPAÇO CULTURAL JOSÉ CARLOS BARCELOS (ECJCB)- PEREIRA FILHO, João de Almeida. *Necrologia de Exm^o. Sen^r. Visconde de Araruama*. Campos: Typographia Campista – Rua Direita, n. 24. 1864.

¹⁷² Cf. nota 95.

¹⁷³A casa abrigou várias gerações da família. Foi tombada pelo INEPAC em 1985 e funciona como sede da AMAP - Associação Mato de Pipa, fundada por seus herdeiros na década de 1980. Cf. folheto ALMEIDA, Eliana C. Cavour P. de; SILVA, Gisela Cunha Carneiro da. *A casa de Mato de Pipa*. s/d, p.45.

¹⁷⁴ALMEIDA, Eliana C. Cavour P. de; SILVA, Gisela C.,Carneiro da. *A casa de Mato de Pipa*. Op. cit.,p. 17.

¹⁷⁵OSCAR, João. Op. cit., pp. 115-116.

Representante de uma aristocracia rural enriquecida pelo açúcar, José Carneiro da Silva fez do solar de Quissamã (figura 5) para onde se mudara em 1826, a principal fazenda da região na primeira metade do século XIX, construída no auge da fase dos engenhos particulares e “testemunho da grandeza e poderio patriarcal da dinastia dos Araruama. Seus proprietários, titulares do Império, criaram para si o ambiente digno de um potentado rural com todos os requintes exigidos pela vida na corte”.¹⁷⁶

Na partilha dos bens da Viscondessa de Araruama, aberta em 1879, foram arrolados os bens do casal, entre os quais constavam 214 escravos, além de canaviais e outras culturas, benfeitorias, animais, vários alqueires de terras e cem ações da Companhia do Engenho Central de Quissamã, empreendimento pertencente à família. Os bens do casal, deduzidas as dívidas passivas, somaram a quantia de 528:136\$500 (quinhentos e vinte e oito contos, cento e trinta e seis mil e quinhentos réis).¹⁷⁷

Figura 4
Sede da fazenda Mato de Pipa



Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/6993069>

¹⁷⁶MARCHIORI, Maria Emília Prado [et all]. *Quissamã*. Rio de Janeiro; SPHAN, fundação Nacional Pró Memória, 6ª diretoria Regional, 1987.

¹⁷⁷PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, p. 35.

Figura 5
A casa da fazenda de Quissamã



Fonte: http://www.axefacil.com.br/Rio_janeiro/quissam%E3/casa_fazenda/cas_fazenda_inicial_inicial.htm

Deputado da Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro nas legislaturas entre 1835 a 1837, de 1838 a 1839 e de 1844 a 1847, José Carneiro da Silva recebeu o título de barão de Araruama em 1844 e de Comendador da Imperial Ordem da Rosa, em 1846. O título de visconde de Araruama foi-lhe concedido pelo Imperador em 1847¹⁷⁸, ocasião em que S.M.I. visitou o norte da província e inspecionou pessoalmente as obras do canal em construção. José Carneiro também ocupou os cargos de Presidente Provincial, Comandante da Guarda Nacional dos Municípios de Macaé e Capivari, Juiz de Paz e Delegado de Polícia. Foi membro correspondente do Instituto Histórico de Paris e da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e também integrou o Conservatório Dramático Brasileiro, além de sócio fundador do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura.

Criado em 1860, o Imperial Instituto expressava a preocupação dos setores dominantes em relação ao futuro da lavoura. Tal qual ocorrera com o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e com a antiga Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, segundo Martins, , seus membros, influenciados pelo pensamento cientificista que marcou o século, propunham desvincular a agricultura das demais áreas de conhecimento por considerá-la um campo independente de experiência e pensamento teórico-científico. Sua fundação fora encorajada pelo governo imperial através de vultosa subvenção anual da Coroa, uma vez que se encontrava vinculado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas criado no

¹⁷⁸ECJCB- PEREIRA FILHO, João de Almeida. *Op. cit.*, p. 7.

mesmo ano.¹⁷⁹ Experiências com sementes, técnicas de beneficiamento do solo, melhoria das raças de animais além de alternativas à escassez da mão de obra e outras questões relativas à produção agrícola ocupavam a agenda dos membros do Imperial Instituto e outras agremiações das quais participavam pequenos e médios plantadores e lideranças políticas da província fluminense.

José Carneiro da Silva além de participação nas causas em defesa da lavoura e indústria nacional foi também autor de algumas memórias entre as quais se destaca a já citada *Memória Topographica sobre Campos dos Goytacazes*¹⁸⁰, impressa em 1819. Além dela escreveu a *Memória sobre Canais, Estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e o Comércio da construção dessas obras*, publicada em 1836,¹⁸¹ na qual demonstrou possuir vasto conhecimento sobre a história e geografia do país e de outros continentes, revelando-se ainda notável conhecedor da topografia regional.

A historiografia tem atribuído a José Carneiro da Silva a autoria de um opúsculo anônimo, publicado no Rio de Janeiro em 1838, assinado por um “natural de Campos dos Goitacases”. A obra intitulada *Memória sobre o comércio dos escravos em que se pretende mostrar que este tráfico é, para eles, antes um bem do que um mal* teve sua autoria conferida ao bispo campista José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho.

Segundo Rafael de Bivar Marquese,¹⁸² o primeiro a fazê-lo teria sido o bibliógrafo Rubens Borba de Moraes, seguindo indicações do *Sacramento Blake*. Outros especialistas como Luiz Felipe Alencastro e Jaime Rodrigues tomaram como certa a autoria do opúsculo por Azeredo Coutinho. O primeiro deles na obra *Trato dos viventes* mencionou a defesa que faz o bispo da necessidade do tráfico para a manutenção de Portugal,¹⁸³ e o segundo em *O Infame comércio*, destacou o prelado como um dos poucos homens de letras da primeira metade do XIX a defender abertamente a manutenção da escravidão e do tráfico de africanos para o Brasil.¹⁸⁴ Entretanto, Rafael Marquese discorda dos autores acima e apresenta evidências de que o autor da *Memória sobre o comércio de escravos* foi José Carneiro da

¹⁷⁹MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *O Imperial Instituto...Op. cit.*, pp. 62-63.

¹⁸⁰SILVA, José Carneiro da. *Memória topographica ...Op. cit.*

¹⁸¹*Idem.*

¹⁸²MARQUESE, Rafael de Bivar. Azeredo Coutinho, visconde de Araruama e a Memória sobre o comércio dos escravos de 1838- Dossiê História Atlântica: recortes e perspectivas. *Revista de História*. Departamento de História da Universidade de São Paulo, n.º. 152, 1º semestre/ 2005. Disponível em: <<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/rh/n152/a05n152.pdf>>

¹⁸³ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

¹⁸⁴RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas. Ed. Unicamp/Cecult/FAPESP, 2000.

Silva, e não o bispo de Olinda, conclusão a que chega a partir de minuciosa análise da *Memória*, cotejada com o pensamento de Azeredo Coutinho.

Em dissertação de mestrado sobre o município de Macaé na crise do trabalho escravo,¹⁸⁵ defendida em 2001, analisamos a referida *Memória*, documento de reduzida circulação entre pesquisadores de Campos e Macaé e de autoria atribuída a José Carneiro da Silva. As análises que fizemos do documento não nos remeteram ao bispo de Olinda, mas a outro autor. Os argumentos do renomado líder regional conservador, José Carneiro da Silva em defesa da escravidão assemelhavam-se aos de João Severiano Maciel da Costa (1769-1833), futuro marquês de Queluz, cuja *Memória sobre a necessidade de se abolir a introdução de escravos no Brasil*, publicada em Coimbra, nos anos 1820,¹⁸⁶ expressava o pensamento liberal que vicejava na Europa naquela conturbada década.

Maciel da Costa iniciava seu trabalho afirmando que a escravidão, embora contrária à humanidade, não era tão horrível como acusavam seus opositores, pois vivendo em contínuas guerras, sem moral nem leis, os africanos em sua terra natal eram vítimas de seus déspotas, pagando com a vida pelas mais ligeiras faltas. Semelhantemente, as *Memórias* de José Carneiro da Silva são iniciadas, também, sublinhando o estado de barbárie em que viviam os africanos que em contínuas guerras em sua terra natal eram feitos prisioneiros e passados ao fio da espada quando não se lhes podia vendê-los.

Segundo a *Memória* escrita por José Carneiro da Silva, muitas eram as vantagens que poderiam gozar os negros que “sendo feitos prisioneiros são vendidos às nações cultas e civilizadas”, pois era sabido que na sua terra de origem, “a maior parte dos africanos vive em contínuas guerras; que tratam seus prisioneiros com a última barbárie e que, finalmente, quando não podem ou não têm meios de os vender passam todos ao fio da espada”.¹⁸⁷

Apesar dos dois documentos se destinarem a objetivos diferentes as similitudes que guardam entre si indicam que no norte da província fluminense o renomado proprietário de terras e escravos era alcançado pelas ideias de seu tempo e, mais do que isso, parecia interpretá-las à sua maneira, pois, como afirmamos,

¹⁸⁵PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, pp. 71-73.

¹⁸⁶COSTA, João Severiano Maciel ... [et all]; *Memórias sobre a escravidão*. Introdução de Garça Salgado. Rio de Janeiro. Arquivo Nacional: Brasília. Fundação Petrônio Portela. Ministério da Justiça, 1988.

¹⁸⁷SILVA, José Carneiro da. *Memória sobre o comércio de...* *Op. cit.*, p. 8.

(...) na sua obra, o autor português buscava combater a prática escravista afirmando, inclusive, que ela era contrária à segurança e propriedade do Estado, enquanto o visconde de Araruama procurava legitimá-la. Afinal, argumentava ele ‘sem a escravatura, o que seria da América e o seu comércio de exportação?’¹⁸⁸

Em nome do comércio de exportação, José Carneiro da Silva também esteve à frente dos projetos de desenvolvimento de sua região. A trajetória de seus negócios familiares tivera origem na criação de gado e a fundação do primeiro engenho de açúcar em Quissamã, que remontava a 1798. Como observa Parron, o final do século XVIII foi um momento de crise da produção açucareira mundial provocada pela revolução de São Domingos.

Com a chegada da Corte portuguesa ao Brasil, José Carneiro aproximou-se do círculo dos Bragança e empenhou-se na abertura de caminhos pelo *hinterland* fluminense. Seu nome, juntamente com o de seu irmão, João Carneiro da Silva, figurava entre os plantadores regionais que empenharam capitais próprios na abertura de estradas, construção de pontes e esgotamento de pântanos da região. Após a Independência, hastearia a bandeira do Regresso na Assembleia Legislativa Provincial na qual atuou como um dos representantes do norte da província, que *se tonaria uma das regiões-chave do partido*.¹⁸⁹

Na década de 1840, José Carneiro da Silva foi responsável pela abertura da estrada que ligou as localidades de Olhos d’água e Jeribatiba, “oferecidas gratuitamente para a servidão pública”, segundo a Lei 258 n.º 9 de 22 de abril de 1842, e a que ligou Cantagalo à Vila de Macaé, concluída em setembro de 1845.¹⁹⁰ Na Assembleia provincial, o fazendeiro empenhou esforços no projeto de construção do canal Campos - Macaé e o fez no momento em que a necessidade da melhoria dos caminhos figurava como um dos principais temas em discussão entre os deputados provinciais.

Os projetos de integração territorial propostos para o Brasil entre o final do século XVIII e início do XIX previam a abertura de rios navegáveis e estradas. Através dessas vias de comunicação interna que interligavam as capitanias brasileiras seria ampliado não apenas o conhecimento sobre o território, mas também sobre sua população.

A melhoria dos caminhos entre Minas e o Rio de Janeiro ganhou novo impulso com a chegada da Família Real ao Brasil, em 1808, que marcou a criação da *Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação* como uma das primeiras providências no estreitamento da

¹⁸⁸PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, p. 72.

¹⁸⁹PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil. 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 152.

¹⁹⁰ECJCB- PEREIRA FILHO, João de Almeida. *Op. cit.*, p. 21.

comunicação com as Gerais. Como aponta Claudia M. das Graças Chaves, entre as principais vias fluviais que cortavam a Capitania de Minas Gerais estavam os rios Paraíba, Paraibuna, Grande, Doce, Jequitinhonha, Mucuri, Pardo, São Francisco e Rio das Velhas que faziam a comunicação com o Rio de Janeiro, Goiás, Mato Grosso, Espírito Santo, São Paulo e Bahia. Desde 1799 tinha-se notícia dos pedidos de moradores que habitavam próximo ao Porto de Estrela, entre a Serra da Boa Vista e o Registro de Paraibuna.¹⁹¹

Também o caminho entre Cantagalo e Campos dos Goytacazes, na Capitania do Rio de Janeiro, requeria a melhoria da navegação pelo Paraíba rompendo o monopólio feito pelos fazendeiros da estrada Garcia Rodrigues. Conforme a autora, aquelas duas regiões pareciam ser bem freqüentadas por comerciantes mineiros pelo Registro do Rio Pombo.

A agricultura em Cantagalo foi incentivada pelo Vice-Rei do Brasil, Luiz Vasconcelos e Souza, em 1786. Em meio às denúncias, de garimpo ilegal em Cantagalo, foram convocados particulares para desenvolverem a agricultura na região, levando à criação do povoado que em 1802 já contava com 869 pessoas concorrendo para a fertilidade daqueles sertões.¹⁹² A ligação entre as Minas e o Rio de Janeiro através do Rio Doce foi incentivada como alternativa ao transporte terrestre de gêneros. Também a navegação pelo Rio Mucuri, o Rio Pardo e o Jequitinhonha apresentavam-se como opções de comunicação entre as Minas e o sul da Bahia. Entre esses projetos, entretanto, o do Rio Doce foi o que mais avançou. Nas palavras de Claudia Chaves, apesar das inúmeras propostas de caminhos fluviais, “as estradas por terra sempre foram preferidas”¹⁹³, mas certamente a construção de canais na Europa e nos Estados Unidos deu novo impulso aos projetos de canais no Brasil.

2.3- Estradas e canais na primeira década da administração provincial (1834-1844)

Joaquim José Rodrigues Torres foi o primeiro presidente a assumir a direção da Assembleia província do Rio de Janeiro cujos trabalhos tiveram início em 1835. Nos primeiros relatórios destacou o estado *penível (sic)* das estradas e a ineficácia das câmaras municipais em promover o melhoramento e conservação dos caminhos, considerando a escassez de seus capitais e as dificuldades técnicas e administrativas que

¹⁹¹CHAVES, Claudia Maria das Graças. *Op. cit.*

¹⁹²*Idem*, p. 139.

¹⁹³*Idem*, p. 143.

encontravam para fazê-lo. Tal constatação fez recair sobre a administração provincial a condução daqueles melhoramentos. Foi criada então uma Comissão ou Diretoria de Obras a fim de se fiscalizar as obras em curso, além do exame, plano, traçado e direção de novas estradas. Também seria feito o estudo dos terrenos da província, a organização de outros sistemas de estradas e conservação daquelas já existentes.¹⁹⁴

Entre as obras julgadas necessárias destacavam-se algumas referentes à contenção das enchentes do rio Paraíba, em Campos, e outras providências a serem tomadas a fim de evitar-se a estagnação de suas águas bem como o estabelecimento de sua comunicação com outros rios e lagoas da região, buscando favorecer a agricultura e o transporte dos produtos locais.¹⁹⁵ A saída de seus produtos pelo porto de Macaé traria grande vantagem para Campos, uma vez que grande parte deles eram destinados ao Rio de Janeiro. Além disso, era mencionada a utilidade da comunicação por via de canais entre esses dois municípios e também a necessidade de outro canal, partindo da Lagoa de Araruama até a do Taipú, comunicando as lagoas de Saquarema e Maricá com algumas lagoas intermediárias.

O envio à Assembleia provincial de uma representação da Câmara de Campos em 1835, acusando a necessidade de se construir uma ponte sobre o rio Paraíba, uma estrada até São João Del Rei (MG) e canais navegáveis na região não surtiu os efeitos esperados pelos campistas. O presidente argumentou em seu relatório não “parece[r] por hora praticável sua construção, senão por via de empreendedores a que se assegurem vantagens capazes de a isso os convidar.”¹⁹⁶

Em março de 1836, Rodrigues Torres pontuava novamente o mau estado da maior parte das estradas da província, além de destacar a fertilidade do termo de Cantagalo devido à expansão de seus cafezais, o que exigia melhores condições de transporte. Indicava o relatório a existência de quatro caminhos por onde poderia ser transportado o café, mas nenhum deles apresentava boas condições: dois deles davam na baía de Niterói, um pelo Porto das Caixas e outro por Magé, mas era difícil transitar por eles; outro, que ia dar em Macaé, era *muito paludoso e de difícil transito no tempo das águas*. Apenas um caminho, que ia por São

¹⁹⁴RIO DE JANEIRO. *Fala com que o Presidente da Província... (Joaquim José Rodrigues Torres)* 1º de fevereiro de 1835. *Op. cit.*, p. 15.

¹⁹⁵*Idem*, p. 16.

¹⁹⁶*Idem*, p. 18.

Fidélis, apresentava condições favoráveis para o transporte do café. Entretanto, quando este chegava a Campos, esbarrava nas dificuldades da navegação até a costa.¹⁹⁷

A questão envolvendo uma saída para o mar era de grande interesse dos campistas, pois a superação das corredeiras do rio Paraíba e a falta dos ventos adequados à navegação regular até São João da Barra, porto de saída das mercadorias com destino à Corte, impedia uma maior ligação comercial com o Rio de Janeiro. A criação de uma empresa para construção de um barco a vapor era reclamada tanto por sua necessidade quanto pelos exuberantes lucros que poderiam trazer aos seus empreendedores, como afirmam os redatores do jornal *O Campista*, em 1834. Segundo o periódico,

Ninguém ignora que a barra de Campos é tal, que os barcos depois de carregados precisam para saírem de vento sul, ou sudoeste e depois de saírem, de nordeste para seguirem viagem para o Rio de Janeiro: e sendo este último constante nesta costa em certas épocas do ano, sucede muitas vezes estarem os mesmos carregados três e mais meses sem poderem seguir viagem com grave prejuízo do comércio, e da lavoura, como ainda no ano passado todos experimentamos. Mas este obstáculo até aqui insuperável cessará uma vez de existir para os campistas com a criação de um barco a vapor.¹⁹⁸

Os transtornos causados pelas condições de vento e correntes sobre a navegação costeira já eram apontados pelas autoridades metropolitanas desde longa data. Viagens regulares entre os portos brasileiros e a metrópole portuguesa tornavam-se impossíveis caso não fosse observado um calendário marítimo preciso levando-se em conta a “sazonalidade” da direção dos ventos e correntes marinhas. Até o advento dos barcos a vapor nos meados do século XIX, como afirma Filipe Alencastro, “só as sumacas – barcaças pequenas de dois mastros – conseguiam sair da Bahia, de Pernambuco, ou mais do Sul, e bordejar na tornaviagem do Pará e do Maranhão. Ainda assim, tudo dependia da sorte”.¹⁹⁹

A dificuldade de navegação pela costa brasileira não era uma questão simples de ser resolvida. Condicionamentos políticos haviam sido impostos pela geografia econômica à colonização, como mostra Alencastro. A separação, por exemplo, entre o Brasil e o Estado do Maranhão (1621) tinha como limites o cabo de São Roque, que respondia ao quadro de ventos e marés predominantes na costa sul-americana. Argumenta o autor que “a facilidade de comunicação com a corte e o transtorno da navegação litorânea sul-americana” teriam sido fatores determinantes para a criação de duas colônias distintas no espaço da América

¹⁹⁷ RIO DE JANEIRO. *Fala do Presidente da Província do Rio de Janeiro (Rodrigues Torres) em 1º de março de 1836*, s/ título. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsb/bsd/u814/index.html>>

¹⁹⁸ BNRJ- *O Campista*. 22 de fevereiro de 1834, s/ano. n.º. 15, p.1.

¹⁹⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Op. cit.*, p. 58.

portuguesa. Outras limitações impostas pela navegação à administração portuguesa podem ser exemplificadas também pelas críticas feitas ao Tribunal da Relação na Bahia (1609) em vista da dificuldade de encaminhamento àquele tribunal dos pleitos de outras capitanias. Da mesma forma, também o isolamento a que estava submetida a região amazônica, onde só chegava de Lisboa uma embarcação por ano, havia levado o padre Antonio Vieira a escrever ser mais fácil navegar da Índia a Portugal do que da missão em que estava, no Maranhão, até o Brasil. Nas suas cartas, citadas por Alencastro, o padre registrava que missionários e autoridades civis ao serem despachados da Bahia para São Luis e Belém faziam sua primeira baldeação em Lisboa para depois viajar até o Maranhão e o Pará.²⁰⁰

Sobre a navegação pela costa fluminense, informa Alencastro que Cabo Frio assinala a ponta norte da frente fria que vem das Malvinas e esbarra nos ventos quentes trazidos do norte e sudeste da corrente do Brasil. Do cabo de São Tomé (Campos- Rio de Janeiro) até Santa Catarina forma-se uma zona de turbulência, sobretudo na “monção de março”. Com efeito, foi em função dos prejuízos que recaíam sobre o transporte da produção açucareira fluminense “pelos baixios de São Tomé e as ventanias da foz do Rio Paraíba” que foi idealizada, nos anos 1840 a construção do canal fluvial de Campos a Macaé.²⁰¹

Através do escritor campista Horácio Sousa, sabemos que até 1850 não havia em Campos navegação a vapor. O inglês Alexandre Davison foi quem primeiro requereu à Câmara privilégio para construí-lo, obtendo a esperada autorização.²⁰² Em 20 de junho de 1852, a barca “Goitacaz” fez o primeiro trajeto entre Campos e São João da Barra. Em 1853, o inglês construiu outro vapor, o “Rainha do Parahyba”, que singrou, imponente, as águas do rio de mesmo nome, mas veio a explodir em janeiro de 1854 no regresso de São João da Barra. No mesmo ano, acrescenta, foi fundada a “Companhia Macahé e Campos”, que operava com vaporzinhos – o “Goytacá”, o “Machahense” e o “Diligente” - pegando os passageiros nos portos da Banca e da Cadeia e levando-os até São João da Barra onde ingressavam em outros vapores com destino a Corte do Rio de Janeiro. Era José Pereira Codeço o agente da companhia, mais tarde sucedido por José Alves da Torre.²⁰³

²⁰⁰ *Idem*, p. 59.

²⁰¹ *Idem*, p. 61.

²⁰² Segundo informa João Oscar, Alexandre Davison era também dono da fazenda de Pedra d'Água com cerca de meia centena de escravos, no município de São Fidélis, ver OSCAR, João. *Op. cit.*, p. 130.

²⁰³ No ano seguinte, informa Horácio Sousa, outra companhia de navegação foi formada com o nome de “União Campista Fidelista”, sugerindo a participação de negociantes de São Fidélis. Eram os sócios: Antonio Rodrigues Fluminense, Antonio Alves de Almeida Pereira, Antonio Luiz Ferreira Pinto, Candido Francisco Viana, Isidoro Antonio de Passos, José Bento de Araújo, José Martins Pinheiro, José Ribeiro de Castro, João Caldas Viana Filho, José Cardo Moreira e José Ribeiro de Meireles. SOUSA, Horácio, *Op. cit.*, p. 68.

Informações fornecidas por Alberto Lamego indicam tentativas anteriores de estreitar a comunicação entre a região e a Corte. No início da década de 1820 os irmãos Carneiro da Silva haviam proposto a “abertura de uma estrada comunicando os habitantes da vila de São Salvador com os da Corte, passando por Macaé”. Onde existia uma trilha velha e intransitável, em virtude das enchentes dos rios Ururá e Macabu, foi feito um aterro para construção da estrada, acompanhada de 13 pontes. A estrada que ligava Campos e Niterói, com escala por Macaé, foi inaugurada em 1826. No entanto, passados dez anos afirma Lamego que “devido à falta de conservação e a obstrução das valas, o seu leito foi transformado em extenso pantanal, cheio de atoleiros, tornando-se intransponível”.²⁰⁴ Em face da situação, voltaram os campistas e macaenses as suas vistas para a obra do canal Campos - Macaé. Nos anos 1830 as tentativas seriam retomadas com o projeto daquele canal.

Façamos um pequeno parêntese na seqüência dos antecedentes do projeto do canal na Assembleia provincial. Queremos atentar para o fato de que na década de 1850, como adiantamos acima, os esforços dos campistas para garantir a chegada de seus produtos até o porto estiveram concentrados na melhoria da navegação *através do rio Paraíba*, e não pelo canal. Ao que parece, os vapores haviam sido capazes de vencer a direção dos ventos cumprindo a tarefa de levar suas cargas ao porto de São João da Barra. Pensamos ser melhoria das condições da navegação pelo Paraíba, possivelmente, uma entre outras razões que levaram campistas a diminuir seus esforços por verem a obra concluída. Algumas lideranças políticas, como veremos, chegariam mesmo a declarar ser inútil a obra mantendo-se no circuito do Paraíba.

Vale notar que na sua planta original o canal não fazia ligação direta com o rio Paraíba. Seu início era na Lagoa do Osório, “que fica dentro da cidade, e é rodeada de edifícios, servindo essa lagoa como de porto de embarque e desembarque, distante da margem direita do Paraíba cousa (sic) de 20 a 25 braças.”²⁰⁵

Houve mesmo, antes do início das obras, uma grita dos campistas para que não houvesse ligação do canal com o rio Paraíba, cujas águas costumeiramente subiam. Mas de acordo com o relatório de Aureliano de Souza Oliveira Coutinho sobre os rumores em

²⁰⁴LAMEGO, Alberto Ribeiro. *Macaé à luz de documentos inéditos*. Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro. Niterói: Estado do Rio de Janeiro, 1948, pp. 102-103.

²⁰⁵A Lagoa do Osório ficava situada onde, hoje, localiza-se o Parque Alberto Sampaio, no centro de Campos dos Goitacazes. Agradecemos ao *Instituto Historiar*, nas pessoas de Hélio Gomes Cordeiro e Leandro Lima Cordeiro, pelas fotos cedidas e informações prestadas sobre o canal e outras disponíveis em: <<http://www.institutohistoriar.blogspot.com>>

Campos não haveria junção nem motivos para preocupação, pois os barcos que navegavam pelo Paraíba “não eram próprios à navegação pelo canal”.²⁰⁶

Outro argumento que justificava não haver junção entre o canal e o rio era o de que isto exigia uma grande despesa posta na construção de uma eclusa que fosse suficientemente forte pra impedir a introdução no canal de “grande massa de águas”, por ocasião das enchentes. Ainda outro argumento afirmava ser “o transporte dos gêneros da margem direita do Paraíba para o porto do Osório mais cômodo”, distando 25 braças apenas, enquanto que até o Ururaí a distância era de mais de duas léguas.²⁰⁷

Vale atentar para a importância dessas duas artérias na interiorização do território. A esses dois eixos de navegação tão próximos e estanques e suas possíveis implicações no jogo político retornaremos mais adiante. Voltemos à década de 1830 e ao desenrolar dos expedientes na Assembleia Provincial fluminense no tocante à construção do canal.

No Relatório apresentado por Paulino Soares de Sousa, visconde de Uruguai, em 18 de outubro de 1836 era novamente apontada a utilidade da “comunicação do interior do Paraíba com o Macaé por meio de um canal que daria a Campos um bom porto no oceano”. Para tanto, foi concedido por lei provincial o privilégio a João Henriques Freese para a construção das obras que trariam “incalculáveis vantagens para os distritos de Macaé, Cantagalo e Campos”.²⁰⁸

O inglês naturalizado João H. Freese, sócio da casa Freese Muter & Cia. requereu privilégios exclusivos para a construção do canal. Segundo informações prestadas por ele e publicadas no jornal *O Campista*, o empresário, casado no Brasil em 1806 com a filha de Dr. Teotônio Ribeiro de Paiva, tinha negócios estabelecidos na Corte desde 1808. Em tempos recentes, havia formado uma companhia para navegação do Rio Doce²⁰⁹ e pretendia formar outra para a construção do canal Campos - Macaé, além da construção de uma ponte sobre o rio Paraíba e outras obras necessárias ao desenvolvimento da lavoura, segundo dava contas aos leitores do referido jornal. Contava ele com o apoio dos proprietários principais de Campos.

²⁰⁶RIO DE JANEIRO. *Relatório de Presidente de Província... (Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho)... 1º de março de 1846. Op. cit., p. 44.*

²⁰⁷*Idem.*

²⁰⁸RIO DE JANEIRO. *Relatório do Presidente de Província Paulino José Soares de Sousa de 18 de outubro de (1836), p. 53.* Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsb/bsd/u814/index.html>>

²⁰⁹BNRJ- *O Campista*. 19 de novembro de 1834, nº. 86, p. 3

Em 14 de abril de 1835, foi sancionado o decreto Lei n.º. 27 da Assembleia Provincial que concedia a J. H. Freese o direito exclusivo de organizar uma Companhia a fim de fazer 1º- “uma ponte sobre o rio Paraíba na cidade de Campos dos Goitacazes”; 2º - “uma ponte ou mais estradas de comunicação entre os municípios de Friburgo e Cantagalo, e o de Macaé, com as pontes que forem necessárias”; 3º “um canal que comunique a sobredita cidade com a Vila de Macaé, e vá lançar-se no rio de mesmo nome, e bem assim estradas entre estes dois últimos pontos”.²¹⁰

O convite para participação acionária na empresa – com no mínimo duas ações e no máximo 20, transferíveis aqui ou na praça de Londres - foi estendido aos nacionais. Da mesma forma, conclamava ele aos Srs. fazendeiros e mais cidadãos, participarem com “ideias e opiniões” sobre a direção mais conveniente das estradas e do canal, no que lhes resultaria “grande benefício e aumento de valor às suas propriedades”, esperando que seguissem o “exemplo liberal e patriótico de José Carneiro da Silva em oferecer gratuitamente os terrenos” por onde passe o canal.²¹¹

Em manuscrito enviado a H. Freese com resposta a vários quesitos apresentados pelo inglês foram sugeridas várias alterações no traçado do canal. Infelizmente, não tivemos acesso à correspondência inicial, apenas às recomendações feitas por José Carneiro da Silva acerca da direção do canal, considerando diferentes composições de solo, volumes de água em vários trechos, distâncias, capacidade de navegação dos rios e tipos de embarcações e os lugares mais adequados para o traçado de sua linha, mas, principalmente a utilidade do canal para os fazendeiros “a quem a obra particularmente interessava”. Inferimos da leitura do documento não estar José Carneiro da Silva de acordo com o traçado inicial proposto por Freese, como demonstra ao argumentar que as obras públicas feitas nos lugares pouco povoados, onde são poucos os grandes proprietários e os recursos, pelo seu isolamento e o estado péssimo das estradas não podem estar aquém da ciência e afirma que “Por esse motivo é que o canal na direção apontada não tem lugar no presente caso, por que é suposto que os canais não sejam como as estradas que devem ir pelo mesmo curto caminho.”²¹² Desconhecemos tanto o projeto inicial da obra quanto as intenções de Freese em atender os 22 quesitos desenvolvidos por seu colaborador. Mais tarde, o traçado da linha do canal não seria mais definido por H. Freese.

²¹⁰RIO DE JANEIRO. *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. Lei n.º. 27 de 14 de abril de 1835. (1835-1837).

²¹¹BNRJ- *O Recopilador Campista*. Publicação a Pedido – 06 de maio de 1835, n.º. 33, p. 3.

²¹²ECJCB- Resposta aos quesitos de [J H] Freese por sua ordem numérica, pp. 1- 2. Manuscrito de José Carneiro da Silva, s/d.

Para compensação das despesas da obra, afirmava o artigo 3º o direito exclusivo da Companhia de cobrar por tempo de 100 anos as taxas que melhor lhe parecessem sobre pessoas e cargas de passagem pelo canal e rios entre Campos e Macaé. Também poderia cobrar por 60 anos a passagem pelas estradas e pontes. O direito exclusivo da navegação a vapor entre as lagoas e rios na linha do canal ficava ainda facultado à Companhia, segundo o artigo 4º, pelo tempo de 20 anos.

Em carta enviada de Londres e publicada em novembro de 1835 Freese informava ao campista Joaquim Francisco Vianna²¹³ estar a companhia “de todo organizada, e da maneira a mais brilhante possível com o capital de 3: 000\$000 (três contos de réis) capaz de ser aumentado até trinta mil contos, se obras, e privilégios futuros convidarem”.²¹⁴ Entretanto, a companhia não foi formada. Na sessão de 05 de março de 1836, foi apresentada para votação a ampliação do prazo dado a H. Freese, estendido em mais dezoito meses para sua organização. Ao fim dele, caso não tivesse organizada a Companhia, poderia o presidente contratar com outra que aceitasse as mesmas vantagens e condições. Na sessão de 08 de março, estando na presidência o Sr. Batista Pereira, foi lido e aprovado o parecer segundo o qual João H. Freese pedia que fosse derogada “a cláusula que sujeita à aprovação do Presidente da Província o plano das empresas que lhe foram concedidas em virtude da lei provincial de 14 de abril do ano passado.” Na mesma sessão, um projeto apresentado pelo deputado Viana, assinado por ele e por Paulino José Soares de Sousa, trazia uma proposição nos seguintes termos:

(...) para que todas as obras públicas da província do Rio de Janeiro fiquem de ora em diante, tanto no que diz respeito ao plano sobre que devam ser feitas, como ao que pertence a direção, inspeção e conservação, a cargo de um corpo que se denominará – Diretoria de Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro.²¹⁵

A derrogação de cláusula da lei de 1835 a pedido de Freese no sentido de limitar a interferência do presidente da província na empresa do canal, e o projeto de criação da Diretoria de Obras públicas facultando a mesma o domínio sobre a sua administração demonstrava um impasse em torno da questão da construção do canal. Na sessão do dia 11 de março de 1836, a Assembleia provincial recebeu ofício no qual constava a cópia de um

²¹³O campista Joaquim Francisco Vianna foi deputado à Assembleia Provincial do Rio de Janeiro entre os anos de 1835 a 1843. *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o anno de 1863*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert.

²¹⁴BNRJ- *O Campista*. 11 de novembro de 1835, nº. 84, p. 4.

²¹⁵APERJ. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial*. Presidência do Sr. Batista Pereira. Sessão de 08 de março de 1836.

Decreto de 09 de outubro segundo o qual a Assembleia Geral Legislativa havia concedido a J. H. Freese, “quatro sesmarias de légua quadrada cada uma”, nos lugares e condições declaradas, definidos por ela para fazer concessões às companhias que fizessem “uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia”.²¹⁶ Tal informação sugere até aquele momento que houvesse interesse tanto da Assembleia provincial quanto geral na realização e ampliação das concessões dadas ao negociante. Entretanto, a companhia não foi formada, conforme consta em relatório apresentado em 1836, pelo presidente de província Joaquim Rodrigues Torres no qual se lê:

Não me consta que esteja formada a Companhia, que pretendia organizar João Henrique Freese para abrir o Canal de Campos a Macaé, e fazer outras obras públicas; a mágoa fora ver frustrada uma empresa que, concebida sob os melhores auspícios, parecia prometer-nos um manancial de prosperidade, e a Companhia, que a realizasse, avultados lucros...²¹⁷

Dolorosa sensação causou essa notícia aos campistas, segundo informa José Carneiro, num acréscimo que faz à sua *Memória sobre canais*, obra a qual já nos referimos em que consta, na parte final que,

Achando-se no prelo a presente Memória e já quase a sair à luz, chegou-me a notícia de que a Companhia que M^r. Freese estava organizando em Londres para a construção das obras que fizeram o objeto desta Memória havia abortado, em consequência das restrições que a Assembleia Geral tinha sobre posto (sic) ao privilégio que a Assembleia Provincial do Rio de Janeiro havia concedido ao dito M^r. Freese”. A dolorosa sensação que esta notícia causou na maior parte dos campistas foi tão grande, como se tivesse acontecido uma calamidade Pública.²¹⁸

Segundo nos informa José Carneiro da Silva, a Companhia não foi formada devido às restrições impostas pela Assembleia Geral à Lei provincial de 1835²¹⁹. O referido decreto de nº 58, 9/10/1835, no artigo 7º, “revogava a disposição do artigo 4º do Decreto supracitado de 14 de abril de 1835, na parte relativa a concessão de privilégio exclusivo da navegação por vapor da foz dos rios Macahé e Parahyba para a Capital do Império”.²²⁰

²¹⁶APERJ. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial*. Presidência do Sr. Batista Pereira. Sessão de 11 de março de 1836.

²¹⁷RIO DE JANEIRO. *Fala do Presidente de Província Rodrigues Torres*, s/ título... 1 março. 1836, p. 24. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u814/index.html>>

²¹⁸SILVA, José Carneiro. *Memória sobre canais... Op. cit.*, p. 37.

²¹⁹BRASIL. *Coleção das Leis do Império de 1835*. Decreto nº 58, de 9/10/1835. Primeira Parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1864, pp. 66-67.

²²⁰BRASIL. *Coleção das Leis do Império de 1835*. Decreto nº 58, de 9/10/1835, p. 67. *Op. cit.* Importante destacar que o governo imperial concedia a Cia. de Freese 4 sesmarias de légua quadrada cada uma (4X 3.600 hec) para a referida Companhia abrir estrada que ligaria Nova Friburgo e Cantagalo com Macahé. Sobre a participação de Freese na construção da estrada de Cantagalo a Macaé, ver ERTHAL, Clelio. *Cantagalo - da miragem do ouro ao esplendor do café*. 2 ed. Revista e atualizada. NitPress- Niterói, 2008.

A julgar pela veracidade da informação, podemos inferir que esse tenha sido um caso exemplar de interferência do poder central nos negócios da província. A restrição das vantagens dadas à Companhia de Freese talvez tenha desencorajado seus sócios. Sabemos apenas que *fizera água* a companhia do canal. Chamamos a atenção, entretanto, para outro projeto, anterior àquele, através do qual se pretendia interligar Minas ao Espírito Santo e ao mar.

Em 1812, para o plano de abertura do rio Doce foi organizada a associação entre Domingos Loureiro e outros comerciantes da Corte. Submetida à apreciação da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, o pedido foi indeferido, como mostra Claudia Chaves²²¹, opondo-se o Desembargador Fiscal aos itens administrativos e orgânicos da companhia. Entre as condições propostas estava a de que nenhuma outra companhia poderia ser criada enquanto durasse aquela, garantindo dessa forma seus lucros; o plano incluía a doação de sesmarias para a região a fim de estimular a agricultura e atrair colonos, além da isenção de impostos de importação e exportação por 20 anos; também a construção de armazéns e trabalhos de manutenção e conservação do canal além da desobstrução da foz e cachoeiras do rio Doce, feitas pela Real Fazenda.²²² O veredicto foi desfavorável à criação da companhia alegando a Junta, entre outras coisas, que eram “exorbitantes” os privilégios pretendidos e ficaria ainda o país “privado por vinte anos do gradual progresso do comércio.” O projeto foi reapresentado em 1819 pelos negociantes estabelecidos no sertão do Rio Doce, entre os quais encontravam-se comerciantes, proprietários e lavradores da província do Rio e de Minas Gerais. O estatuto da Sociedade de Agricultura, Comércio e Navegação do Rio Doce foi criado em 18 de março de 1819.²²³

Apesar da grande importância da abertura dos caminhos internos tanto para a economia quanto para o conhecimento do território e de sua população e da necessidade de atrair capitais privados para esse fim, pensamos ser possível que as pretensões de J. H. Freese de exclusividade do privilégio sobre o canal Campos - Macaé tenha sido um fator desfavorável à sua aprovação. A questão relativa à abertura e melhoria dos caminhos da província aguardava por alternativas.

Na Assembleia provincial discutia-se, em 1836, a necessidade de criação de um órgão responsável pelas obras, questão levantada em março daquele ano, como exposto acima. A

²²¹ CHAVES, Claudia Maria das Graças. *Op. cit.*, p. 145.

²²² *Idem*, pp. 145-146.

²²³ *Idem*, pp.146- 148.

Diretoria de Obras Públicas da Província foi criada pela Lei de 19 de dezembro de 1836. Caberia a ela o plano, direção, inspeção e conservação das obras provinciais, divididas em quatro seções. Cada uma delas teria um engenheiro responsável.

O Jornal do Commercio de 19 de outubro de 1837 transcreve o discurso feito pelo vice-presidente de província José Ignácio Vaz Vieira no qual era comunicada a instalação daquela Diretoria que então ficaria dividida em quatro seções, a saber:

Tabela 1. Divisão da Província do Rio de Janeiro em Seções. 1837.

Seções	Municípios
1ª seção	Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba, Itaguaí, São João do Príncipe, Barra Mansa, Resende, Niterói e grande parte do Iguassú, Vassouras e Valença.
2ª seção	Magé, Paraíba e parte do Iguassú, Vassouras e Valença
3ª seção	Niterói, Maricá, Nova Friburgo, Cantagalo, Itaboraí
4ª seção	Maricá, Cabo Frio, Macaé, Campos e São João da Barra

Fonte: *Jornal do Commercio*. Ano XI. 19 de outubro de 1837, n.º. 232, p. 2.

No referido relatório foram citadas as obras iniciadas no canal do Nogueira, em Campos, e na muralha do rio Paraíba, além dos baixios da Lagoa de Araruama e a construção de uma ponte de ferro do canal de Itajuru.²²⁴ Na Assembleia, o vice-presidente de província sancionava a resolução que autorizava, através da Lei n.º. 85 de 19 de outubro de 1837, o levantamento da planta do canal Campos - Macaé.

Nos discursos pronunciados em 1838 e 1839 Paulino de Sousa anunciava a execução da lei provincial e encarregava os chefes da 3ª e da 4ª seção de procederem ao levantamento da planta, “contendo o traço indicativo da direção aproximada do sobredito canal, e bem assim o Relatório do chefe da 4ª seção, o Major Henrique Luiz Bellegarde”.²²⁵

O engenheiro português Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde foi quem realizou os primeiros estudos com o fim de traçar a linha do canal. Nascido em Lisboa, a 20 de outubro de 1802, era filho de Norberto Jorge Bellegarde e de D. Maria Antonia Conrado de

²²⁴ Baixo significa “ Banco de areia sobre o qual a água do mar ou rio atinge pouca altura”, submerso nos mares e rios, constitui perigo para a navegação. *Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. 2ª. ed. revista e ampliada. Rio de Janeiro: Editora Nova fronteira S.A., 1986, p. 221.

²²⁵BNRJ- *O Monitor*. Extrato do Discurso do Exmo Sr. Presidente da Província. 25 de maio de 1839, n.º. 88, pp. 1-2.

Niemeyer²²⁶. Veio para o Brasil com seu pai, major do exército português, que integrava a comitiva de D. João VI e começou no Brasil o curso de Matemáticas. Seguiu carreira militar sendo promovido a 2º tenente em 1818, 1º tenente em 1820, e capitão ajudante do governador de Moçambique no ano de 1821. Em 1822, de volta ao Brasil, aderiu à independência. Após concluir seus estudos na Academia Militar, seguiu para a Europa em 1825 a fim de aperfeiçoar-se nos estudos, com uma bolsa recebida do governo imperial. Regressou ao Brasil com o título de bacharel em Letras pela Universidade de Paris e de engenheiro geógrafo²²⁷ formado na Escola Real de Pontes e Calçadas de Paris²²⁸. Desenvolveu em Campos, Cabo Frio, Maricá e Macaé uma série de obras e trabalhos de engenharia. Neste último, foi o engenheiro responsável pelo arruamento da vila.²²⁹

Acometido pela febre palustre²³⁰, faleceu em Cabo Frio a 21 de março de 1839. Sua morte adiou por mais alguns anos a execução da planta do canal. A esse respeito dirá Paulino José Soares de Souza:

A morte d'este digno oficial, que com tanto zelo prestou à província importantes serviços, tem de (sic) contribuir para que a conclusão de tais trabalhos mais se demore, visto que outro qualquer, que o substitua, não terá por certo os conhecimentos práticos desses lugares ou de toda a seção que ele à custa de tantas fadigas havia adquirido.²³¹

Os terrenos pantanosos da região figuravam entre os principais fatores de insalubridade que vitimavam a população. Os benefícios advindos do esgotamento de lagoas, pântanos e os brejos, infestados de mosquitos, reforçavam a necessidade de canalização das águas. Eram considerados os principais causadores das epidemias de febre que acometiam a população do entorno das águas da região. Os engenheiros e seus assistentes, assim como escravos e trabalhadores livres que penetravam naqueles “sertões” a fim de registrar sua topografia, expunham-se a permanentes riscos, embora não tenhamos em relação às obras hidráulicas do Brasil dos séculos XIX e XX registros tão dramáticos como aqueles

²²⁶ Niemeyer: título 7-1 http://www.cbg.org.br/arquivos_genealogicos_n_01.html.

²²⁷ BNRJ - BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliográfico Brasileiro*. Typografia Nacional. 1883.

²²⁸ A respeito da trajetória do Major Bellegarde Cf. COSTA, Cristiane. *Bolsas de estudos no estrangeiro no contexto da construção do Estado brasileiro: os pensionários militares do Ministério dos Negócios da Guerra (1822-1831)*. Dissertação de Mestrado, em curso no PPGH da UFF (defesa em 28/05/2012)

²²⁹ PARADA, Antonio Alvarez. *Op. cit.*, p. 52.

²³⁰ *Idem*, p. 153.

²³¹ RIO DE JANEIRO. *Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro o conselheiro Paulino José Soares de Souza, na 2ª sessão da 2ª Legislatura da Assembléia Provincial, acompanhado do orçamento da Receita e Despesa para o ano de 1839 a 1840*. 2ª edição. Niterói: Typografia de Amaral & Irmão, 1851, p. 71. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/770/index.html>>.

encontrados na construção do canal do Panamá, aberto entre 1880 e 1914 e distando 81 quilômetros.

Como observa Matthew Parker, “três entre quatro engenheiros franceses que fizeram parte do sonho heróico de Ferdinand de Lesseps²³² morreram três meses depois de chegarem à ‘Costa da Febre’ do Panamá”.²³³ Milhares de vidas foram dissipadas pela febre amarela e pela chamada “Febre de Charges”, uma espécie de malária, como mostra o autor, acrescentando que a causa de muitas outras mortes ocorreu em vista de acidentes, pneumonia e exaustão, somando em torno de 25.000 vítimas, “quinhentas vidas por cada 620 metros do canal.”²³⁴

Após a morte de Bellegard, no governo que se seguiu entre 1840 e 1841 tendo à frente Manoel José de Sousa França como presidente da província, o projeto do canal pouco avançou. Consta em seu relatório que de 1835 a junho de 1840 já haviam sido gastos em obras públicas a quantia de 1.295:520\$911 (um mil duzentos e noventa e cinco contos, quinhentos e vinte mil e novecentos e onze réis), aplicada, inclusive, na continuidade de obras começadas e abandonadas – o que era o caso da Estrada do Commercio aberta à época de D. João VI para facilitar a comunicação entre a província de Minas e o porto do Rio de Janeiro e cuja obra havia sido interrompida.²³⁵

Honório Hermeto Carneiro Leão, o marquês do Paraná, foi o sucessor de Manoel José de Sousa França, entre 1841 e 1843, tendo ocupado a vice-presidência o campista João Caldas Viana. Esse último esteve na presidência entre março de 1843 e abril 1844. Seus detalhados relatórios sobre o estado das obras provinciais indicavam a adoção de novas medidas de incremento aos trabalhos da Diretoria de Obras Públicas, tais como a aquisição de uma máquina de escavação movida a vapor para os trabalhos hidráulicos e o aumento dos vencimentos dos chefes de seções, acompanhados de gratificações. Em seu governo foi dado

²³²O francês Ferdinand Le Lesseps, construtor do canal de Suez, também foi o iniciador da construção do canal do Panamá, obtendo concessão do governo colombiano para a obra, através da qual seria feita a ligação entre o oceano Atlântico e Pacífico favorecendo as trocas comerciais e realizando uma idéia de ligação entre os dois oceanos existente desde as expedições de exploração conduzidas por Balboa no século XVI e seguida de tentativas frustradas. Os limitados recursos de engenharia para a abertura de um canal ao nível do mar comprometeram o êxito do empreendimento, também agravado pelos poucos recursos e conhecimento da medicina acerca das doenças e febres que grassavam na região. Necessidade de drenagem completa do rio Chagres e inclusão de uma comporta, em 1885, alterando o plano inicial da obra além da falência da empresa, em 1889, marcaram a etapa conduzida por Lesseps. No início do século XX, os norte-americanos retomaram o projeto e inauguraram o canal, sob seu controle, em 1914. PARKER, Matthew. *Febre do Panamá: a história de uma das maiores realizações do homem*. Tradução Carlos Duarte e Anna Duarte. Rio de Janeiro: Record, 2011.

²³³Embora muito menor do que o canal de Suez, o canal do Panamá, escavado no istmo do território pertencente, na época, à Colômbia, custou 4 vezes mais e exigiu escavação 3 vezes maior, que incluía remoção de montanhas, penetração em densas florestas e pântanos. PARKER, Matthew. *Op. cit.*, p. 23.

²³⁴PARKER, Matthew. *Op. cit.*, p. 22.

²³⁵A respeito da Estrada do Commercio e da Real Junta de Commercio cf. LOPES, Walter de Matos. *Op. cit.*

cumprimento à Lei de 19 de Outubro de 1837²³⁶ através da qual a Assembleia autorizava o presidente a mandar fazer a planta do canal. A elaboração da planta e estudo prévio dos terrenos foram orçados em doze contos de réis, trabalho que deveria estar concluído ao fim de três anos.²³⁷

Através da Portaria de 22 de agosto de 1843 João Caldas Viana havia criado a Comissão composta do capitão Egídio José de Lorena, que foi depois substituído pelo Sr. 2º Tenente Antonio Pinto de Figueiredo Mendes Antas (pelas iniciais, o autor da planta do canal datada de 1846)²³⁸, Dr. João Antonio de Campos Belos, o engenheiro Amélio Pralon e o Coronel José Carneiro da Silva a fim de levarem a efeito os trabalhos do canal.

Quanto ao custo e execução da obra, uma vez que o intento de J. H. Freese não se efetivara nem houvera notícia de outra companhia formada para sua realização, a administração provincial recorreu a outros meios. Afirmava João Caldas Viana, no relatório de março de 1844, que o canal Campos - Macaé, além da estrada de Polícia, e Rodeio e a estrada de Pecú a Itaguaí seriam feitas por empréstimo.²³⁹

O campista João Caldas Viana foi um dos quatro vice-presidentes em exercício na gestão de Paulino José Soares de Sousa, visconde do Uruguai, entre 1836 a 1840. Em 1841, voltou a ocupar a vice-presidência na gestão de Honório Hermeto Carneiro Leão, marquês do Paraná, ficando até 1843. Dispomos de poucas informações sobre suas ideias políticas. Não temos registro de publicações de sua autoria, tampouco seu nome consta no Sacramento Blake. No entanto, foi um deputado de presença destacada na Assembleia provincial onde esteve por várias legislaturas, vindo a assumir o cargo de Presidente de Província de março de 1843 a abril de 1844. Foi demitido do cargo em favor da nomeação, publicada em abril de 1844, de Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho.²⁴⁰

Entusiasta da construção do canal e responsável por nomear a primeira comissão criada para esse fim, como vimos, João Caldas Viana viria a se tornar, nos anos subseqüentes, um opositor ferrenho à administração de Aureliano e por extensão, à atuação de José Carneiro da Silva e seus correligionários nos negócios do canal.

²³⁶RIO DE JANEIRO. *Relatório...* (João Caldas Vianna). 05 de março de 1843. *Op. cit.*

²³⁷BNRJ- *Jornal do Commercio*, “Publicação a Pedido” (Diário Commercial Campista). 06 de março de 1844, n.º. 63, p. 2.

²³⁸Uma planta, com data de 1846, foi mandada litografar pelo Sr. Aureliano Coutinho e desenhada por A.P.M. Antas, nome que consta em letras miúdas no canto direito do documento. Não temos notícia de planta anterior a essa, concluída quando já as obras do canal se encontravam em etapa avançada, como verificaremos mais adiante.

²³⁹RIO DE JANEIRO. *Relatório...* (João Caldas Vianna). 01 de março de 1844. *Op. cit.*, p. 14.

²⁴⁰BNRJ- *Jornal do Commercio*. Ano XIX. 02 de abril de 1844, N.º. 89, p. 2.

Acreditamos que a animosidade em relação a José Carneiro da Silva tenha se iniciado após deixar o cargo de presidente de província. No relatório que apresentou à Assembleia em 1º de março de 1844 figuravam duas relações, organizadas por José Carneiro da Silva, nas quais constavam os produtos de importação e de exportação - com suas respectivas quantidades/valores contadas no período de um ano - que deveriam passar pelo projetado canal com destino aos municípios vizinhos situados na sua linha. A primeira delas apresentava os gêneros de importação e era composta de produtos tais como vinho, cerveja, fazendas, sabão, sal, azeite, manteiga, fumo e outros, perfazendo um total de 9: 204\$800 (nove contos, duzentos e quatro mil e oitocentos réis).

Outra lista com os produtos de exportação (Tabela 2), além de apresentar uma amostra da produção campista e macaense do período, sugere a vantagem do canal e as garantias de impostos recolhidos pela província através de taxas de passagem. Com base na referida tabela 2, observa-se o quantitativo da produção de açúcar e aguardente em Campos e Macaé, secundado pela produção do café. Destacam-se também o volume expressivo de madeiras de vários tipos²⁴¹ e a soma dos impostos de exportação totalizando 62: 568\$000 (sessenta e dois contos, quinhentos e sessenta e oito mil réis), que denotam as potencialidades produtivas dos municípios em questão e reforçam a utilidade de um canal de navegação.

A proximidade entre o presidente de Província e José Carneiro da Silva ficou explícita nos Relatórios apresentados por Caldas Viana. A tabela de gêneros elaborada por aquele último indicava o alinhamento de ambos em torno da causa regional como se observa na autoria da referida tabela, seguida da nota em que se afirmava que:

Muitos outros gêneros e efeitos terão de passar pelo projetado canal que agora nem estão em uso, nem ocorrem, mas que a facilidade do transporte fará aparecer sem numerar mesmo os passageiros, que se contarão por milhares, cuja taxa deve produzir avultada quantia. Quissamã, 26 de janeiro de 1844.²⁴²

A renda da província relativa ao ano de 1842-1843 segundo o mesmo relatório havia sido de 1.111:507\$372 (um mil cento e onze contos, quinhentos e sete mil e trezentos e setenta e dois réis), incluídos os valores referentes à Administração da Fazenda, Mesa Provincial, Coletorias e de Barreiras, barcas de passagem e Pontes, além de saldo do exercício anterior e produtos de loterias. Os valores advindos de barreiras, barcas de passagem e pontes

²⁴¹ A respeito da exploração e exportação de madeiras cf. CABRAL, Diogo de Carvalho. *Floresta, política e trabalho: a exploração das madeiras-de-lei no Recôncavo da Guanabara (1760-1820)*. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 28, nº 55, pp. 217-241, 2008.

²⁴² RIO DE JANEIRO. *Relatório de Presidente de Província* (João Caldas Vianna)... *Ide março de 1844*. Mapa SN. *Op. cit.*

foram de 125:453\$783 (cento e vinte e cinco contos, quatrocentos e cinquenta e três mil e setecentos e oitenta e três réis). Ao que tudo indica, a administração provincial depositava sobre os impostos de barreira significativa expectativa em vista dos melhoramentos da navegação interna e estradas. Mencionava Caldas Viana o caso de um morador da margem direita do Paraíba que tentou passar seu café para o outro lado, “a fim de pagar direitos menos fortes nas estradas fiscais da Província de Minas Gerais”²⁴³ e mais adiante, acrescentava que,

(...) melhoradas, como vão sendo nossas estradas e abertas outras, como demandam os interesses de muitos municípios, e como o vai permitindo o estado da nossa renda pública, não maravilha que dentro de mui poucos anos as barreiras, o imposto mais razoável e cômodo, e de melhor vontade pago, duplique nesta província.²⁴⁴

Uma vez concluídas e devidamente conservadas as estradas, sugeria Caldas Viana elevar as Taxas de Barreiras e “cobrar nelas debaixo de uma outra forma, e sobre a inspeção fiscal das coletorias respectivas a quota dos 4 por cento do dízimo provincial.”²⁴⁵ Esses gêneros podem ser verificados na Tabela abaixo.

Tabela 2. Relação dos gêneros e efeito de exportação, que tem de passar pelo projetado canal entre os rios Paraíba e Macaé, provenientes daquelas partes dos municípios de Campos, e Macaé, que ficam em comunicação com o dito canal, no espaço de um ano.

Gêneros	Quantidades	Taxa	Produto
Açúcar	810 mil arrobas	40 rs./arroba	32:400\$000
Aguardente	8 mil pipas	1\$ rs.p/ pipa	8:000\$000
Mel	700 pipas	1\$ rs.p/ pipa	350\$000
Café	200 mil arrobas	60 rs. p/ arroba	12:000\$000
Feijão	7 mil sacos	60 rs. p/ arroba	120\$000
Farinha	2 mil sacos	60 rs. p/ arroba	120\$000
Algodão	900 sacas	160 rs. p/ saca	144\$000
Cabelo	100 sacos	80 rs. p/saco	8\$000
Polvilho	100 barricas	160 rs. p/ barrica	16\$000
Azeite de mamona	40 pipas	1\$rs. p/ pipa	40\$000
Milho	1000 sacos	60rs. p/ saco	60\$000
Paina	1000 sacos	200 rs./saco	200\$000
Arroz	400 sacos	60 rs. p/saco	24\$000
Cxs. com doce	300 caixas	2\$rs.p/caixa	600\$000
Cossueiras de jacarandá	2 mil dúzias	2\$rs.p/ dúzia	4:000\$000
Toros de ditas	1000 dúzias	2\$rs.p/ dúzia	2:000\$000
Taboas	8 mil dúzias	100 rs. p/ dúzia	800\$000

²⁴³ *Idem*, p. 12.

²⁴⁴ *Idem*.

²⁴⁵ RIO DE JANEIRO. *Relatório...* (João Caldas Vianna) 1 de março de 1844. *Op. cit.*, pp. 10,11.

Pernas d'asna	400 dúzias	80rs.p/ dúzia	32\$000
Ripas	1000 dúzias	60rs.p/ dúzia	60\$000
Barrotes	2 mil paus	60 rs.p/pau	120\$000
Raios de sege	500 dúzias	60rs.p/ dúzia	30\$000
Paus de prumo	2000 paus	40 rs./ pau	80\$000
Mastros	200	2\$rs. p/mastro	400\$000
Vigas sortidas	1000	60 rs. a viga	60\$000
Caibros	400 dúzias	60 rs.p/ dúzia	24\$000
Paus de construção	1000	500 rs. /pau	500\$000
Lenha em achas	4 mil dúzias	20rs.p/ dúzia	80\$000
-	-	-	62:568\$000

Fonte: Rio de Janeiro (Província) Presidente Caldas Viana. Relatório do Presidente de Província Caldas Viana. 1 de março de 1844. <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/774/000054.html>

A construção e pronto funcionamento do canal Campos- Macaé, com extensão aproximada de 100 quilômetros, apresentava possibilidades promissoras em vista de seus benefícios mais imediatos e das cobranças de passagem a serem remetidas à administração provincial. Seu custo, superior à renda total da província, pode ser dimensionado ao compararmos os outros investimentos em obras. A tabela 3 abaixo mostra a prestação de contas destas, em cumprimento da Lei de 19 de Dezembro de 1836 que criou a *Diretoria de Obras Públicas da Província*. Nela, listamos as que estavam em andamento e as novas contratações. Ignoramos algumas outras despesas referentes a gratificações de engenheiros e ajustes contábeis. Entre outras informações, privilegiamos seus valores a fim de destacar o vultoso investimento posto no canal, comparado às demais obras em andamento bem como a impossibilidade de sua construção a expensas das rendas provinciais.

Tabela 3. Obras públicas da Província do Rio de Janeiro 1836

	Obras administradas	Valores
1ª seção	Estrada de Itaguai	11:890\$500
	Estrada de Pedra	7:211\$644*
	Estrada Nova e Velha de Parati	11:320\$142
	Estrada Nova de Mangaratiba	9:783\$109
	Muralha da Praia do Carmo	4:785\$130
	Ponte sobre o rio Pirai	4:633\$227
	Obras contratadas	Valores
	Ponte sobre o rio s. Antonio	1:350\$000
2ª Seção	Obras administradas	Valores
	Estrada do Porto Novo do Cunha	12:000\$000
	Estrada de Mato Grosso	7:043\$797
	Estrada da Polícia entre Simão A. e Valença	13:123\$886
	Atoleiros da Estrada de Estrela	1:008\$102
	Picada da Serra de Estrela	376\$400
	Obras contratadas	Valores
	Estrada do Comercio	63:000\$012
Estrada da Polícia entre Pavuna e S. Antonio	17:100\$300	

	Conservação da Estrada do Werneck	1:000\$000
	Reparos na Estrada Velha de Estrela	2:367\$348
	Ponte sobre o rio Mataruna	2:000\$000
	Reconstrução da ponte sobre o rio P. do Sul	2:115\$813
	Pontilhões na Estrada do Rodeio	3:440\$060
	Ponte sobre rio Paquequer	1:000\$000
	Ponte sobre o ribeirão do Quina	600\$000
	Pontilhões e aterrado na Est. Do M. Grosso	1:105\$000
	Conserto na casa da P. do Desengano	730\$000
3ª Seção	Obras administradas	Valores
	Conserto e reparo da Casa da Ass. Provincial	3:229\$816
	Cons. reparo do prédio provincial (Palacete)	21\$100
	Chafariz da cidade	7:138\$580
	Construção da maquina de escavação	4:671\$705
	Atoleiros da Estrada de Cantagalo	9:380\$320
	Obras contratadas	Valores
	Est. de Cantagalo a Macaé (entre a vila e o Cor. da Luciana)	49:345\$880
	Idem entre o Cor. da Luciana e o Sanglard	40:000\$000
	Idem entre o Cor. Do Sanglard e o Sapucaia	86:519\$560
	Conservação da Est. dos Mundéos	350\$000
	Cons. da Geral de Cantagalo	875\$000
4ª seção	Obras administradas	Valores
	Muralha do rio Paraíba em Campos	4:500\$000
	Obras contratadas	Valores
	Ponte sobre o rio São João	1:000\$000

Fonte: RIO DE JANEIRO (Província) Presidente Caldas Viana. *Relatório de Presidente de Província...* 1 de março de 1844. Tabela N° 9, p. 1-2 Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd774/0000091.html>>

Entre as obras relacionadas na tabela acima, destacam-se em valores duas estradas feitas por contratação, a do Comércio, na 2ª seção, e a de Cantagalo a Macaé, na 3ª seção. A primeira estrada, idealizada no período joanino, buscava ligar o Rio de Janeiro às Minas e Goiás, passando por Vassouras, e a segunda facilitar a saída dos produtos que vinham do norte e noroeste fluminense pela costa leste da província. As obras feitas “por arrematação” ficavam sob a responsabilidade da província, que através de seus engenheiros e funcionários fazia o projeto e fiscalizava os trabalhos. Mas sua realização ficava a cargo de terceiros que arrematavam as obras em leilão, já devidamente orçadas. Os arrematantes ou cessionários assumiam os custos das obras sendo ressarcidos ao final dos trabalhos, mediante vistoria e aprovação da Diretoria de Obras ou setor competente da administração provincial. Pensamos ter esse procedimento sofrido algumas mudanças no caso específico do canal e não sabemos se em outros casos, uma vez que, talvez pela sua magnitude e créditos extraordinários, a administração provincial nomeou uma Comissão para a administração daqueles trabalhos.

Outras as obras feitas “por administração” ficavam diretamente sob a responsabilidade da provincial. Destacam-se entre elas a estrada de Itaguaí e do Porto Novo do Cunha, na 1ª

seção e 2ª seção, respectivamente. De modo geral, observamos que os valores dessas obras foram bem inferiores ao custo previsto para o canal Campos - Macaé.

2.4- O início das obras do canal Campos - Macaé

Foi na gestão do senador Aureliano Coutinho (12/04/1844-03/04/1848), mais tarde Visconde de Sepetiba, que foi dado maior incremento à construção do canal. Entendendo a Assembleia que seria mais conveniente que a obra fosse realizada por empreitadas e os arrematantes pagos ao fim delas, a administração provincial recomendou a José Carneiro da Silva que persuadisse os fazendeiros moradores na região sobre as vantagens que eles mesmos tirariam de tão útil obra.²⁴⁶

Outra medida tomada no início daquela gestão foi a extinção, estabelecida pela Lei n.º 64, da Secretaria de Obras Públicas. A referida lei também possibilitava ao presidente da província a nomeação de engenheiros e suas gratificações:

A Assembleia provincial do Rio de Janeiro aprovou hoje um projeto de lei extinguindo a Diretoria de Obras Públicas da província e autorizando o presidente a ter os engenheiros que lhe convier, dando-lhes as gratificações convenientes, contanto que estas não excedam a quantia que se despendia com a diretoria.²⁴⁷

Além disto, o presidente pela Lei n.º 316 de 13 de abril de 1844 (n. 19) fazia aprovar o Regulamento que dividia a província a Província do Rio de Janeiro em sete distritos, como consta na Tabela 4.

Tabela 4. Divisão da Província do Rio de Janeiro em sete distritos, 1844.

Distritos	Municípios
1º	Mangaratiba, Parati, Angra dos Reis, São João Príncipe
2º	Itaguaí, Piraí, Barra Mansa, Resende
3º	Niterói, Iguassú, Vassouras e Valença
4º	Magé e Paraíba do Sul
5º	Maricá, Capivari, Saquarema, Cabo Frio
6º	Campos, Macaé, São João da Barra
7º	Cantagalo, Nova Friburgo, Santo Antonio de Sá, Itaboraí e o total da estrada Cantagalo a Macaé

Fonte: BNRJ- O Diário. Parte Oficial. 02 de maio de 1844, n.º. 6610, p. 2.

²⁴⁶SILVA, José Carneiro da. *Memória ...Op. cit.*, p. 4.

²⁴⁷BNRJ- *O Diário*. Ano XXXII. 02 de abril de 1844, n.º. 6586, p. 1.

Segundo o Regulamento, em cada um dos distritos haveria um engenheiro fixo residindo junto à obra sob sua direção e com a tarefa de dirigir todas as outras que se fizessem no seu distrito, considerando as condições dos contratos e fiscalizando-as a fim de dar contas ao presidente da província, entre outras atribuições, da situação de cada uma. Três engenheiros na capital da província ficariam encarregados de examinar e fiscalizar as contas dos engenheiros chefes de distrito.²⁴⁸

Para inspecionar as obras do 6º distrito, foi nomeado o major Xavier Garcia de Almeida²⁴⁹ que por razões que desconhecemos seria exonerado em agosto do mesmo ano²⁵⁰. Em 05 de maio de 1844, *O Diário* informava a nomeação do tenente Ernesto Augusto Cesar Eduardo de Miranda para inspetor geral das obras do canal Campos - Macaé, ficando responsável também pelo trecho do canal que ia de Macaé a Niterói.

Outra comissão para a condução das obras do canal foi instituída por Aureliano Oliveira Coutinho no dia 05 de julho do mesmo ano. Era ela composta por José Carneiro da Silva, nomeado presidente da comissão, seu irmão o tenente coronel João Carneiro da Silva e o major Bento Gonçalves da Silva, além do já citado tenente coronel do corpo de engenheiros Ernesto Augusto Cesar Eduardo de Miranda.²⁵¹

Informa Aureliano em relatório apresentado na Assembleia 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 se chegou foi aquela já mencionada: o canal não deveria comunicar com o rio Paraíba: sairia na lagoa do Osório, que fica dentro da cidade e já servia como porto de embarque e desembarque.²⁵² Além disso, concluía Aureliano,

(...) o transporte dos gêneros da margem direita do Paraíba até o Osório (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.²⁵³

²⁴⁸RIO DE JANEIRO. *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos ...Op. cit.* Lei Nº. 316 de 13 de abril de 1844 (Nº. 19). (Regulamentos 1º e 2º).

²⁴⁹Idem. (Regulamento 3º).

²⁵⁰BNRJ- *O Diário*. Ano XXIII. 20 de agosto de 1844, nº. 6.686, p.1.

²⁵¹RIO DE JANEIRO. *Relatório ... (Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho). 1º de março de 1846. Op. cit.*, p. 41.

²⁵²Idem, p. 44.

²⁵³Idem.

Mais tarde, o registro feito por Charles Ribeyrolles quando de sua passagem pelo norte da província em 1858 daria notícias das obras. Ao descrever o trajeto do canal, o viajante fez menção a vários lagos, já secos, e rios da região tais como:

Osório, Coelho, Pessanha, Sítio Velho, Balseado, Travagem, Campo da Cidade, Cinza, Piabanha Paulo, Morcego, Capivara, Anil Carmo, Mantiqueira, Moreno, Campo Velho, Engenho Velho, Suja, Tábua . Outros mais largos e profundos que não serão esgotados, tais como Jesus, Paulista e Carapebus ... Por suas ramificações com o Ururá e o Macabu, que o atravessam, com o Imbé, a lagoa de Cima e seus tributários com a lagoa Feia (32 léguas do circuito) e os cinco rios que correm para o mar, com o Macaé e todos os seus afluentes, o canal de campos oferece uma navegação de 150 léguas. É um belo curso de água.²⁵⁴

Informava ainda o viajante que os trabalhos de escavação começaram em março de 1845, divididos em dois lotes e repartidos, em várias épocas, entre 45 empreiteiros, acrescentando 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 1860.²⁵⁵

O revelava a entusiasmada crença na riqueza de nossa agricultura e indústria.²⁵⁶ Representava, aos olhos dos contemporâneos o Progresso e a Civilização do Império. No entanto, as impressões do francês indicavam que àquela altura as obras ainda permaneciam inconclusas. O canal tornara-se objeto de polêmicas. Comerciantes locais e fazendeiros, tanto campistas quanto macaenses, reclamavam dos freqüentes entraves postos a sua navegação. Na Assembleia Provincial, tampouco as opiniões eram mais consensuais. Possivelmente, fossem a essas questões que Ribeyrolles se referia ao afirmar também, em 1858, que o canal Campos - Macaé *carrega [va] mais maldição do que ervas.*²⁵⁷ Entre outras impressões, informava o

²⁵⁴RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. 2º v. São Paulo/Belo Horizonte, Edusp /Itatiaia, 1980. 2 v.

²⁵⁵*Idem*, pp. 33-34.

²⁵⁶RIO DE JANEIRO. *Relatório do Vice-Presidente de Província na abertura da Assembléia Legislativa Provincial de 05 de março de 1843*. Typografia Nictheroyense de MG de S. Rego, Pça. Municipal. N.1843.

²⁵⁷RIBEYROLLES, Charles. *Op. cit.*, p. 33.

viajante que o canal em questão tinha um comprimento aproximado de 43 mil braças²⁵⁸, sem compreender outros dois pequenos canais a ele integrados, o de Macabu e o do Ururáí.

No Livro de Contas Correntes da Tesouraria da Província do Rio de Janeiro,²⁵⁹ constam 49 contratos de arrematação²⁶⁰, três de construção de pontes e cinco gratificações destinadas aos corretores Ferreira e Kowden e Cia, a Antonio Joaquim de Souza e Jacinto Vieira do Couto Soares, 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 além do barão de Araruama. Esses contratos foram firmados por 63 arrematantes entre os quais 29 fizeram parcerias com parentes para execução das obras e outros assumiram individualmente as braças contratadas.

O barão de Araruama, por exemplo, juntamente com seu irmão, João Carneiro da Silva, arrematou 1.000 braças de canal da frente da fazenda de Quissamã à Lagoa do Carmo, em fevereiro de 1845, a preço de 30\$000 rs/braça (trinta mil réis).²⁶¹ Manoel Caetano da Silva e Antonio Gonçalves da Silva contrataram outras 1.000 braças contadas do Córrego de Jurubatiba a Lagoa de Carapebus, por 30\$000 rs/braça em junho de 1845. 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 a Figura 6.

Na referida figura, os contratos foram firmados em 1845 e, ao longo de 6 anos, a tesouraria da província registrou novos, que foram reduzidos na medida em que os trechos do canal eram construídos. A conclusão das obras era esperada para o ano de 1848, mas se estenderam por muito mais tempo.

²⁵⁸Braça [Do lat. Brachia, PL de brachim, 'braço'.] S. f. 1. Antiga unidade de medida de comprimento equivalente a 10 palmos, ou seja, 2,2m. *Novo Dicionário Aurélio de Língua Portuguesa*, 2ª ed. revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira S.A.

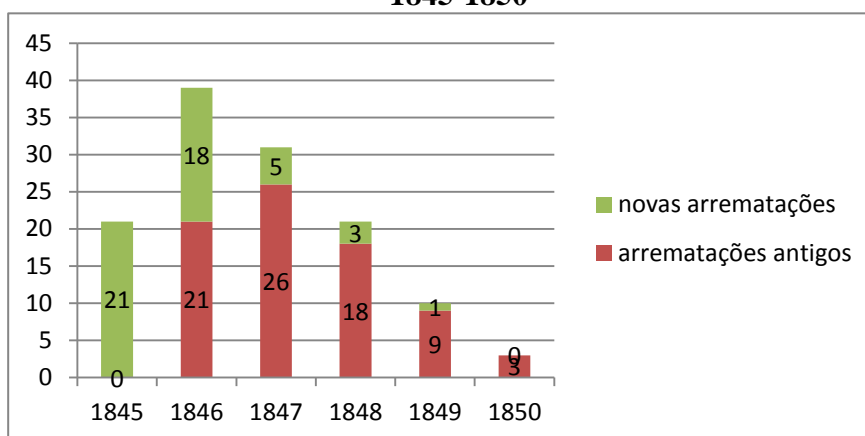
²⁵⁹APERJ- *Empréstimo Provincial: Créditos concedidos pelas leis N.º. 333 e 357*. Livro de Contas Correntes com os arrematantes do canal de Campos a Macahé. Indenização a Campos Almeida e Companhia (1845-1849).

²⁶⁰Os nomes constam na Tabela 5, adiante.

²⁶¹APERJ- *Empréstimo Provincial: Créditos concedidos pelas leis N.º. 333 e 357*. *Op. cit.*, p. 1.

Figura 6

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



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

Em dezembro de 1845, o jornal *O Diário* noticiava que, das 11 léguas do canal (isso sem contar com as lagoas), 4 léguas com 50 palmos de largura e com 6 a 8 palmos de fundo já achavam-se prontas “graças ao barão, seu irmão e as instâncias destes, alguns seus amigos e parentes deram exemplo de tomar por empresa algumas extensas linhas do canal.”²⁶²

Prosseguia a matéria mencionando que os ricos produtos regionais como madeira, café e açúcar, abundantes de um e de outro lado do rio Macabu e Ururaí, que desaguavam na Lagoa Feia, encontravam dificuldade para seu escoamento uma vez que:

(...) com penosa dificuldade são transportados em carros até Campos, para daí saírem pelo Paraíba abaixo até a Vila de João, cuja barra é tão má que muitas vezes, por 8 meses não há saída; quem puder avaliar as muitas e ricas fazendas de um e de outro lado do Paraíba, do Muriaé que nele deságua, e dos Sertões do Nogueira, cujo canal já começado o Sr. presidente vai mandar também ultimar por empresas parciais, apreciará, sem dúvida, a importância do canal em questão.²⁶³

Na execução da obra estava prevista a construção de nove eclusas, tendo sido orçadas em 145:000\$, (cento e quarenta e cinco contos de réis), a 16: 000\$000 (dezesesseis contos de réis) cada uma, incluídos esses valores no orçamento total. Entretanto, no relatório apresentado em 1846, informava Aureliano que a obra seria concluída “sem necessidade de uma só” eclusa, “fazendo-se sim, em alguns, mas poucos lugares uma escavação, cujo excesso

²⁶² BNRJ- *O Diário*. Ano XXIV. 22 de dezembro de 1845, n.º. 7.095, p. 3.

²⁶³ *Idem*.

de despesa é muito menor do que aquela em que importariam as ditas eclusas”,²⁶⁴ decisão que mais tarde, constatado o mau funcionamento do canal, seria apontada como um grave erro cometido pela comissão responsável pelas obras. Considerava ainda Aureliano, como o exposto no mesmo relatório, que tendo em vista o adiantamento da obra – que ficaria concluída dentro de trinta meses da data em que fora visitada por ele e poupando-se na supressão das eclusas 200:000 (duzentos contos de réis) da quantia em que foi orçada -, que o oficial engenheiro passaria a receber “além de seus vencimentos ordinários como empregado em comissão ativa, mais uma gratificação anual equivalente a quatro apólices do empréstimo decretado para esta obra” e que, concluído o canal no tempo previsto, receberia ainda uma “gratificação final de 10:000” (dez contos de réis) paga nas mesmas apólices a depender da aprovação da Assembleia legislativa provincial.

Figura 7

Trecho escavado do Canal em Campos



Fonte: Campos Antiga- Acervo do Instituto Historiar. Campos dos Goytacazes, s/d

²⁶⁴ RIO DE JANEIRO. *Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro de 1846... Op. cit.*, pp. 45- 46.

Figura 8
Trecho escavado do canal em Campos com uso de vagonetes



Fonte: Campos Antiga- Acervo do Instituto Historiar. Campos dos Goytacazes, s/d

Fazendeiros e comerciantes locais tomaram para si os trabalhos de escavação do canal. Firmados os contratos que definiam o trecho, as especificações de rebaixamento de fundo, sua extensão e largura, ficava estipulado também o prazo para a conclusão do trabalho e ressarcimento das despesas realizadas. O pagamento dos arrematantes era feito em apólices da dívida pública provincial ao preço do mercado ou em letras e prazos.

A Tesouraria do Palácio do Governo do Rio de Janeiro realizava o pagamento mediante atestado do engenho responsável pela inspeção das obras. Em caso de atraso na conclusão dos serviços, recaía sobre o arrematante a multa equivalente ao valor dos juros da lei correspondente à quantia, ou quantias, já recebida da Tesouraria Provincial.

A Tabela 5 a seguir apresenta a relação de arrematantes envolvidos nas obras do canal entre os anos de 1845 e 1848. No relatório de origem constam ainda os trechos construídos e os valores recebidos ou a receber da Tesouraria Provincial. Os dados estão reproduzidos parcialidade. Não estavam incluídos na tabela constante no referido relatório as arrematações atinentes aos anos de 1849 e 1850.

Tabela 5. Contratantes das obras do canal entre os anos de 1845 e 1848

Nº	Arrematante/s
1	Visconde de Araruama e João Carneiro da Silva
2	Bento Carneiro da Silva
3	Manoel Caetano da Silva e Antonio G. da Silva
4	Visconde de Araruama, João Carneiro da Silva e D. Maria Isabel Velasco
5	Julião José Barcelos
6	João de Almeida Pereira e Manoel de A. Pereira
7	Manoel José Martins e Francisco de Paula S. Pachorro
8	Jerônimo Alves Pereira de Almeida
9	José Martins Moreira
10	Joaquim Ribeiro de Castro
11	João Gonçalves Sardinha
12	Jerônimo Pinto N.Cruz e José Ribeiro de Castro
13	D. Maria Francisca da Conceição
14	Joaquim Antonio de O. Capadozio
15	José da Silva Cunha
16	Bento Gonçalves da Silva e Manoel Caetano da Silva
17	Domingos Pinto de Oliveira e José P. Rabello
18	Narciso José de Sousa
20	Manuel Ribeiro Guimarães Maia
21	Peregrino Alves da Cruz e Antonio P. Rabello
22	Bento Gonçalves da Silva Junior
23	Manuel Rodrigues de Carvalho
24	Jose Joaquim de Carvalho
25	José Leite Bastos
26	Luis Gonçalves Amado de Aguiar
27	Bento Carneiro da Silva e D. Francisca Antonia de Velasco
28	Ezequiel de Araújo Pinheiro
29	Joaquim Ribeiro de Castro e Julião R. de Castro
30	Floriana Domingues de Sousa
31	Francisco José Pacheco Guimarães
32	Manoel Jose Nogueira
33	Antonio Jose Leite Guimarães
34	José Caetano da Silva
35	Jerônimo José Fernandes
36	Antonio Gonçalves da Silva
37	João Rangel d'Azeredo Coutinho
38	José Antonio Pinto
39	José Francisco Caldas
40	D. Maria Cândida de Figueiredo
41	Eduardo Lopes da Cruz
42	Manuel Ribeiro de Castro Filho, Antonio Ribeiro de Castro e Francisco Batista de Sousa Cabral
43	Barão de Muriaé, José Ribeiro de Castro e Jerônimo Pinto Netto
44	Julio Lambert

45	João de Almeida Pereira
46	Antonio Francisco da Cruz
47	Joaquim Pinto Neto dos Reis e Manuel Gomes Barroso
48	João Nepomuceno Batista Pereira
49	Domingues Pinto de Oliveira

Fonte: RIO DE JANEIRO. *Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro o Dr. Luiz Pedreira do Couto Ferraz, na abertura da Sessão da 7ª legislatura provincial no dia 1º de março de 1849. Acompanhado do Orçamento da Receita e despesa na Província do Rio de Janeiro para o ano financeiro de 1849 a 1850.* Disponível em <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/779/000002.html>.

No início do mês de dezembro de 1845, o presidente da província Aureliano de Oliveira Coutinho (futuro 1º Visconde de Sepetiba)²⁶⁵ estivera em Quissamã acompanhado da comissão administrativa das obras do canal e do Engenheiro Diretor Augusto César Eduardo de Miranda. Os visitantes foram recebidos pelos arrematantes dos trechos compreendidos entre as lagoas do Engenho Velho e da Lagoa Suja – os Srs. José Ribeiro de Castro, Joaquim Ribeiro de Castro, tenente coronel João Carneiro da Silva, Bento 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 - visto achar-se já aberta aquela linha do canal. Naquela ocasião encontrava-se presente também o Dr. Juiz municipal do termo, Ignácio Francisco Silveira da Mota e autoridades do lugar. As honrarias feitas a Aureliano Coutinho naquela ocasião pareciam ser mais do que o cumprimento de um protocolo; demonstravam o reconhecimento do apoio que aquele governo dera à realização das obras. Iniciada a cerimônia e feitas homenagens aos visitantes ilustres,

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 Exm^o. presidente ao ato de abertura e comunicação das duas referidas lagoas.²⁶⁶

Pouco se ocuparam os memorialistas e historiadores regionais com a mão de obra alocada na construção do canal Campos - Macaé. Imaginando serem poucos os recursos técnicos usados nas escavações, nada mais natural para a época ter sido o braço escravo seu sustentáculo. Divididos seus trechos em seções e deixados a cargo dos fazendeiros locais, a mão de obra utilizada seria mesmo a dos escravos.

O viajante Charles Ribeyrolles²⁶⁷, nas páginas que dedicou ao canal, menção alguma fez a seus trabalhadores, fossem escravos ou não. Encontramos em Alberto Ribeiro Lamego a

²⁶⁵ A respeito de Aureliano cf. Seção 2.5 adiante.

²⁶⁶ RIO DE JANEIRO. *Relatório...* (Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho). 1º de março de 1846... *Op. cit.*

²⁶⁷ RIBEYROLLES, Charles. *Op. cit.*, pp. 33-36.

afirmativa de que o governo imperial, “erroneamente fascinado por um projeto fascinante, rasga a braços de escravos os 109 quilômetros do canal Macaé - Campos”²⁶⁸, informação reproduzida por outros autores/pesquisadores do tema. Sem pretender penetrar na nebulosidade da questão sobre a mão de obra utilizada no canal, mas considerando que na exploração das fontes primárias feita para essa pesquisa, até agora não encontramos menção específica ao trabalho escravo, pensamos que seria pertinente reconhecer que pouco se sabe a esse respeito. Distante do controle provincial e a cargo os arrematantes, ou seja, sob o domínio privado, era de se esperar que a mão de obra fosse, preferencialmente, a escrava. Mas essa alternativa não nos parece tão segura.

A Secretaria de Obras Públicas havia sido extinta pela Lei n.º. 316 de 13 de abril de 1844 (n.º. 19) e a nova lei, seu artigo 4º facultava ao presidente dar os regulamentos precisos à boa execução das obras²⁶⁹ uma vez que com a nova organização, ficava a província dividida dali para frente em 7 distritos, como o exposto na Tabela 4. Entretanto, sabemos que a escassez de mão de obra era um dos principais problemas que afligia a administração provincial fluminense desde sua formação. Paulino José Soares de Souza referia-se, em relatório apresentado em 1836, à dificuldade de se encontrar operário naqueles lugares da província, os mais recônditos, e de se arcar com o excessivo salário pedido por alguns, situação que “levou a contratar os serviços de vários colonos.”²⁷⁰ Referindo-se à abertura do canal do Nogueira, em Campos, queixava-se ele que, apesar das diligências, “é tal a falta de braços que tem atrasado o andamento desta tão útil obra dependente do serviço contingente de alguns escravos cujos senhores mais por obséquio que interesse ali os mandam trabalhar.”²⁷¹ Em 1843, as utilizações de 15 africanos livres na abertura da estrada de Mangaratiba e 18 na Estrada de Estrela durante o governo de Caldas Viana mostravam a dificuldade da província

²⁶⁸ LAMEGO. Alberto Ribeiro. *O homem e a restinga*. 2 ed. revisada pelo autor. Governo do Estado do Rio de Janeiro: Editora Lidador, 1974. Secretaria de Educação e Cultura, p. 277.

²⁶⁹ No sistema anterior a província estava dividida-se em 4 seções, abrangendo cada uma um extenso território e muitas obras que eram inspecionadas por um engenheiro chefe e dois ajudantes. Os chefes percorriam todas as obras da seção e reuniam-se duas vezes por ano na capital da província a fim de darem contas dos projetos e plantas sob sua jurisdição. Pelo novo sistema adotado na gestão de Aureliano, cada obra teria seu engenheiro e na capital da província teria uma junta de inspeção, formada por engenheiros inspetores sob a presidência do administrador da província. A junta ficava incumbida de examinar e discutir os projetos com os engenheiros das obras, examinando ocularmente seu andamento, revezando-se nas visitas e coibindo os abusos. Os engenheiros das obras ficariam fixos nelas. BNRJ. *O Diário. Interior- Província do Rio de Janeiro*. 26 de abril de 1844. Ano XXIII, n.º. 6.605, p. 2.

²⁷⁰ RIO DE JANEIRO. *Relatório (Paulino Soares de Souza)*... 18 de outubro de 1836. *Op. cit.*, p. 49.

²⁷¹ *Idem*, p. 52.

de obter dos fazendeiros locais a concessão de seus escravos para as obras públicas²⁷², o que nos remete à questão já levantada por Maria Lucia Lamounier²⁷³ sobre a escassez de estudos sobre a utilização do trabalho de escravo, libertos e imigrantes nas obras de infraestrutura no Império.

O *Diário do Rio de Janeiro* anunciava em junho de 1844 já, na gestão de Aureliano Coutinho, o comparecimento de Eugene Pisani, representante da Casa Comercial Carlo Debrue, em Durkenke, à Secretaria da Província a fim de acertar a contratação de “600 colonos trabalhadores para serem empregados nas obras públicas”. No seu artigo 1º, o contrato estabelecia que o governo devia pagar aos agentes da referida casa comercial a quantia de 245 francos por cada colono contratado na Europa. O artigo 2º estabelecia que os colonos deveriam ser portugueses, franceses, belgas, alemãs, espanhóis ou suíços, com idade entre 18 e 40 anos e que deveriam chegar à província em grupos nunca inferiores a 100 pessoas e nem superiores a 200.²⁷⁴

Outras notícias de colonos empregados em obras públicas dão conta de desembarques de imigrantes estrangeiros, como o que ocorreu em agosto de 1845, e a acomodação deles na Rua da Glória, Estrela e no quartel do corpo policial, além do emprego de açorianos nas obras de Petrópolis juntamente com a elevação de seus jornais.²⁷⁵ Deliberava a presidência da província em setembro daquele ano que enquanto houvesse braços livres e colonos vindos da Europa e dispostos a trabalhar nas obras, deveriam ser dispensados os escravos, “utilizando-os apenas enquanto não pudessem ser substituídos por homens livres”. Um decreto, datado de 25 de junho, havia sido sancionado por Pedro II. No seu artigo único, ficava extensiva a todas as províncias a resolução do Conselho Geral da Bahia recomendando a admissão de homens livres nas estações públicas – e a não-admissão de escravos enquanto ingênuos e libertos quisessem trabalhar, preferindo-se para o trabalho as pessoas livres.²⁷⁶

Quanto às obras do canal, a Lei nº. 333 de 11 de maio de 1844, no seu artigo 3, concedia ao governo autorização para contratar na Europa operários a fim trabalharem nas

²⁷²RIO DE JANEIRO. *Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro João Caldas Viana na abertura da 2ª sessão da 4ª legislatura da Assembléia Provincial acompanhado do orçamento da receita e despesa para o ano de 1843 a 1844*. 2ª edição. Niterói: Typographia de Amaral & Irmão, 1951, p. 23 e 28.

²⁷³LAMOUNIER, Maria Lúcia. “Entre a Escravidão e o Trabalho Livre- escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX.” *Economia*, Selecta, Brasília (DF), v. 9, nº. 4, pp. 215–245, dezembro 2008.

²⁷⁴BNRJ. *Diário do Rio de Janeiro*. Ano XXIII. 20 de junho de 1844, nº 6.647, p.1.

²⁷⁵BNRJ. *Diário do Rio de Janeiro*. Ano XXIV. 11 de agosto de 1845, nº 6.983, p.1.

²⁷⁶BNRJ. *Diário do Rio de Janeiro*. Ano XXIV. 22 de setembro de 1845, nº 7.017, p.1. Sobre outras legislações regulamentando o uso de africanos em obras públicas, ver SCISÍNIO, Alaôr Eduardo. *Dicionário da Escravidão*. Rio de Janeiro: Léo Christiano Editorial, 1997, pp. 190-191.

obras do canal Campos - Macaé. Nesse sentido, chamamos atenção para a menção feita na ocasião da visita de Aureliano a Quissamã, quando da inauguração do trecho do canal entre a Lagoa do Engenho Velho e a Lagoa Suja. Relata o jornal *O Diário*, de 22 de dezembro de 1845, que

(...) tendo a maior altura de escavação de 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 uma majestosa catadupa. Achavam-se neste ato presentes cerca de 600 pessoas, **sendo 300 operários do canal.** (grifo meu).²⁷⁷

Pensamos estar diante da possibilidade de utilização de mão de obra de colonos nas escavações do canal Campos - Macaé, embora não tenhamos outras fontes oficiais que referendem tais suspeitas. Se não podemos generalizar a presença de colonos em todos os trechos do canal onde certamente o trabalho escravo fez-se representar, tampouco podemos prescindir da possibilidade de que, em virtude da política de imigração levada a cabo pela administração provincial na década de 1840 e considerando-se ainda o envolvimento de Aureliano nas questões do canal, a mão de obra tenha sido constituída também de colonos estrangeiros, além de africanos livres, ingênuos, libertos e homens livres, contrariando a idéia corrente entre memorialistas e historiadores locais de que as escavações do canal tenham sido realizadas apenas pelo braço escravo.

Se no ano de 1846, como vimos, tivemos na inauguração do trecho do canal em Quissamã, a presença de Aureliano, juntamente com as autoridades locais e a intrigante menção aos “300 operários” da obra, no ano de 1847 o canal recebeu visita ainda mais ilustre, a do próprio imperador.²⁷⁸

O Imperador, na sua primeira viagem ao norte da província examinaria pessoalmente o andamento das obras. Junto com ele estava Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque, o Visconde de Albuquerque, Ministro da Fazenda e interino da Marinha, Cândido de Araújo Vianna, o Marquês de

²⁷⁷ BNRJ- *O Diário*. Ano XXIV. 22 de dezembro de 1845. *Op. cit.*

²⁷⁸ O presidente de província, Aureliano Coutinho, visitou ainda, em 1846, as salinas de Cabo Frio e, entusiasmado com o negócio convidou negociantes do Rio e Cabo Frio para a organização de uma Companhia, formada por Luis Lindenberg e seu sócio, Manuel de Souza Teixeira. Informa Giffone que a companhia “arrendou e comprou terrenos à margem da lagoa de Araruama, na freguesia de São Pedro da Aldeia”. Era esperado pela administração provincial que em breve as salinas pudessem fornecer sal suficiente que dispensasse a importação estrangeira. GIFFONI, José Marcello. *Sal: um outro tempero do Império (1801-1850)*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2000, p. 50.

Sapucaí, Manuel Hygino de Figueiredo²⁷⁹, o médico Dr. Joaquim Vicente de Torres Homem, o estribeiro Antonio Pedro Teixeira e o oficial de secretaria José Severiano da Rocha²⁸⁰. A Comitiva chegou a Macaé no dia 21 de março e desembarcou no trapiche de *Jacomo Ratton*, comerciante francês residente na cidade.²⁸¹

No outro dia, D. Pedro II seguiu em viagem pelo canal até o porto do *Barreto* em uma prancha, parando para almoçar na fazenda do tenente coronel Joaquim de Sousa Meirelles, na localidade de *Jurubatiba* e prosseguindo até Quissamã onde pernitoou na residência do barão de Araruama. Ao amanhecer, a comitiva seguiu pelo canal, passando por *Macabu* e desembarcando no lugar denominado *Travage*, de onde prosseguiu viagem por terra, fazendo outro pernoite na fazenda do *Queimado*, pertencente ao Sr. Manoel Antonio Ribeiro de Castro. Na manhã do dia 25 de março chegaram à Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes²⁸². Ainda de acordo com o relato, o imperador percorreu mais da metade do trecho navegando pelo canal antes de prosseguir de carruagem por 4 léguas e meia. De volta ao canal, a comitiva desembarcou nas terras do visconde de Araruama, em Quissamã, antes de recomeçar a viagem chegando, finalmente, a Campos.²⁸³ O caminho percorrido pode ser observado na Figura 9.

²⁷⁹Foi Gentil homem da Imperial Câmara, Comandante Coronel da Guarda Nacional da Corte no Rio de Janeiro, e membro da SAIN (1846).

²⁸⁰ECJCB- CASADEI, Thalita de Oliveira. *D. Pedro II na Planície Goitacá – as viagens do Imperador ao norte da Província do Rio de Janeiro*. Thalita de Oliveira Casadei, 1985, p. 19.

²⁸¹A família *Ratton* era uma família de negociantes de origem francesa. Estavam em Portugal no século XVII e alguns de seus membros migraram para o Brasil com a Corte, em 1808. CASADEI, Thalita de Oliveira. *Op. cit.*

²⁸²ECJCB- CASADEI, Thalita de Oliveira. *Op. cit.*, p. 19-22.

²⁸³ BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO (Doravante BNRJ). *Jornal do Commercio*, nº 114, 25 de abril de 1847.

Figura 9
Planta do Canal Campos - Macaé, mandada litografar por Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho (1846).



Fonte: APERJ- Presidência de Província. *Planta da direção do canal de Campos a Macaé, mandada litografar pelo Exmo. Sr. Aureliano de Souza Oliveira Coutinho*. Presidente de Província do Rio de Janeiro. 1846. (Série Reproduções, Notação 10)

Na volta de Campos, o Imperador foi novamente recepcionado na fazenda em Quissamã. Reproduz o *Jornal do Commercio* a notícia de que “o visconde de Araruama fez a S.M. uma brilhante recepção, igual à primeira, e nada tem faltado para o brilhantismo de tão alta personagem”²⁸⁴. Na fazenda do visconde de Araruama, no dia 18 de abril, depois da missa da manhã, várias pessoas pertencentes à famílias do anfitrião, incluindo a do barão de Santa Rita e Muriaé, foram crismadas pelo cônego Almeida. Consta que S.M. foi o padrinho. À noite, no oratório da fazenda, prossegue o relato de que,

²⁸⁴ BNRJ. *Jornal do Commercio*. Ano XXII. 25 de abril de 1847, n.º 114, p. 1.

(...) na presença de S.M. casou-se o Sr. Bento Carneiro da Silva, filho do visconde de Araruama, com a Sr^a. D. Rachel, filha do barão de Muriaé. Foram padrinhos de casamento o ministro da fazenda e o presidente da província. Todos os parentes da família que se compunha de mais de 40 pessoas, entre homens e senhoras, e grande concurso de convidados assistiram a esse brilhante ato.²⁸⁵

A respeito da viagem do Imperador pelo canal inacabado, informou o correspondente do *Jornal do Commercio* que:

O projeto desta importante obra é na verdade gigantesco, pois que consiste em trazer um canal desde Campos, pelo interior da província, até a baía do Rio de Janeiro, aproveitando todas as lagoas e rios que encontra em sua direção, evitando a barra do rio Paraíba e a navegação do mar alto fora da barra do Rio de Janeiro e dando fácil transporte aos produtos de imensas e ricas fazendas que ficam em toda a sua direção (...).²⁸⁶

Conquanto fossem promissoras as expectativas inspiradas pela obra, conforme a litografia propagada em 1846 a mando de Aureliano Coutinho, o canal mergulhava em flagrante abandono no início da década de 1850, como veremos no próximo capítulo.

No fim de dezembro de 1849, o relatório provincial apresentado pelo Sr. Luiz Pedreira do Couto Ferraz, visconde do Bom Retiro, informava a conclusão da linha entre Quissamã e a Lagoa do Osório e acrescentava que segundo o engenheiro da obra, Ernesto Augusto Cesar Eduardo de Miranda,

desde 20 de dezembro continuamente chegam à dita lagoa, procedentes de diferentes pontos, canoas carregadas de gêneros, que por seu pouco valor, não vinham ao mercado em razão das despesas dos transporte, pois que só podiam ali chegar em costas de animais, ou em carros. Alguns fazendeiros, situados nas proximidades da linha do canal, já por ele vão levando para Campos diversos produtos de suas fazendas, como lenha, madeiras de construção, etc, etc.²⁸⁷

Note-se que a rota das mercadorias seguia para o norte, em direção a Campos, de onde possivelmente seria escoada pelo Paraíba. A linha em sentido sul, até a vila de Macaé, ainda não estava pronta. Afirmava o relatório que isso se devia a obstáculos maiores que os previstos, “o que tem trazido a necessidade de escavações mais profundas em terrenos de grande dificuldade em sua abertura. Acrescenta ainda que alguns empresários desistiram das obras arrematadas “por falta de força suficientes para semelhante trabalho”; outros haviam suspenso seu andamento, na esperança de lhes ser concedido aumento de preço dos

²⁸⁵ *Idem.*

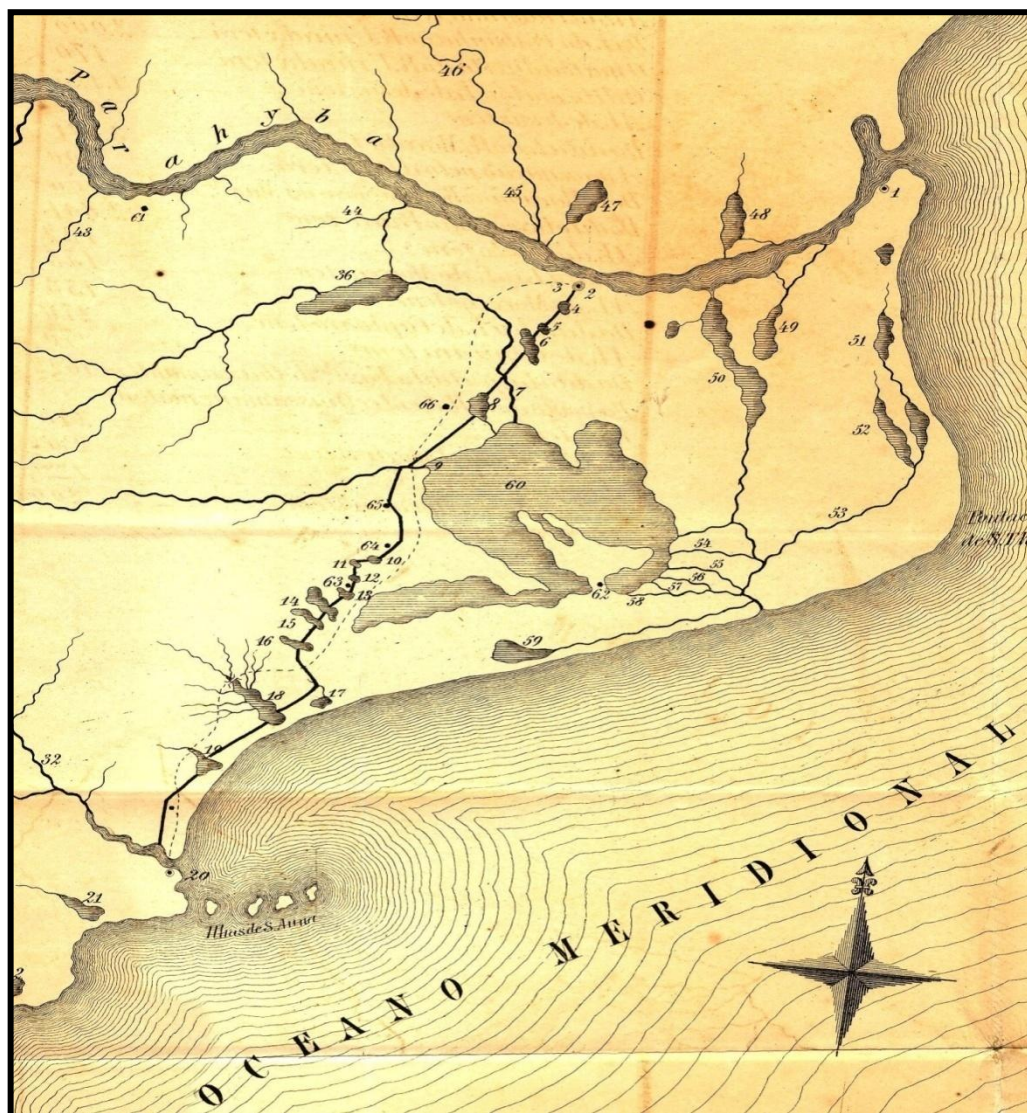
²⁸⁶ BNRJ- *Jornal do Commercio*. Ano XIX. 25 de abril de 1847, n.º 114, p.1.

²⁸⁷ RIO DE JANEIRO- *Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro o Dr. Luiz Pedreira do Couto Ferraz na abertura da 2ª sessão da 7ª legislatura da Assembléa Provincial, no dia 01 de março de 1849. Acompanhado da receita e despesa para o ano financeiro de 1849 a 1850.* p.34. Disponível em:<http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro>

contratos²⁸⁸. O Mapa 5 a seguir, recortado da planta de 1846, mostra com maiores detalhes a linha do canal e o trecho concluído da freguesia de Quissamã (63), em Macaé, até a Lagoa do Osório (3), em Campos. A parte a ser re-escavada, em sentido sul, de Quissamã até a vila de Macaé (20) distava, segundo o mesmo relatório, 2.591 braças, arrematadas por diversas pessoas e orçadas em valores que variavam de 30\$000 e 80\$000 réis.

Figura 10

Linha do canal Campos - Macaé e indicação de algumas localidades do seu trajeto



Fonte: APERJ- Presidência de Província. *Planta da direção do canal de Campos a Macaé...Op. cit.*

²⁸⁸RIO DE JANEIRO- *Relatório (Dr. Luiz Pedreira do Couto Ferraz) 01 de março de 1849. Op. cit., p. 34.*

Identificação de corpos d'água/localidades encontrados no trajeto da linha do canal (Mapa 5)

1	Vila de S. João da Barra	10	L. do Paulo	19	L. de Jeribatiba
2	Cidade de Campos	11	L. do Morcego	20	Rio Macahé e Vila do mesmo nome
3	L. do Osório	12	L. Capivara	36	L. de Cima
4	L. do Coelho	13	L. do Anil	60	L. Feia
5	L. do Aranha	14	L. do Carmo	62	Capivari
6	L. da Piabanha	15	L. da Mandiquera	63	Quissamã
7	L. do Ururahy	16	L. do Engenho Velho	64	Fazenda do Mello
8	L. de Jesus	17	Rio Carrapato e L. dos Paulistas	65	Machadinha
9	Rio Macabú	18	L. de Carapebus	66	Fazenda do Guriri

Fonte: APERJ- Presidência de Província. *Planta da direção do canal de Campos a Macaé...Op. cit.*

Pedidos de aumento do preço das braças contratadas não foram incomuns. Foi o caso de João de Almeida Pereira que das 407 braças contratadas a 80\$000 réis cada, solicitou aumento em consequência do excesso de trabalho exigido em 334 braças em terreno de argila. A comissão inspetora concedeu-lhe uma indenização de 35\$000 por braça. Outro arrematante, que se incumbira de 200 braças a 30\$000 réis cada, alegara ter encontrado terreno todo pedregoso onde não esperava. Recebeu acréscimo de mais 10\$000 réis por braça. Esse foi também o caso de Francisco José Pacheco Guimarães e Manoel José Nogueira cujas 500 braças orçadas em 55\$000 réis cada, foram elevadas para 70\$000 réis.²⁸⁹

A elevação dos preços das braças já havia ocorrido anteriormente e “iguais favores a outros pretendentes em idênticas, e até em melhores circunstâncias” do que se depreende da fala de Couto Ferraz, concorreram para que fossem feitas novas concessões. Ao fim e ao cabo, o excesso de créditos elevaria ainda mais o custo do canal aumentando as controvérsias em torno da condução das obras.

²⁸⁹RIO DE JANEIRO- *Relatório do Presidente de Província ... (Dr. Luiz Pedreira do Couto Ferraz) 01 de março de 1849. Op. cit.*

2.5. Aureliano Coutinho, o Visconde de Araruama e a polêmica do canal

A polêmica em torno do canal teve início no final dos anos 1840, quando o visconde de Sepetiba deixou a presidência da província. Um opúsculo publicado em 1849, intitulado *Algumas reflexões sobre o denominado canal de Campos a Macaé*,²⁹⁰ assinado com o pseudônimo *Um Curioso*, embora não fosse o primeiro documento na época a colidir com a administração de Sepetiba foi, sem dúvida, o que tratou mais especificamente da gestão de Aureliano em relação ao canal Campos - Macaé e ao visconde de Araruama.

O anônimo iniciava a pequena obra reportando-se ao Relatório que o presidente de província, Sr. Manuel de Jesus Valdetaro, sucessor de Aureliano, apresentara na Assembleia provincial fluminense em 1848, e que permitiu levantar “a ponta do véu com que se tem andado encobertos os mistérios da administração do Sr. Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho.”²⁹¹ Segundo informava, ao mandar proceder na Tesouraria Provincial o demonstrativo das quantias votadas para obras públicas, Valdetaro constatou que a verba que havia sido consignada para aquele ramo, de acordo com a lei do orçamento vigente, era de 219:620\$000 (duzentos e dezenove contos, seiscentos e vinte mil réis). Aureliano Coutinho, no entanto, havia distribuído em ordens e contratos a quantia de 472:739\$955 (quatrocentos e setenta e dois contos, setecentos e trinta e nove mil e novecentos e cinqüenta e cinco réis), da qual já se havia pago 256:712\$146 (duzentos e cinqüenta e seis contos, setecentos e doze mil cento e quarenta e seis réis) faltando ainda 211:227\$809 (duzentos e onze contos, duzentos e vinte e sete mil oitocentos e nove réis). Ao examinar o *Jornal do Commercio* daquele ano percebemos que a menção feita pelo anônimo ao relatório de Valdetaro foi apenas o *pivot* de um longo debate sobre as contas da província cujo foco não estava, propriamente, no relatório de 1848, mas na administração de Aureliano Coutinho. Este, ao passar a presidência para Valdetaro mencionara ter encontrado a renda provincial deficitária, afirmativa veementemente contestada por seu antecessor, João Caldas Viana.²⁹²

²⁹⁰IHGB- *Algumas reflexões sobre o denominado canal Campos Macaé*. Autoria anônima. Rio de Janeiro: Typ. Americana de I. P. da Costa. 1849. (Coleção Tereza Cristina).

²⁹¹IHGB- *Algumas Reflexões ... Op. cit.*, p. 1.

²⁹²BNRJ- *Jornal do Commercio. Correspondências*. 11 de abril de 1848, Ano XXIII, N.º. 102, p. 2. Na referida matéria, João Caldas Viana refuta o relatório apresentado por Aureliano de Souza Oliveira Coutinho no menciona ele os embarços financeiros deixados por administrações anteriores e reportando-se diretamente ao déficit deixado, em 1844, por seu antecessor. Ver também Relatório apresentado por Aureliano ao seu sucessor. *Jornal do Commercio. Parte Oficial* – Província do Rio de Janeiro. Ano XXIII. 06 de abril de 1848, n.º 97, p. 2.

Quanto ao canal Campos - Macaé, sugere o autor anônimo que mandasse o Governo examinar as obras por engenheiro “de caráter e saber”, e se “pasmар[i]á de horror” frente ao que se construiu, de fato, e que muito se distanciava, a seu ver, dos padrões técnicos exigidos para obra daquela natureza e postos a serviço dos canais.

Baseando-se ao Sr. Michel Chevalier, renomado engenheiro francês, para quem a prática dessa construção muito se devia à invenção das eclusas pelos italianos, no século XV, o conceito de “canais” era definido como sendo “linhas de navegação mui diferentes dos rios, que correm todos em um leito ligeiramente inclinado, e tem uma corrente mais ou menos rápida”. Um canal à moderna inferia o anônimo:

não tem correnteza e forma-se de uma série de bacias cavadas pela força humana, mais ou menos longas, algumas vezes de muitas léguas sobrepostas em seguimento, uma após outra, sendo cada uma perfeitamente nivelada...Poder-se-ia comparar a uma escada de degraus muito estreitos, entre a balaustrada e a parede, mas muito longos...Em um rio a água corre de alturas mui variáveis conforme as estações; em um canal, é ela introduzida artificialmente, na quantidade justamente suficiente para que haja sempre uma mesma profundidade antecipada e, teoricamente, determinada.²⁹³

Engenheiro seguidor do sansimonismo na França, Michel Chevalier era, certamente, um dos colabores de *La Revue des Deux Mondes: littérature, histoire, arts et sciences*, periódico francês em circulação entre os letrados no Brasil e veículo de divulgação dos avanços científicos da época, inclusive os da engenharia. O título da revista revela a influência de Saint-Simon²⁹⁴ tanto no que se refere à sua ideologia política e de reforma social quanto sua concepção acerca do papel da técnica vista como elo de união entre os povos - desde os mais civilizados até os menos desenvolvidos. Os primeiros, de avançada tecnologia, deveriam projetar suas luzes sobre os demais. O planejamento das cidades e capitais – através de sua organização racional e planificada, infra-estrutura de transportes e circulação de pessoas e bens – exerceria papel importante na difusão de valores civilizatórios no seu entorno.

²⁹³O autor reportou-se leituras dos artigos da *Revista de dos dois Mundos* e às contribuições de Michel Chevalier, fonte que não conseguimos localizar.

²⁹⁴Claude-Henri de Rouvroy, conde de Saint-Simon, viveu em Paris entre 1760 e 1825 e atuou como professor na École Polytechnique. Escreveu textos de grande repercussão como *La Industrie*, de 1816-18, *Le Système Industriel*, 1821 e *Le Cathécisme des Industriels*, 1823, obras que ficaram conhecidas, posteriormente, como bases do ideário industrialista sansimonista. Considerado um dos pais do socialismo e das ciências sociais, foi também ideólogo da emancipação humana e da união universal dos povos; defendia o progresso material através dos avanços tecnológicos e grandes obras de infra-estrutura. Segundo Alves, seu discurso e prática serviram de base para a política da burguesia industrial financeira na França. ALVES, Augusto. *A construção de Porto Alegre 1895-1930: modernidade urbanística como suporte de um projeto de Estado*. Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação de Planejamento Urbano e Regional da UFRGS. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul (mimeo), 2005.

O planejamento de cidades e capitais do século XIX sofreu influência direta das idéias mais tarde fundadoras do positivismo, cujo autor de maior influência sobre os letrados no Brasil foi August Comte.²⁹⁵ Defensores da expansão das ferrovias e montagem de um sistema bancário e industrial, os sansimonistas apostavam na união dos povos através do progresso material e nos *avanços tecnológicos e de grandes obras de infraestrutura*. Quanto à coordenação do Estado, informa Augusto Alves que os sansimonistas defendiam que sua condução deveria ficar a cargo dos sábios, especialmente dos engenheiros, *profissionais dotados da mais sólida formação científica e saber técnico* e que reuniam as condições para enfrentar os desafios dos novos tempos.²⁹⁶

Com o olhar sobre a importância da técnica nosso autor anônimo sustentava seus argumentos ao mostrar que um canal - composto de peças de águas sucessivas, cada uma com o seu nível, e conseqüentemente (*sic*) sem correnteza, ou seja, formado por bacias “chamadas *biefs*, que vão se sucedendo umas às outras à semelhança de longos degrauzinhos” - muito se distanciava da obra em curso. Segundo ele, a escavação do canal Campos - Macaé não seguiu o que recomendava a engenharia uma vez que, como alertava Chevalier, “fazer um canal de nível de uma só peça, de uma a outra extremidade” era “impossível na maior parte dos casos.”²⁹⁷ Para o engenheiro, a diferença de nível entre duas bacias que se sucediam deveria ser de 11 a 14 palmos e na separação entre elas deveria haver uma eclusa de alvenaria guarnecida de portas a fim de darem passagem a um batel da bacia superior para a inferior ou vice-versa.

Na construção das eclusas residia outra questão posta à condução da obra: previstas em número de nove, elas haviam sido suprimidas. Ora, não bastava fazer-se de toda a linha uma só bacia, considerava o articulista, outro erro havia sido cometido sem que se calculassem as conseqüências, pois “apesar de tudo quanto diz respeito ao valão andar envolto em negro mistério”, prosseguia, “o pior é estar já provado pelo resultado que foi um erro a supressão das eclusas.”²⁹⁸

²⁹⁵ Heliana Angotti Salgueiro afirma que os seguidores do sansimonismo, na França e no Brasil, fizeram uma carreira ativa a serviço do Estado, assumindo as divisas profissionais: ‘Pour La Patrie, lês Sciences et les Arts (École Polytechnique, a partir de Napoleão) e ‘Pro Brazilia connitatur’ (Instituto Politécnico Brasileiro, anos 1880). SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.) *Cidades Capitais do século XIX: cosmopolitismo e transferência de modelos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001, p. 27.

²⁹⁶ SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.) *Op. cit.*, p. 34.

²⁹⁷ IHGB- *Algumas reflexões sobre o denominado canal Campos Macaé. Op. cit.*, p. 7.

²⁹⁸ *Idem.*

Ao examinar o relatório provincial apresentado por Aureliano no ano de 1846²⁹⁹, constatamos que, de fato, as eclusas haviam sido suprimidas. Orçadas as obras em 1.432:000\$000 (hum mil quatrocentos e trinta e dois contos de réis), tendo nove eclusas ao preço de 16:000\$000 (dezesseis contos de réis), cada uma, que totalizava 145:000\$000 (cento e quarenta e cinco contos de réis), a comissão optou, posteriormente, por sua supressão. As obras seriam concluídas “sem necessidade de uma só, fazendo-se em alguns, mas poucos lugares, uma escavação maior”. Afirmava o relatório que desta forma seriam reduzidas as despesas, ganhando-se na maior facilidade da navegação e em se “dispensar o gasto com ecluseiros, e com os reparos e conservação das eclusas” e poupando-se assim 200:000\$000 (duzentos contos de réis) da quantia orçada.³⁰⁰ Havia mesmo a expectativa de que a obra não excedesse o valor de 1.200\$000 (hum mil e duzentos contos de réis) e fosse concluída nos primeiros meses de 1848. Ledo engano como veremos adiante.

No entanto, a razão apontada nas *Reflexões* do autor anônimo para a supressão das eclusas, teria sido bem outra: a de que “eclusas não se constroem com enxadas e croques³⁰¹; com elas os arrematantes atuais não poderiam ganhar 500 e 800 por 0/0”, e prossegue, afirmando que “muito proveitosa e curiosa seria a lista dos empresários com declaração de suas posições e seu parentesco com a comissão diretora sendo ela mesma arrematante, e não por pequenas porções”.³⁰² A supressão das eclusas, como sugere, teria sido motivada por conveniência de seus arrematantes.

O anônimo parecia conhecer sobremaneira os relatórios apresentados na assembleia fluminense e também a *Memória* escrita pelo visconde de Araruama em 1836, na qual afirmava ele não estar apto a projetar o canal, mas apenas a “apontar os pontos que a natureza oferece para se abrir uma comunicação entre os rios Paraíba e Macaé e seus intermediários”, estando ele persuadido de que a obra não seria excessiva, *por não haver obstáculos que impeçam a abertura, por ser dirigida sempre por córregos ou lugares baixos que cortam o terreno em linha reta.*³⁰³

²⁹⁹Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura a Assembléia Legislativa Provincial no 1º de março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o ano financeiro de 1848 a 1847. Segunda edição. Nictheroy, Typografia de Amaral & Irmão, 1853. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/776/index.html>>

³⁰⁰RIO DE JANEIRO- Relatório...(Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho). 1º de março de 1846. *Op. cit.*, p. 45.

³⁰¹Croque (do francês *croc*) - vara provida de um gancho na extremidade, e utilizada pelos marinheiros para atracar barcos. *Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa. Op. cit.*, p. 503.

³⁰²IHGB- *Algumas reflexões sobre o denominado canal Campos Macaé. Op. cit.*, nota 6, p. 7.

³⁰³A citação às palavras do visconde de Araruama é indicada em forma de nota de rodapé. Refere-se à Nota de n. 3. *Idem.*

Nas suas críticas ao projeto do canal, o *Curioso* creditava ao visconde de Araruama a situação de abandono em que se encontrava o canal, problema que se devia não apenas à má condução das obras, mas, principalmente à “maneira precipitada”, com que tinha sido “decretada na Assembleia Provincial a lei que autoriza[va] a construção do canal de Campos a Macahé.”³⁰⁴

A matéria publicada no *Jornal do Commercio* em 06 de março de 1844 traz luz à questão: o levantamento das plantas juntamente com os exames prévios da obra haviam sido orçados em 12: 000\$000 (doze contos de réis), e previstos três anos para a conclusão desses trabalhos preliminares. No entanto, graças ao Sr. José Carneiro da Silva, afirmava o periódico, “esses exames e plantas haviam sido concluídos em pouco menos de um mês.”³⁰⁵ Somava-se a essa outra acusação, dirigida diretamente contra Aureliano Coutinho acerca dos expedientes administrativos sob sua responsabilidade. Afirmava o anônimo ser prática das administrações da província, quando se estava por fazer obra por arrematação, procederem-se em hasta pública na Secretaria os anúncios, fixados com antecedência nos jornais e divulgados nas localidades das obras. Não teria sido essa, entretanto, a forma pela qual os expedientes do canal se deram. O procedimento de Aureliano foi o de nomear uma comissão de fazendeiros residentes em Macaé e encarregá-los de receber e remeter informações para viabilizar das arrematações. Isto sem que tivessem sido consultados os interesses da província, prossegue o anônimo, uma vez que maior número de concorrentes estava estabelecido na capital, sendo grande a dificuldade de se apresentarem em Macaé e ficando a obra “um patrimônio quase exclusivo” do Sr. Visconde de Araruama. Quanto aos seus principais empresários, ou os que tomaram a construção de maior parte da obra, diria, em tom acusatório:

(...) são os próprios membros da Comissão, os filhos, os irmãos, os sobrinhos, os cunhados e os primos desses mesmos membros.

Que influência, que escândalo, que cinismo! Como pode tal Comissão fiscalizar a obra? Será possível por muito honrados que suponhamos seus membros, que uma comissão nestas circunstâncias dê informações desfavoráveis a seus próprios interesses? E aos de seus mais próximos parentes? São pois juízes e partes ao mesmo tempo!!!³⁰⁶

Era de se esperar que tais *Reflexões* produzissem efeitos bombásticos. E produziram. Descobrimos ter circulado o livreto na Assembleia Provincial fluminense onde descobrimos no avançar da pesquisa encontrar-se seu autor. Trazia a denúncia de que os 1.432 contos, ou grande parte deles, “tem saído dos cofres da Província para as algibeiras dos afortunados, que

³⁰⁴ IHGB- *Algumas reflexões sobre o denominado canal Campos Macaé*. *Op. cit.*, p. 16.

³⁰⁵ BNRJ- *Jornal do Commercio*. Publicação a Pedido. *O grande canal de Campos a Macaé*. Ano XIX. 06 de março de 1844, n.º 63, p. 2.

³⁰⁶ IHGB- *Algumas Reflexões...* *Op. cit.*, p. 26.

ainda demais se reputam benfeitores do país.”³⁰⁷ Não bastasse isso, tal soma revertia-se em pura perda, asseverava seu autor, uma vez que,

(...) o canal tornou-se absolutamente desnecessário com a introdução dos vapores, exceto a seção entre Paraíba e o Ururaí, ou mesmo até o Macabú; porque esta empresa, e muito principalmente se for ampliada como se diz que o será, fará desaparecer as dificuldades, que em certas épocas do ano apresenta às vezes a navegação a barra de Campos, e foram sempre as razões principais alegadas para justificar a necessidade de tal obra.³⁰⁸

A fim de mostrar que as obras do canal concorriam mais para os interesses privados do que para os públicos o autor das *Reflexões* apresentava, em anexo, os nomes de seus empresários, com base na tabela “F” constante no relatório de Aureliano, datado de 1848.³⁰⁹ Esta última, apresentava os nomes dos empresários do canal, a importância dos contratos e o número de braças arrematadas, seguida dos valores pagos e a pagar.

No documento elaborado pelo anônimo havia duas tabelas, organizadas com base nos relatórios apresentados por Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho: uma intitulada “Nome dos empresários pertencentes à família do visconde e seus parentes” e outra sob o título “Nomes dos empresários não parentes”.³¹⁰ Nas Tabelas 6 e 7 transcrevemos os dados relativos aos nomes, braças e valores recebidos pelas arrematações. Conferimos se os nomes dos arrematantes apontados pelo *Curioso* eram os mesmos que constavam nos relatórios oficiais da província e verificamos tratarem-se, praticamente, dos mesmos arrematantes, com poucas variações.

³⁰⁷IHGB- *Algumas Reflexões...* Op. cit., p. 16.

³⁰⁸*Idem*, p. 13.

³⁰⁹Consultamos a “Demonstração de despesa feita com o canal Campos a Macaé desde o seu começo até o fim de dezembro de 1848, e da que ainda se terá de fazer segundo os respectivos contratos de que tem conhecimento esta tesouraria”, tabela G, onde se acham os arrematantes do canal. Relatório de Presidente de Província, o doutor Luiz Pedreira do Couto Ferraz, na abertura da 2ª sessão da 7ª legislatura da Assembléia Provincial, no dia 1 de março de 1849, acompanhado do Orçamento da Receita e Despesa da Província do Rio de Janeiro para o ano financeiro de 1849-1850. <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/779/index.html>>.

³¹⁰IHGB- *Algumas reflexões...* Op. cit. Tabela anexa.

Tabela 6: Empresários do canal Campos - Macaé, parentes do visconde de Araruama³¹¹

Nomes dos empresários pertencentes à família do Visconde e seus parentes	Nº de braças contratadas	Importância dos contratos	Nº das braças concluídas	Importância correspondente e paga	Nº de braças a concluir-se	Importância correspondente e o resto a pagar
Visconde de Araruama, e João Carneiro da Silva, seu irmão, ambos membros da Comissão Diretora	1000	30.000\$000	1000	30:000\$000	0	0
Bento Carneiro da Silva, filho do Visconde de Araruama	2500	75:000\$000	1500	45:000\$000	100	30:000\$000
Manoel Caetano da Silva e Manoel Gonçalves da Silva, primos do Visconde	1000	30:000\$000	1000	30:000\$000	0	0
Visconde de Araruama, João Carneiro da Silva, D. Maria Isabel de Velasco, irmã dos ditos	8800	374:500\$000	7456	258:586\$000	1426	116:100\$000
Julião José de Barcelos, primo do Visconde, e pessoa de sua casa	400	12:000\$000	400	12:000\$000	0	0
João de Almeida Pereira, cunhado do Visconde, e Manoel de Almeida Pereira filho do primeiro	1000	30:000\$000	975	29:250\$000	0	0
Jerônimo Alves Pereira de Almeida, sobrinho do Visconde	500	30:000\$000	451	29:250\$000	0	0
Joaquim Ribeiro de Castro, cunhado do Visconde	500	15:000\$000	459	13:770\$000	0	0
Jerônimo Pinto Neto Cruz, sobrinho do Visconde, José Ribeiro de Castro, seu cunhado	971	29:130\$000	948	28:440\$000	0	0
Bento Gonçalves da Silva, primo do Visconde, e o 3º membro da Comissão, e Manoel Gonçalves da Silva, primo do Visconde	1300	39:000\$000	1300	39:000\$000	0	0
Bento Gonçalves da Silva Júnior, primo do Visconde	200	6:000\$000	200	6:000\$000	0	0
Antônio Francisco da Cruz, primo do Visconde	500	25:000\$000	200	10:000\$000	300	15:000\$000
Bento Carneiro da Silva e D. Francisca Antônia de Velasco	1000	30:000\$000	1000	30:000\$000	0	0
Ezequiel de Araújo Pimentel, parente de Bento Gonçalves	450	13:500\$000	0	0	450	13:500\$000
Joaquim Ribeiro de Castro e Julião Ribeiro de Castro, cunhados do Visconde	500	15:000\$000	500	15:000\$000	0	0
Antônio Gonçalves da Silva, primo do visconde	112	3:360\$000	0	0	112	3:360\$000

³¹¹Tabela organizada pelos Relatórios do Sr. Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, a que se refere à nota 21.

Manoel Antônio Ribeiro e Castro, filho, Antônio Ribeiro de Castro e Francisco Batista de Souza Cabral, cunhado do Visconde	1500	45:000\$000	1000	30:000\$000	500	15:000\$000
Barão de Muriaé, José Ribeiro de Castro e Jerônimo Pinto Neto, os primeiros cunhados, e o último sobrinho do Visconde	1600	48:000\$000	1000	30:000\$000	600	18:000\$000
João de Almeida Pereira	350	28:000\$000	0	0	350	28:000\$000
Joaquim Pinto Neto dos Reis, por atenção ao Barão de Muriaé, mas que não tem sido muito favorecido	1000	30:000\$000	500	15:000\$000	500	15:000\$000
Visconde de Araruama (a ponte sobre o mesmo Canal)	0	2:564\$000	0	0	0	0
Bento Gonçalves da Silva (idem)	0	2:564\$000	0	0	0	0
Total	25263	913:754\$000	19889	561:296\$000	5238	253:960\$000

Fonte: IHGB- *Algumas reflexões sobre o denominado canal de Campos a Macaé*. Rio de Janeiro, 1849. (Coleção Tereza Cristina). Autor anônimo. Dados extraídos de tabela anexa referente à nota 21 indicada no documento.

Tabela 7: Empresários do canal Campos-Macaé não parentes do visconde de Araruama³¹²

Nomes dos empresários não parentes	Nº de braças contratadas	Importância dos contratos	Nº das braças contratadas	Importância correspondent e e paga	Nº de braças a concluir-se	Importância correspondente e o resto a pagar
Francisco Domingues de Araújo, e José Manoel Domingues de Araújo	1500	45:000\$000	1500	45:000\$000	0	0
Manoel José Martins, e Francisco de Paula Silva Pacheco	625	18:750\$000	775	23:250\$000	0	0
José Martins Moreira	375	11:250\$000	75	2:2550\$000	300	9:000\$000
João Gonçalves Sardinha	250	7:500\$000	250	7:500\$000	0	0
D. Maria Francisca da Conceição	400	12:000\$000	400	12:000\$000	0	0
Joaquim Antônio de Oliveira Capazório	300	9:000\$000	300	9:000\$000	0	0
José da Silva Cunha	300	9:000\$000	0	0	300	9:000\$000
Domingos Pinto de Oliveira Rabelo	200	6:000\$000	200	5:520\$000	0	0
Narciso José de Souza	500	15:000\$000	500	15:000\$000	0	0
Manoel Ribeiro Guimarães Maia	200	6:000\$000	200	6:000\$000	0	0

³¹² Chamamos atenção para o termo “empresários” e seu sentido restrito no século XIX. Os termos *empresa* e *indústria* aplicavam-se à realização de algum negócio ou formação de companhia. Eis uma das definições em curso no século XIX para o termo EMPRESÁRIO: “aquele que empreende alguma negociação, ou estabelecimento de commercio, ou utilidade, e uso público, fazendo os edifícios e adiantando os custos necessários; v.g. empresários de um teatro, de uma officina, ou fábrica; diferem dos empreiteiros. EMPRESA: s.f. Aquilo que se empreende, ou o empreender alguma cousa: v.g. tomar por empresa, empreender. *Diccionario de Língua Portuguesa*, composto por Antonio de Moares Silva – natural do Rio de Janeiro. 5ª edição. Aperfeiçoada, e acrescentada de muitos artigos novos, e etynologias. Tomo I. A-E. Lisboa: Typographia de Antonio Jose da Rocha – Aos Martyres, No 13. 1844, v. 1, p.139.

Peregrino Alves da Cruz, e Antônio Pereira Rabelo	500	15:000\$000	500	15:000\$000	0	0
Manoel Rodrigues de Carvalho	200	6:000\$000	0	0	200	6:000\$000
José Joaquim de Carvalho	250	7:500\$000	0	0	250	7:500\$000
José Leite Bastos	450	13:500\$000	450	13:500\$000	0	0
Luiz Gonçalves Amado de Aguiar	150	4:500\$000	150	4:500\$000	0	0
Floriano Domingues de Souza	104	3:120\$000	104	3:120\$000	0	0
Francisco José Pacheco Guimarães	500	16:270\$000	250	7:500\$000	250	8:770\$000
Manoel José Nogueira	500	15:475\$000	250	7:500\$000	250	7:975\$000
Antônio José Leite Guimarães	250	7:500\$000	250	7:500\$000	0	0
José Caetano da Silva	150	4:500\$000	0	0	150	4:500\$000
Jerônimo José Fernandes	80	2:400\$000	80	2:260\$000	0	0
João Rangel de Azeredo Coutinho	250	7:500\$000	0	0	250	7:500\$000
José Antônio Pinto	150	4:500\$000	0	0	150	4:500\$000
José Francisco Caldas	500	15:000\$000	503 1/2	15:105\$000	0	0
D. Maria Cândida de Figueiredo	500	15:000\$000	0	0	500	15:000\$000
Bernardo Lopes da Cruz	150	4:500\$000	150	4:500\$000	0	0
Júlio Lambert	225	18:000\$000	100	8:000\$000	125	10:000\$000
João Nepomuceno Batista	500	25:000\$000	250	12:500\$000	250	12:500\$000
Manoel da Terra Pereira (ponte sobre o mesmo Canal)	0	3:156\$000	0	0	0	3:156\$000
Total	10059	327:921\$000	7237	226:505\$000	2975	105:401\$000

Fonte: Fonte: IHGB- *Algumas reflexões sobre o denominado canal de Campos a Macaé*. Rio de Janeiro, 1849. (Coleção Tereza Cristina). Autor anônimo. Dados extraídos de tabela anexa referente à nota 21 indicada no documento

Com esses dados, pretendia *O Curioso* mostrar que das 35.322 braças de canal contratadas,

foram tomadas pelo visconde de Araruama e seus parentes, 25.253, além da construção de duas pontes na importância de 913.754\$000, das quais receberam já 651:296\$000, restando-lhe ainda a província 253:960\$000 e para as pessoas estranhas foram apenas cedidas 10.059 braças na importância de 327:921\$000, dos quais estão pagos 266:505\$000, e por pagar, 105:401\$000.³¹³

Tirando-se uma média dos valores pagos ou a serem pagos pelas braças contratadas e discriminadas nas duas tabelas acima percebemos que na primeira, que apresenta menor número de contratos (22) para o montante de 913:754\$000 (novecentos e treze contos, setecentos e cinquenta e quatro mil réis) obtivemos a média de 41: 534\$272 (quarenta e um contos, quinhentos e trinta e quatro mil duzentos e setenta e dois réis) por contrato. A segunda tabela, que apresenta número maior de contratos (29) para menor montante, de 327:921\$000 (trezentos e vinte e sete contos, novecentos e vinte e um mil réis), apresenta o valor médio de 11: 307\$620 (onze contos, trezentos e sete mil, seiscentos e vinte réis), bem inferior àquele destinado aos contratos firmados na primeira tabela.

³¹³IHGB- *Algumas Reflexões ... Op. cit.*, p. 26 (nota 21).

Entre os nomes dos arrematantes não parentes do visconde estava o de Luiz Gonçalves Amado de Aguiar cujo nome consta no Laemmert, de 1849, como vereador da Câmara de Macaé e juiz de paz na freguesia das Neves.³¹⁴ José Francisco Caldas era tenente da 1ª Cia de Infantaria de Milícias, em 1818, e Alferes da 1ª Cia do Batalhão de Infantaria de Milícias do distrito de Macaé, em 1814, portanto, ligado aos serviços da Coroa desde o período joanino. Requereu em 1824 ao ministro do Império, a mercê da Ordem de Cristo.³¹⁵ Os arrematantes Francisco Domingues de Araújo e José Manoel Domingues de Araújo, embora não constassem seus nomes no Almanaque daquele ano, eram parentes de José Domingues de Araújo, o visconde de Araújo, fazendeiro, comerciante e proprietário com negócios estabelecidos na cidade.³¹⁶ Entre os parentes do visconde, Bento Gonçalves da Silva receberia, em 1867, a Comenda da Ordem da Rosa³¹⁷ e Antonio Francisco da Cruz, outro primo, foi soldado da cavalaria da Guarda Nacional.³¹⁸ Figuram na listagem os nomes de Joaquim Pinto Neto dos Reis, 1º barão de Carapebus, primo de Manoel Pinto Neto da Cruz, 1º barão de Muriaé, ligados a José Carneiro da Silva por serem parentes de sua mulher, Francisca Antonia de Castro Carneiro, filha do barão de Santa Rita, Manoel A. Ribeiro de Castro.³¹⁹

A questão levantada pelo autor anônimo sobre a utilidade, ou da suposta inutilidade da obra frente ao funcionamento dos serviços de vapores no Paraíba, remete-nos a alguns pontos já mencionados nesse capítulo: a perda do entusiasmo dos campistas em relação ao canal Campos - Macaé. Uma informação ocultada por nós, no início da citação das *Reflexões*, refere-se ao local de origem do *Curioso* que registra, ao fim do documento, local e data na qual foi escrito: “Campos, 1º de abril de 1849.” Vale acrescentar ainda, que o detalhamento das informações apresentadas no documento anônimo indica que seu autor era pessoa informada e dona de extraordinário conhecimento sobre os negócios relativos à administração provincial fluminense.

³¹⁴ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e da Província para o ano de 1849. Rio de Janeiro. Eduardo e Henrique Laemmert, 1849. *Op. cit.*, p. 134.

³¹⁵ ANRJ- Registro Geral das Mercês. 26/06/1818. L.46. Fls. 114. Col. 137 e 17/12/1814. L. 32. Fls. 172. Col. 137. Sobre o requerimento da mercê da Ordem de Cristo, ver BNRJ- Coleção Documentos Biográficos [S.I], 1824-1825. Or. Ms. 2 doc.

³¹⁶ PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, p. 63,64.

³¹⁷ ANRJ- Decretos Honoríficos. 11/12/1867. Cx. 792, p. 3.

³¹⁸ BNRJ- Coleção Documentos Bibliográficos. [S.I], 1844-1845. Orig. Ms. 4 doc. Consta nos relatório dos engenheiros que examinaram o canal Campos Macaé em 1850 ter composto a comissão os seguintes nome: Manoel Nogueira, Francisco José Pacheco, Bento Gonçalves da Silva, José Francisco Caldas e Antonio Francisco da Cruz, ver 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 Assembleia provincial, no dia 01 de março de 1850. Rio de Janeiro. Typografia do Diário, de N.L. Vianna, 1850. Ver citação de relatório, p. 153.

³¹⁹ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *Op. cit.*, p. 233.

Ao examinarmos os extratos das sessões da Assembleia Provincial publicados no *Diário do Rio de Janeiro*, constatamos ser João Caldas Viana o autor dos ataques desferidos contra a administração da província. Fora o antecessor de Aureliano seu maior opositor.

Difícil separar as querelas que envolveram o canal e os nomes de José Carneiro da Silva e de Aureliano Coutinho. Não lhes faltaram os mais honrosos elogios nem as mais rudes acusações. Entrelaçados ao canal assemelharam-se a ele; fizeram fluir suas trajetórias políticas de forma a despertar polêmicas opiniões. Algumas notícias publicadas no *Diário de Rio de Janeiro* e o *Jornal do Commercio* em fins da década de 1840 dão-nos uma idéia das controvérsias em torno da figura de Aureliano Coutinho.

Ao assumir a presidência da província, ele já o fazia em prejuízo de seu antecessor, João Caldas Viana, exonerado dias antes de sua chegada.³²⁰ No final de sua gestão, Caldas Viana havia negado sanção ao decreto da Assembleia que tencionava abolir a Diretoria das Obras Públicas. Tal fato gerou desconforto, pois ao tomar conta da presidência, Aureliano Coutinho achou por bem nulificar a não sanção dada pelo presidente anterior “e julgou-se com direito de fazê-lo” por achar-se dentro do prazo de lei determinado para isso, e por “ não terem sido os autógrafos do decreto reenviados a Assembleia”.³²¹

Dias depois, “por carta imperial de 22 do corrente” saía a nomeação do Sr. Dr. Tomás Gomes dos Santos para o cargo de 2º presidente da Província do Rio de Janeiro em lugar do Sr. João Caldas Viana, “que foi demitido”. Na mesma nota, o *Jornal do Commercio* anunciava que a Assembleia legislativa provincial aprovara, em sessão de 27 do corrente, “o parecer da comissão de guarda da constituição, relativo à sanção da lei extinguindo a Diretoria de Obras Públicas”.³²²

Aureliano era considerado por seus críticos o líder na *facção áulica*, termo pejorativo atribuído àqueles palacianos que cercavam o jovem imperador. Segundo Julio Bentvoglio, o termo foi cunhado pela primeira vez por Firmino Rodrigues da Silva, em 1847, no folheto intitulado *A dissolução do Gabinete de 5 de maio ou a Facção Áulica*, cuja análise detinha-se na queda do 6º Gabinete conhecido como liberal regressista, liderado por Holanda Cavalcanti. Posteriormente, o termo ganharia novo sentido na pena de Teófilo Ottoni que na *Circular*

³²⁰BNRJ- Sua nomeação havia sido noticiada em 02 de abril através do *Jornal do Commercio*. *Jornal do Commercio*. Ano XIX. 02 de abril de 1844, n.º 89, p. 2.

³²¹BNRJ- *Jornal do Commercio*. Ano XIX. 24 de abril de 1844, n.º 108, p. 1.

³²²BNRJ- *Jornal do Commercio*. Ano XIX. 29 de abril de 1844, n.º 13, p. 2.

dedicada aos Srs. Eleitores, de 1860, afirmava ser *a facção áulica* manipulada pelo Imperador, e não o contrário.³²³

Aureliano Coutinho fora tutor de D. Pedro II em lugar de José Bonifácio³²⁴. Eleito para o Parlamento na legislatura, de 1830 a 1833, foi indicado para presidência da província de São Paulo em 1831. Após a abdicação de Pedro I retornou para o Rio onde, possivelmente, por suas aproximações com os liberais moderados paulistas foi nomeado Juiz de Órfãos e Intendente Geral da Polícia do Rio de Janeiro tornando-se o principal auxiliar de Diogo Feijó, então ministro da Justiça. Com Feijó na Regência Trina, Aureliano foi nomeado Ministro do Império, passando a ministro da Justiça e também dos Negócios Estrangeiros. Seu nome figura na relação dos fundadores do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, fundado em outubro de 1838, no Rio de Janeiro, e patrocinado pela Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional.³²⁵

No paço, cercou o Imperador com pessoas de sua confiança “nomeando como tutor o marquês de Itanhahén, preceptor Frei Pedro Santa Maria e Dona Maria Verna Magalhães Coutinho como camareira”³²⁶. Em 1835 saiu do governo para assumir o cargo de desembargador e só retornou em 1838 quando foi eleito deputado pelo Rio de Janeiro participando, naquela ocasião, dos acontecimentos que anteciparam a Maioridade do monarca e integrando o primeiro gabinete de Pedro II como Ministro dos Negócios Estrangeiros onde permaneceu até 1844, ano em que foi nomeado Presidente de Província do Rio de Janeiro.

³²³BENTIVOGLIO, Júlio. *A corte negociada: a presença de Aureliano Coutinho no golpe da maioria de 1840*. Disponível em: < <http://www.catalao.ufg/historia...>>. Cf. também, BENTIVOGLIO, Julio. *Palacianos e Aulicismo no Segundo Reinado – a facção áulica de Aureliano Coutinho e os bastidores da Corte de D. Pedro II*. < <http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/.../17598>>

³²⁴ Aureliano de Sousa Coutinho era filho do coronel de engenheiros Aureliano de Sousa Coutinho, foi bacharel em direito pela Universidade de Coimbra. Retornou ao Brasil em 1825, sendo enviado para São João del-Rei, como juiz de fora e ouvidor. Foi eleito deputado geral, por Minas Gerais, a 2ª Legislatura, mudando-se para o Rio de Janeiro. Posteriormente foi nomeado presidente das províncias de São Paulo (de 5 de janeiro a 17 de abril de 1831), e do Rio de Janeiro (de 12 de abril de 1844 a 1 de janeiro de 1845 e de 1845 a 4 de abril de 1848). Foi também ministro da Justiça (24 de julho de 1840) e dos Negócios Estrangeiros (23 de maio de 1833 a 16 de janeiro de 1835 e depois em 1841), e senador do Império do Brasil de 1843 a 1855. Cf. Sisson, *op. cit.*. r BENTIVOGLIO, Julio. *Palacianos e Aulicismo no Segundo Reinado – a facção áulica de Aureliano Coutinho e os bastidores da Corte de D. Pedro II*. <<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/.../17598>>

³²⁵Entre os fundadores do IHGB um grupo de intelectuais destacou-se no panorama político do império. Entre os que iniciaram a carreira por ocasião da Independência estava José Feliciano F. Pinheiro (visconde de São Leopoldo), Cunha Mattos e Torres Alvin, que prestavam serviço à Casa de Bragança desde o período joanino, além de Januário da Cunha Barbosa e José Clemente Pereira. Outros nomes como Caetano Maria Lopes Gama, Cândido José de Araújo Vianna, o senador José Feliciano Fernandes Pinheiro, o deputado Francisco Gê de Acaiaba Montezuma ascenderam ao governo após a abdicação. GUIMARAES, Lucia Maria Paschoal. O Tribunal da posteridade. In: PRADO, Maria Emília (org.) *O Estado como vocação: idéias e práticas políticas no Brasil oitocentista*. Rio de Janeiro: Acesss, 1999, p. 43.

³²⁶BENTIVOGLIO, Júlio. *A corte negociada: a presença de Aureliano Coutinho no golpe da maioria de 1840*. *Op. cit.*, p. 5.

Na mencionada viagem feita pelo Imperador ao norte da província em 1847, lembramos a presença de Aureliano na comitiva, juntamente com Holanda Cavalcante de Albuquerque. Na ocasião, o Imperador concedeu títulos a vários fazendeiros da região e um deles foi José Carneiro da Silva.³²⁷ No retorno de Campos e de volta à fazenda em Quissamã, para a celebração do casamento do filho do visconde, Bento Carneiro da Silva, aproximaram-se os laços entre o visconde de Araruama e seus convidados Antônio Francisco de Paula, Holanda Cavalcante de Albuquerque, Ministro da Fazenda e interino da Marinha, e Aureliano Coutinho, que na ocasião foram padrinhos do casamento.³²⁸

Os reverses da história do canal até aqui descritos não nos autorizam julgamentos extemporâneos. Isso fica a cargo daqueles que compartilharam de sistemas de valores e práticas sociais comuns. O que podemos fazer é tentar compreender a lógica que regia as práticas políticas e relações sociais a fim de interpretá-las. Certamente, a história do canal e da província naquelas primeiras décadas só pode ser compreendida se pensadas em conjunto.

A conclusão do canal, prevista para 1848/9, não se efetivara e os expedientes em torno das obras e da esperada navegação fluvial despertaram polêmica no interior da assembleia onde ele havia sido gerado desde 1837, ano que coincidiu com a Lei de Interpretação do Ato Adicional e com as reformas conservadoras lideradas por Paulino Soares. As principais lideranças políticas regionais empenhadas na construção do canal representavam também importantes pilares do partido conservador fluminense.

Quanto à jovem província, fruto do Ato Adicional que havia garantido relativa autonomia às administrações provinciais, esta se viu dos anos 1850 em diante sob o impacto da proibição do tráfico e das Leis emancipacionistas. Os debates em voga na assembleia até o fim dos anos 1860 giraram em torno de um programa político focado no estabelecimento de uma rede de transportes cuja sustentação dependeu, não raro, de subsídios do governo central. Berço no qual os políticos como J. J. Rodrigues Torres e Paulino José Soares de Sousa, ladeados por Eusébio de Queiros, fundariam as bases da “Trindade Saquarema”, os anos que avançam pela segunda metade do XIX marcam um novo tempo. A reboque das mudanças do

³²⁷ECJCB-CASADEI, Thalita de Oliveira. *Op. cit.*, p. 42.

³²⁸Idem, p. 80. Essa relação de compadrio mostra a aproximação política e social de famílias ligados ao açúcar no Império, e que para autores como Richard Graham demonstra a relação entre o clientelismo e política. Numa outra perspectiva sobre a importância do compadrio, embora analise os batismos, destacamos o trabalho de BRÜGGER, Sílvia Maria Jardim. *Minas Patriarcal - família e sociedade (São João Del Rei, séculos XVII e XIX)*. Tese de Doutorado apresentada no Programa de Pós-Graduação em História da UFF. Niterói: UFF, 2002.

pós-1850 o canal Campos - Macaé ganharia outros contornos. Assunto esse a ser tratado no próximo capítulo.

CAPÍTULO 3

O Canal Campos - Macaé e a política provincial (1850- 1875)

3.1- Renda provincial e economia fluminense nos anos 1850

A preocupação com obras públicas presente na agenda de discussões da Assembleia Provincial fluminense desde as primeiras legislaturas dos anos 1830 acentuou-se na segunda metade do século em vista da repressão ao tráfico de africanos, instituída pela Lei n.º 581 de 04 de setembro de 1850. Despontava, sobretudo naquele momento, a necessidade de se estabelecer um sistema viário que integrasse toda a província de forma a conectar as estradas e vias fluviais às ferrovias. Estas começavam a ser construídas naquela década, sendo facultada a Irineu Evangelista de Sousa em 1852, a concessão para a primeira estrada de ferro ligando o município de Estrela a Raiz da Serra.³²⁹

Agraciada pela produção do café que alcançava o Vale do Paraíba na década de 1830, a província fluminense via expandirem-se os cafezais em direção a novas áreas, como aquelas próximas à região de Cantagalo. Além do café, outras culturas eram desenvolvidas na província, com afirma Gouvêa, com base no *Dicionário Histórico e Geográfico do Brasil*³³⁰. De acordo com a autora, Cantagalo, Itaboraí, Macaé, Magé, Mangaratiba, Maricá, Resende, Rio Bonito, Saquarema, Valença e Vassouras eram municípios produtores tanto de café quanto de bens de abastecimento. Com exceção de Magé, Saquarema, Vassouras e Valença, todas as demais áreas citadas também foram produtoras de açúcar. As regiões açucareiras de maior destaque fossem os municípios de Campos e Santo Antonio de Sá.³³¹

Embora essa não seja uma classificação rigorosa de todas as atividades agrícolas desenvolvidas na província, uma vez que a cultura cafeeira tendeu a se alastrar por diversas áreas, ela permite desenhar um quadro geral da agricultura fluminense no século XIX. Além disso, aponta para sua expansão econômica e a importância do sistema de transportes para escoamento de cargas. Este último afluía para os municípios de Araruama, Cabo-Frio, Estrela e São João da Barra, principais centros comerciais fluminenses. Na década de 1850, a incorporação das terras de São Fidélis à produção cafeeira significava que maiores distâncias deveriam ser vencidas até o porto do Rio de Janeiro. Mesmo problema já vinha sendo enfrentado pelos cafeicultores do médio Vale do Paraíba.

³²⁹BRASIL- Coleção de Leis do Império. Decreto n.º 987 de 12 de junho de 1852. A respeito do mito Visconde de Mauá cf. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Mauá por trás do Mito*. Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/retrato/maua-por-tras-do-mito>>

³³⁰ADOLPHE, Milliet de Saint. *Dicionário Geográfico, Histórico e descritivo do Império do Brasil*, 2. Edição, Paris, 1863, Vol. II. Apud, GOUVÊA, Maria de Fátima. *Op. cit.*, p. 47.

³³¹GOUVÊA. Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, p. 47. Acrescente-se ainda que, antes de se tornarem regiões cafeicultoras, Valença e Vassouras, assim como outras áreas do Médio Vale do Paraíba, foram produtoras de açúcar, possuindo vários engenhos. Cf. STEIN, Stanley. *Op. cit.*

A importância dada aos caminhos, conquanto não fosse nova, acentuava-se diante da lei de repressão ao tráfico, que ameaçava atingir a economia escravista na sua base, uma vez que a interrupção do abastecimento de escravos nas principais áreas produtoras do sudeste afetava diretamente as lavouras e as atividades de transporte de seus produtos. As motivações que levaram à aprovação da lei, entretanto, estão longe de encontrarem consenso na historiografia.

Visão clássica sobre a extinção do tráfico foi sustentada por autores como José Honório Rodrigues, Emilia Viotti da Costa, Richard Graham, Leslie Bethell e Robert Conrad, para quem a lei de 1850, invariavelmente, fora fruto das pressões inglesas na América. Estas, voltadas para o fim do tráfico e a abolição da escravidão estariam associadas antes a fatores econômicos que propriamente políticos ou sociais, posto que interessasse à Inglaterra a ampliação dos mercados consumidores americanos para os produtos industrializados e a conversão dos ex-escravos em trabalhadores assalariados.³³² Esta interpretação, no entanto, é refutada por abordagens mais recentes³³³ que orientam suas análises para a dinâmica interna do Império. Jaime Rodrigues ressalta que “no equilíbrio entre no medo das ações violentas dos escravos e a necessidade de manter a produção devem ser procuradas as explicações para as idas e vindas na decisão de se acabar com o tráfico transatlântico”.³³⁴

Diante das pressões inglesas a Coroa teria feito a opção de contrariar, ainda que momentaneamente, os interesses da lavoura a fim de não comprometer sua própria soberania, como mostra José Murilo de Carvalho. Da mesma forma, Ricardo Salles também entende que essas e outras iniciativas voltadas para a abolição gradual da escravidão refletiram a *capacidade* dos políticos de antecipação a problemas futuros. Entretanto, discorda de Carvalho quanto a haver uma autonomia da elite política em relação aos interesses imediatos das lavouras, isto por entender, diferentemente de Carvalho, que aqueles estadistas estavam

³³²COSTA, Emilia Viotti da. *Da senzala à colônia*. 4 ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998. Biblioteca Básica. GRAHAM, Richard. *Escravidão, Reforma e Imperialismo*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979.

³³³Fatores ligados à dinâmica interna do império brasileiro nas determinações da lei tem se sobreposto às interpretações mais tradicionais. A abolição do trabalho escravo no Brasil não garantiu, de forma automática, a introdução de novos padrões de assalariamento. Ver FARIA, Sheila de Castro. *Terra e Trabalho... Op. cit.* Ver também MATTOS, Hebe M. e RIOS, Ana Lugão. *Memórias do Cativo: família, trabalho e cidadania no pós-abolição*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005; GUIMARÃES, Elione Silva. *Múltiplos viveres de afrodescendentes na Escravidão e no Pós-Emancipação: família, trabalho, terra e conflito* (Juiz de Fora – MG, 1828-1928). São Paulo: Annablume; Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2006.

³³⁴RODRIGUES, Jaime. “O fim do tráfico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão”. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial (1831-1889)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. Vol. II. pp. 297-337.

umbilicalmente ligados aos fazendeiros e por esse motivo suas ações visavam, antes preservar os interesses escravistas a coibi-los.

Tributário da interpretação de Ilmar de Mattos para quem a consolidação do Estado Imperial deu-se sob a direção saquarema, grupo dirigente do partido Conservador, Ricardo Salles reforça a manutenção dos interesses senhoriais nos encaminhamentos legais em relação ao fim da escravidão. Estes teriam se dado em virtude da inviabilidade e risco representados por sua preservação naquele momento, fazendo-se acompanhar de medidas que visavam substituir o trabalho escravo sem, contudo, “comprometer os demais aspectos da ordem senhorial”.³³⁵

As interpretações quanto às razões que levaram à extinção do tráfico em 1850 e demais medidas emancipacionistas em prejuízo das lavouras escravistas revelam as diferentes concepções desses autores acerca da natureza do Estado imperial e sua relação com os grupos hegemônicos, como mostramos no primeiro capítulo. As análises de Parron sobre as intencionalidades da ação política desde a década de 1830, no sentido de neutralizar os efeitos da ilegalidade que pesava sobre o tráfico, apontam para a força dos interesses escravistas e as estratégias não só políticas, mas também ideológicas – entre as quais se destacam as memórias do visconde de Araruama em defesa da instituição escravista – e os vínculos que uniam a classe senhorial.

Para os fazendeiros das diversas regiões da província o problema da cessação do tráfico de africanos exigia medidas compensatórias como, por exemplo, o barateamento dos custos do transporte dos seus produtos, os subsídios do governo para as lavouras e a implementação de uma política de imigração. Uma rede integrada de comunicação entre as diversas áreas produtivas traria economia de tempo e de recursos.

Verificamos na análise dos relatórios provinciais compreendidos entre 1850 e 1875 que nenhuma questão pareceu tão vital e diretamente ligada à sobrevivência das lavouras fluminenses quanto a das obras públicas. Estava claro para os membros da Assembleia que o aumento dos recursos provinciais dependia em grande parte dos investimentos no sistema viário.

O café, principal produto de exportação brasileiro havia atingido, entre 1842 e 1847 as marcas de 84.221, 89.550, 91.980, 97.440, 123.300 e 141.810 toneladas, respectivamente, estabilizando-se a produção até o novo salto da safra de 1855 que atingiu 181.290 t., como

³³⁵SALLES, Ricardo. *Op. cit.*, p. 130. Nesta mesma perspectiva podemos incluir PARRON, Tâmis. *Op. cit.*

aponta Marquese e Tomisch.³³⁶ Esses números evidenciavam a estreita correlação entre o crescimento da cafeicultura e a escravaria adquirida no tráfico atlântico na década de 1840. De 1842 em diante, como afirmam estes autores, a produção fluminense havia contado com os cativos africanos adquiridos após 1835, logo, num período de vigência do tráfico ilegal. A partir de 1850, no entanto, o quadro a partir da Lei Eusébio de Queirós indicava maior determinação das autoridades brasileiras na repressão ao tráfico e aos traficantes.³³⁷ O futuro das lavouras sem a reposição permanente do braço escravo parecia incerto.

Com a anuência de grupos políticos ligados ao Regresso, os fazendeiros do Vale do Paraíba tornaram letra morta as penalidades prescritas na Lei de 7 de novembro de 1831, que reservava duras punições àqueles que adquirissem escravos africanos no trato atlântico.³³⁸ Defende Tâmis Parron, que os líderes do Regresso desenvolveram uma política parlamentar de convivência com o tráfico “como estratégia de amear apoio entre grupos economicamente importantes do Império durante momentos cruciais de reforma do Estado brasileiro.”³³⁹ A Lei Eusébio de Queirós, apesar da contraposição imediata aos interesses escravistas, contou, possivelmente, com a confiança dos plantadores de que o conjunto das políticas implementadas pela direção saquarema seria capaz de assegurar os interesses escravistas. Na prática, entretanto, as lavouras não demorariam a sentir os efeitos prejudiciais daquela política.

A expansão da produção cafeeira, verificada até 1855 havia se beneficiado das mudas plantadas no final dos anos 1840. Nos dez anos seguintes, entre 1856 e 1866, afirma Parron que a colheita “patinaria a olhos vistos, incapaz de superar a marca de 180.000 toneladas métricas”.³⁴⁰ A província fluminense que no auge da produção cafeeira em 1850 era responsável por 79% da produção nacional,³⁴¹ viu-se diante dos graves problemas que se avizinhavam: a escassez da mão de obra, o encarecimento de alimentos como o milho, o aumento dos preços das mulas utilizadas no transporte de cargas e crise no abastecimento dos mercados.

³³⁶MARQUESE, Rafael e TOMISCH, Dale. “O vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX.” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.) *Op. cit.*, p. 365.

³³⁷Sobre a repressão ao tráfico e aos traficantes do litoral norte fluminense depois da lei de 1850, ver PEREIRA, Walter Luiz Carneiro M. “Negócios do tráfico de escravos no Brasil, depois de 1850”. Disponível em: <http://www.economia.unam.mx/clave/registro/ponenciais/359_abstract.pdf> sobre os embates políticos em torno da ilegalidade de tráfico instituído pela lei de 1831 e sua proibição e 1850, ver PARRON, Tâmis. *Op. cit.*, 245.

³³⁸PARRON, Tâmis. *Op. cit.*, p. 271.

³³⁹*Idem*, p. 137.

³⁴⁰*Idem*.

³⁴¹SALLES, Ricardo. *Op. cit.*, p. 141.

Ao tratar do abastecimento da corte no período joanino, Alcir Lenharo relacionou a carência de artigos de primeira necessidade com a especialização da produção dos gêneros de exportação. Assinala o autor que:

(...) do açúcar ao café, o mercado carioca sempre esbarrou nessas tendências de produção que faziam deslocar recursos humanos e materiais do setor de subsistência para a produção de gêneros de exportação. Quando da instalação da economia cafeeira, a tendência se fez ainda mais aguda.
342

Nesse sentido, o aumento dos investimentos tanto em estradas carroçáveis quanto em ferrovias apresentava-se como alternativa capaz de atrair braços imigrantes para as lavouras. Era esperado que no rastro da malha ferroviária, a mão de obra livre dispensaria as tropas de mulas e seu sustento, um dos fatores responsáveis pela crise que afetava o mercado interno de alimentos. Essas idéias foram defendidas por Luiz Peixoto de Lacerda Werneck, abastado proprietário e descendente da poderosa família Lacerda Werneck do Vale do Paraíba, no *Jornal do Commercio* em agosto de 1854 e depois transcritas no *Almanaque Laemmert*, em 1855, sobre o título *Breves Considerações sobre a posição atual da lavoura do Café*.³⁴³

Do que se apreende dos relatórios provinciais, os recursos que na sua maior parte eram destinados à melhoria de estradas eram insatisfatórios para o crescimento da demanda por obras públicas. Na previsão orçamentária de receitas/despesas feita pela Assembleia provincial no início da década de 1850, a despesa *Juros e amortização do empréstimo provincial e Pagamento de amortizações* foram as mais altas em 1851 e 1852, secundadas pela despesa com *Obras públicas*. Entre os anos de 1853 a 1856, ocorreu inversão e a previsão de investimentos em obras liderou a listagem. Além de apresentar maior valor absoluto, houve também crescimento em relação às outras previsões de gastos, como pode ser verificado na Tabela 8 abaixo.

³⁴²LENHARO, Alcir. *Op. cit.*, p. 49.

³⁴³PARRON, Tâmis. *Op. cit.*, p. 272. Filho primogênito de Francisco Peixoto de Lacerda Werneck, Barão do Pati do Alferes, bacharel e doutor em Direito Canônico (Roma), foi deputado da Assembléia Provincial do RJ no período de 1856-1859, além de diplomata. Fidalgo da Casa Imperial e oficial da Imperial Ordem da Rosa foi também Diretor da Cia Estrada de Ferro D. Pedro II.

Tabela 8. Orçamento de Despesas da Província do Rio de Janeiro (1851-1856)
(% no orçamento)

Ano	Orçamento Rendas/Despesas	Juros e amortização e empréstimo provincial	Obras Públicas	Força Pública	Fiscalização e arrecadação de rendas	Instrução Pública	Outros
1851	1.199:680\$280	31,32	18,78	12,29	10,28	9,26	20,22
1852	1.286:826\$635	29,02	27,13	14,34	8,58	8,99	11,91
1853	1.396:028\$000	26,96	27,66	14,34	8,21	10,84	12,17
1854	1.497:809\$000	24,90	28,04	14,94	8,51	10,21	13,37
1855	1.786:887\$000	20,88	38,08	13,77	8,19	9,20	10,97
1856	1.845:676\$000	20,23	36,89	13,91	8,02	9,61	11,31

Fonte: Relatórios provinciais anos de 1850-1855. < http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro >

As despesas lançadas como *Outros*, referiam-se a gastos variados com a *Secretaria de governo, Culto Público, Saúde e Caridade pública, Pagamento de prêmios de bilhetes de loterias, Pagamento de Dívidas de exercícios findos*, etc. Importante ressaltar que estamos considerando as estimativas previstas na Lei do Orçamento e não as rendas e despesas realizadas nos respectivos anos, uma vez que os orçamentos eram passíveis de sofrerem alterações ao longo do exercício, fossem acréscimos de arrecadação ou excessos nas despesas. Exemplo disso pode ser percebido no relatório apresentado por Nicolau Tolentino, em 1858, no qual afirmava:

Tem pois marchado com progressivo aumento a renda da província, de maneira que no próximo findo exercício de 1857 excedeu ela a de todos os anteriores, e as previsões da lei anua, em uma proporção a que nunca antes atingira. É porém igualmente certo que a despesa marcha em uma progressão ainda mais crescida, resultando daí a existência de um déficit, quase constante, que não tem sido bem claramente demonstrado a essa Assembleia, talvez por considerações ponderosas, como por exemplo pela defeituosa organização dos balanços prestados pelo sistema de gestão talvez enfim por qualquer outra causa que não pretendo perscrutar.³⁴⁴

Exemplo ainda mais elucidativo das variações que costumavam ocorrer entre as estimativas orçamentárias e o gasto efetivo da Tesouraria provincial foi apresentado por Tolentino no mesmo relatório em que demonstrou o estado deficitário em que se encontrava a administração. Constantes *déficits* se arrastavam desde a década de 1840, mas extraímos apenas os dados referentes à década de 1850, como verificado na tabela 9.

³⁴⁴RIO DE JANEIRO-Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da província do Rio de Janeiro na 1ª sessão da 13ª legislatura pelo presidente o conselheiro Antonio Nicolau Tolentino. Rio de Janeiro. Typ. Universal de Laemmert, 1858, p. 34.

Tabela 9: Déficit provincial fluminense (1851-1857)

Exercícios	Receita	Despesa	Saldos	Déficits
1851	1.761:938\$140	1.503:395\$915	258:542\$225	-
1852	1.793:358\$557	1.936:298\$938	-	142:940\$381
1853	1.762:898\$725	2.091:826\$430	-	328:927\$705
1854	2.063:937\$119	2.068:269\$346	-	4:332\$227
1855	2.350:384\$869	2.593:547\$037	-	243:162\$168
1856	2.366:232\$569	2.458:297\$074	-	93:064\$505
1857	2.547:886\$329	2.816:406\$339	-	268:520\$010

Fonte: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da província do Rio de Janeiro na 1ª sessão da 13ª legislatura pelo presidente o conselheiro Antonio Nicolau Tolentino, 1858. *Op. cit.*, p. 35.

Os constantes déficits resultaram em emissões de apólices que, somadas, levavam a uma dívida de 4.064:500\$000 (quatro mil e sessenta e quatro centos, quinhentos mil réis), fundada a juros de 6% ao ano. Para o exercício de 1858, o quadro continuava pouco promissor. As exportações do café haviam decrescido, informa Tolentino, *a quase 66 ½ % em comparação de igual período para o ano anterior*³⁴⁵ e o déficit provável para aquele ano atingiu a casa dos 803:104\$880 para o qual teria a província que recorrer a um empréstimo tomado ao Banco do Brasil. O prognóstico para o ano de 1859, tampouco se mostrava melhor.

Em 1857, Antonio Nicolau Tolentino fora nomeado para a presidência da província³⁴⁶. Segundo Fátima Gouvêa, a decisão pareceu aos olhos dos deputados um claro sinal da política Conciliadora, aplicada na escolha dos gabinetes, desde 1853. Alguns deles chegaram a propor uma moção para parabenizar o governo central pela escolha de Tolentino. Sua atuação na presidência da província era concomitante com o mundo das artes. Na Academia Imperial de Belas Artes da qual era integrante, destacava-se por ser um incentivador de obras que retratassem fatos da história do país, participando da direção, juntamente com Tomas Gomes dos Santos, por 31 anos, desde a reforma dos estatutos em 1855. Como nota Walter Pereira, “os dois funcionários ocupavam postos-chave na escala de poder” em períodos quase concomitantes com a Academia sendo mesmo acusados de serem estranhos ao mundo artístico e acadêmico.³⁴⁷

³⁴⁵ RIO DE JANEIRO-Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da província do Rio de Janeiro (Antonio Nicolau Tolentino). 1858. *Op. cit.*, p. 36.

³⁴⁶ Antonio Nicolau Tolentino foi o 11º presidente da província do RJ no período de 4/08/1857 a 30/10/1858 e, como vice-presidente da Província do RJ, assumiu a presidência interina, na vacância de Luis Antonio Barbosa, de 2/05 a 7/10 de 1856. O Crítico Literário e Professor Titular da USP Antonio Cândido, seu bisneto, fez uma biografia sobre ele. Cf. CANDIDO, Antonio. *Um Funcionário da Monarquia - Ensaio Sobre o Segundo Escalão*. São Paulo: ed. Ouro sobre Azul, 2007.

³⁴⁷ Antonio Nicolau Tolentino ocupou, em 1876, a direção da Academia Imperial de Bellas Artes, sucedendo Tomas Gomes dos Santos no cargo. PEREIRA, Walter Luiz C. de Mattos. *Óleo sobre tela, olhos para a história: memória e pintura histórica nas Exposições Gerais das Belas Artes do Brasil Império (1872-1879)*.

Na Assembleia provincial, não demorou até que o apoio recebido por Tolentino se transformasse em conflito, o que adiaría por dois meses o início dos trabalhos em 1858³⁴⁸. Além de ser favorável ao rígido controle das finanças o novo presidente não dava às estradas a mesma prioridade que os deputados lhe atribuíam. A maioria deles concordava que o aumento dos empréstimos era a melhor maneira de financiar a estrutura viária da província e este, possivelmente, era um dos pontos de tensão entre a assembleia e o presidente.

Nicolau Tolentino criticava os “procedimentos defeituosos” que existiam desde sempre na organização das contas provinciais, cuja base para fixar a renda orçamentária adotava quase sempre o termo médio dos três exercícios anteriores para, em seguida, calcular-se a despesa fixa e pouco variável. A diferença entre esses valores, afirmava, *se fixava a esmo*, sem a devida apreciação dos orçamentos para as *obras novas*, a *continuação e conservação das existentes*. Esse procedimento tinha por fim fazer com que nunca aparecesse o déficit nos orçamentos do governo. Isto porque também *a Assembleia não queria reconhecer, à priori, a existência de um déficit*.³⁴⁹ Somava-se a essa questão o fato de que a consignação das leis do orçamento para as despesas de obras públicas era absurdamente escassa, conforme demonstrava em seu relatório, expondo todos os expedientes de emissão de apólices e aumento da dívida fundada na província.

Reportando-nos às recorrentes queixas presentes nos relatórios provinciais anteriores, entendemos que os demonstrativos apresentados por Tolentino sobre as diferenças entre valores fixados e excessos despendidos pela administração, inclusive no tocante às obras públicas, podem ser a chave para a interpretação das permanentes queixas da administração provincial acerca da escassez de recursos. Certamente, as rendas provinciais não eram satisfatórias e, não obstante a autonomia outorgada às províncias através do Ato Adicional, “bem restrito continuou o âmbito de ação, no setor tributário, de suas assembleias legislativas”, submetidas a severas imposições fiscais.³⁵⁰ Entretanto, tivesse ou não fundos para a realização dos orçamentos, fixados abaixo das despesas reais, a província fluminense assumia sempre novos compromissos financeiros. O resultado prático de seus erros de cálculo era o não cumprimento das leis autorizadas pela própria assembleia e o aumento da dívida provincial.

Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2002, p. 52.

³⁴⁸GOUVÊA, Maria de Fátima S. *Op. cit.*, pp. 172-173.

³⁴⁹*Idem*, p. 40.

³⁵⁰HOLANDA, Sergio Buarque de. “Declínio e queda do Império”. In: *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, 6º volume. O Brasil monárquico. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1993, p. 83.

Além dessa questão, o relatório de 1858 tocava ainda em outro ponto nevrálgico: a profusão de leis que autorizava a construção de numerosas obras sem que houvesse recursos disponíveis, o que trazia graves embaraços à administração *que em meio a tantas autorizações legislativas e em presença da escassez de meios, não sabia às quais dar a preferência*. Quase sempre aquelas autorizações encerravam interesse *restrito, local e às vezes mesmo individual*, asseverava Tolentino, cuja força *atuava sobre o governo ou o constrangia a ceder*.³⁵¹

Tal afirmativa vem corroborar a nossa interpretação quanto à relação entre deputados e administração provincial, vista esta última como um espaço de disputa de interesses locais e muitas vezes particulares. Não raro eles se confundiam com os debates e questões de interesse público. Também não foram poucas vezes que a Assembleia provincial abrigou calorosos debates (e acusações mútuas) sobre o desperdício do dinheiro público em obras que não se realizaram a contento, mas recebiam aval dos engenheiros e eram devidamente pagas pela tesouraria da província.

Situações como a relatada pelo deputado Rodrigues Jardim, representante do distrito de Piraí não foram incomuns. Referia-se ao suposto reparo de uma ponte sobre o rio Teixeira, em Itaguaí, cujo conserto consistiu na simples viragem dos pranchões de baixo para cima, seguido de pintura. Relata o deputado que precisando a ponte, de fato, ser consertada pouco tempo depois, outro arrematante da 1ª seção da estrada do Presidente não pode fazê-lo porque já engenheiro tinha passado o atestado e o serviço havia sido pago ao primeiro.³⁵² Outros casos, mais graves, como o que envolveu as obras da Companhia Seropédica, administrada pelo importante líder político de Itaguaí, Francisco José Cardoso, figura entre os casos de “abusos” impetrados em prejuízo dos interesses da província tendo já sido requerida a falência da companhia e sendo protelado o processo.³⁵³ Tantos eram os problemas dessa ordem que o deputado Rodrigues Jardim propunha a revisão do sistema de contratos de conservação sob a seguinte alegação:

Sr. R. Jardim- Sabem, meus colegas, como se fazem esses contratos? O [arrematante] não cumpre as condições estipuladas, é multado em 20% do valor do contrato, máximo da multa, e entretanto recebe 80% dos cofres públicos sem fazer a menos causa! Isso não é uma burla?

O Sr. Rangel- convido o nobre deputado a ler o que tenho dito a respeito.

O Sr. Rodrigues Jardim- (...) é impossível acabar com semelhante sistema, que só serve para favorecer os arrematantes em prejuízo dos cofres públicos.

O Sr. Miguel Feital - É preciso acabar com o sistema de licitação nas arrematações de obras.

³⁵¹RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro...* (Antonio Nicolau Tolentino). 1858. *Op. cit.*, p. 42.

³⁵²APERJ- *Anais da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro (1864)*. Sessão de 10 de maio de 1864, pp. 161-2.

³⁵³APERJ- *Anais da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro (1864)*. Sessão de 03 de maio de 1864. Fala do Sr. Rodrigues Jardim. 1864, p. 76.

O Sr Rodrigues Jardim- O arrematante nada despende, nada faz e recebe 80%. Qual arrematante não querará pagar a multa de 20% - deduzida ela, paga-se-lhe o resto... é preciso que se acabe com essas e outras práticas perniciosas.³⁵⁴

Um sem número de leis provinciais aprovadas nas 27 legislaturas da Assembleia fluminense garantiu verba e privilégios dados às companhias ou particulares para arrematação de obras públicas. Ao analisar o conjunto de leis promulgadas pelo Congresso Brasileiro (Câmara dos Deputados e Senado) entre os anos de 1826 e 1889, Luiz Fernando Saraiva³⁵⁵ chama a atenção para a natureza individualizada da maioria delas. Ressalta que na sua maior parte o equivalente a 62% do total das 4.415 leis aprovadas por aquelas casas no referido período legislavam sobre questões particulares, atendendo às demandas de pequenos grupos ou indivíduos. Conclui o autor que o expressivo percentual de leis particulares garantidas aprovadas pela Assembleia Geral revelava a precária distinção entre público e privado, reflexos do patrimonialismo presente no Estado em formação.

A natureza fechada e burocratizada daquela instituição, *que muitas vezes legislava em torno de si mesma*³⁵⁶, oferece outro campo de possibilidades para se interpretar a natureza personalista da legislação imperial. Ao comparar essas características das Leis aprovadas pela Assembleia Geral dos deputados e senadores do Império com as que foram aprovadas pela província fluminense entre os anos de 1851 e 1859, verificamos no referido período, que 190 leis sancionadas diziam respeito à autorização de obras de infraestrutura como melhoria de estradas já existentes e orçamento de novas, abertura de caminhos e atalhos, organização de plantas, construção de pontes e pontelhões, estradas de ferro, canalização de lagoas, abertura de canais, limpeza de rios e outros. Verificamos que apenas 16 decretos traziam indicação clara da companhia ou os nomes dos arrematantes ou cessionários dos privilégios. Foi o caso da concessão feita a José Pereira de Faro, João Pereira Darrigue Faro, Antonio Gonçalves de Moraes e João Pereira da Silva para a construção de uma ponte sobre o rio Paraíba, no terminal da 2ª seção da estrada de ferro D. Pedro II.³⁵⁷ Ou a abertura da estrada de Itabapoana, “podendo aceitar as propostas dos cidadãos Thomaz Ângelo do Amaral e Francisco das

³⁵⁴APERJ- S *Anais da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro* (1864). Sessão de 10 de maio de 1864. (Fala do Sr. Rodrigues Jardim), p. 166.

³⁵⁵SARAIVA, Luiz Fernando. “Os Atos do Poder Legislativo no Império brasileiro (1826-1889)”. In. *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro: vol. 3 n° 1- jan-abril 2011, p. 5-32.

³⁵⁶*Idem*, p. 29.

³⁵⁷RIO DE JANEIRO- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. 1857. Decreto N 1155 (1859 – N. 66). *Op. cit.*

Chagas Oliveira França”.³⁵⁸ Podemos afirmar, em se tratando das leis dos decretos províncias, que a menção aos nomes dos beneficiários dos privilégios para obras públicas tenha sido mais exceção do que a regra. Os decretos primaram majoritariamente pela generalização ficando o presidente de província autorizado pela assembleia a decretar a execução das obras a “quem melhores vantagens oferecessem”. A escolha dos beneficiários, no entanto, dependia dos custos e proposta apresentada em hasta publica.

Certamente, sobre essa escolha pesavam elementos outros que concorriam para aumentar ou diminuir a credibilidade de seus proponentes, incluindo seus fiadores que poderiam ser importantes fazendeiros das localidades beneficiadas pelas obras, negociantes e lideranças políticas. O contrato, firmado em 1855, com o Dr. Joaquim Saldanha Marinho, para conservação e melhoramento por seções da estrada de Polícia, teve como procurador o marechal José Maria da Silva Bittencourt, que havia sido deputado provincial nos anos de 1848/49 e como fiador, o Sr. Joaquim Francisco de Lima, fazendeiro em Valença.³⁵⁹ O contratante viria a ser deputado provincial nos anos de 1856 a 1861. No mesmo ano, o comendador Francisco José Ferreira Leite, fazendeiro em Vassouras, figurava como fiador do contrato firmado com Antonio Felix de Melo para conservação e melhoramentos da 2ª e 3ª seções da mesma estrada. Para conservação de parte da estrada de Estrela, encarregou-se pessoalmente o comendador mineiro Mariano Procópio Ferreira Lage, em dois contratos firmados naquele ano. Conquanto não tenha sido possível estabelecer ligações diretas entre aqueles arrematantes suas atividades políticas e negócios, podemos inferir, através de seus fiadores ou procuradores, que os benefícios auferidos pelas obras iam ao encontro de outros interesses.

Com efeito, vimos que na segunda metade do XIX, a província se depara com os limites postos à expansão de suas lavouras e a necessidade de racionalização de seus investimentos. Ao mesmo tempo, a instabilidade das administrações, os interesses regionais divergentes e a chegada, em 1850, de novos grupos à Assembleia provincial foram fatores que influenciaram na sua moldagem. Seus contornos eram dados ainda pelas interações com o poder central, em processo de centralização, e com as outras instâncias de poder, acima e abaixo da administração provincial que fizeram dela um espaço de permanentes tensões.

³⁵⁸BNRJ- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. 1851. Decreto 564 (1851-N 31). *Op. cit.*

³⁵⁹APERJ- *Contratos Pendentes de Execução. Rio de Janeiro*. Typ. do Correio Mercantil de M. Barreto, Filhos & Octaviano. Rua da Quitanda, N. 55, 1859. (1855-1862).

3.1.1- A Assembleia fluminense entre o Vale e a Planície

A Assembleia fluminense destacava-se, nessa conjuntura, como um espaço de decisões importantes envolvendo projetos que poderiam ser vitais para o desenvolvimento da província. Segundo Fátima Gouvêa, aparentemente ela havia ganhado *força como instituição* nos anos 1850 e isso se devia, primeiro, à nova atitude de seus deputados, em contraste com o período anterior em que fora vista como um palco de debates políticos onde as discussões versavam sobre temas os mais diversos. No novo momento, os debates giravam em torno de temas mais específicos entre os quais se destacava o estabelecimento do sistema viário da província.

O segundo fator que marcava a distinção entre os dois momentos estava na composição de seus quadros. Aquela oitava legislatura (1850-51) abrigaria uma geração de deputados dispostos, efetivamente, a representar os interesses locais no âmbito político provincial. No período anterior muitos deles teriam tomado lugar na Assembleia por falta de melhores opções de alocação na hierarquia social, como afirmou a autora.³⁶⁰

De fato, através da análise dos relatórios do período de 1850-75, notamos a paulatina preocupação com as obras de infraestrutura, resultado de um esforço deliberado de investir recursos sempre escassos, como vimos em novas obras e no aperfeiçoamento de caminhos já existentes. No ano de 1854, por exemplo, através do decreto n.º724 de 25 de outubro, a Assembleia definirá em número de 10 as estradas principais, a saber:

1ª do Ariró a Resende; 2ª do Presidente, entre a vila de Itaguaí e a da Barra Mansa, e seu prolongamento até a cidade de Resende; 3ª de Mangaratiba ao Rio Claro até o Pouso Seco e o município de Barra Mansa; 4ª do Comércio; 5ª de Petrópolis até a ponte do Paraibuna; 6ª do Porto das Caixas ou do porto mais conveniente à margem do rio Macacú, até Nova Friburgo e Cantagalo; 7ª do Presidente Pedreira, prolongada até o Rio Preto, com ramais para Piraí, para Vassouras, para Valença; 8ª de Cantagalo a Macahé; 9ª de Salvador de Campos a São Fidélis, prolongada até Cantagalo; 10ª da Serra do Parati com o atalho autorizado pela Lei 655, artigo 1º.³⁶¹

As referidas estradas deveriam ser o foco dos investimentos na montagem de uma rede de transportes. A província garantiria aos empreendedores o retorno de 5% dos capitais empregados para tal fim. Naquele ano, a assembleia discutiu também a construção da ferrovia Niterói - Campos, com amplo apoio dos deputados.³⁶²

³⁶⁰GOUVEA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, pp. 161-162.

³⁶¹BNRJ- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. Lei 724 (1854-N. 51) Typ. do Diário, de A & L. Navarro. Rua da Quitanda, n. 55. 1854. Livro 1852-1856.

³⁶²BNRJ- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. Lei 724 (1854-N. 51). *Op. cit.*, pp. 166-7.

Entretanto, faltavam-lhe os recursos necessários para atender a demanda da produção fluminense. Vale lembrar que produtos vindos também de Minas, Espírito Santo e São Paulo beneficiaram-se das estradas e, mais tarde, dos troncos ferroviários fluminenses para escoamento de mercadorias até o porto do Rio de Janeiro. Urgia que se investisse nas estradas e canais, já existentes, e na implementação de novos projetos, sobretudo para incentivar através de concessões e garantia de juros as iniciativas particulares de investimento em linhas férreas.

A tentativa de ordenamento das obras públicas realizadas na década de 1850, no entanto, não foi suficiente para concentrar recursos provinciais. Em 1862, novamente a assembleia se deparava com a tarefa de instituir prioridades num claro sinal de que as obras consideradas como de maior importância para a economia provincial não avançaram muito. Essa observação pode ser confirmada nas palavras do presidente de província em exercício, em 1862, Luiz Alves Leite de Oliveira Belo, ao informar à assembleia provincial o estado das estradas, da seguinte forma:

À exceção das estradas de ferro, e das de rodagem, pertencentes às empresas particulares, e da estrada normal da serra de Estrela, e ponte de ferro do rio Parahyba, feitas à custa dos cofres públicos, quase todas as outras estradas, do mesmo modo que as pontes e os canais, ou não estão completamente acabadas, ou tem pela pouca arte, e solidez de sua construção o caráter de obras provisórias, que se estragam facilmente, que necessitam freqüentes reparos, e cuja conservação é extremamente dispendiosa.³⁶³

Entre as razões que justificavam a nova tentativa estava o estado inacabado das estradas cujos projetos, acusava Oliveira Belo, não haviam sido subordinados a um plano geral, mas *feitos ao acaso dos interesses locais ou de ocasião*, motivo pelo qual a maior parte delas não apresentava entre si a necessária relação e nexo.³⁶⁴ Entre as obras projetadas nas décadas de 1830 a 1850, destacam-se a construção e melhoramento de estradas, pontes e canais. Quatro leis autorizaram a construção de estradas de ferro, como pode ser observado na Tabela 10 a seguir.

³⁶³RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado ao Exmo vice-presidente da Província do Rio de Janeiro o senhor doutor José Norberto dos Santos pelo presidente o desembargador Luiz Alves Leite de Oliveira Belo ao passar-lhe a administração da mesma província no dia 4 de maio de 1862.* Nictheroy. Typ. do “Moderado”, rua do Príncipe, esquina da de São Pedro. 1862. p. 68. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro>

³⁶⁴RIO DE JANEIRO- *Relatório...* (José Norberto dos Santos pelo presidente o desembargador Luiz Alves Leite de Oliveira Belo) 4 de maio de 1862. *Op. cit.*, p. 68.

**Tabela 10: Privilégios para obras /negócios envolvendo atividades viárias
Província fluminense (1835-1855)**

n	Natureza dos privilégios	Total de Leis/Decretos
1	Melhoramento e continuação de estradas	6
2	Abertura e aperfeiçoamento de canais	7
3	Construção de estradas de ferro	4
4	Construção de cais e conservação de rios navegáveis	3
5	Aforamento de salina	1
6	Linha de ônibus urbano	1
7	Navegação a vapor e barca de passagem	5
8	Criação do bicho da seda	1
9	Construção de pontes	9
10	Total	37

Fonte: Mapa SN. Extraído do relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro na segunda sessão da 11ª legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva. Rio de Janeiro. 1857.

Quais são obras Oliveira Belo se referia? As projetadas nas décadas de 1830/40 ou as novas obras iniciadas ao longo da década de 1850? Entre as obras de melhoramento e conservação autorizadas pela Assembleia, em 1835, destacam-se a da Estrada da Polícia além da construção, feita por empresa, da estrada geral de Cantagalo; do porto de Estrela até o rio Paraibuna, e outra, ligando os municípios de Friburgo, Cantagalo e Macaé, esta última concedida a H. Freese, que incluía o direito exclusivo de organizar companhia para abertura do canal Campos - Macaé e construção de ponte sobre o Paraíba. No ano 1836, outra Lei provincial autorizava a abertura e conservação, por empresa, de uma estrada ligando Magé ao rio Paraíba, pelas proximidades de Mar de Espanha.

Entretanto, a autorização dada pela província não representava garantia de que se apresentariam as companhias para darem execução à concessão. Ocorria de se apresentarem os interessados, mas não de formarem as companhias no tempo estabelecido por lei, como ocorreu com H. Freese. Ao todo 35 leis autorizaram obras ligadas ao sistema viário da província. No quadro foram apontadas 37 em função de ter sido dada a Freese mais de uma concessão.

Como apontamos anteriormente, para Maria de Fátima Gouvêa o ingresso de uma nova geração de políticos eleitos para a 8ª legislatura foi fator que contribuiu para a reorientação das decisões da Assembleia fluminense, mais objetivas e focadas na infraestrutura de transportes. A partir do exame dos privilégios concedidos pela administração

provincial verificamos que entre 1850 e 1855³⁶⁵ foram sancionadas 15 leis provinciais autorizando obras viárias na província, contra 8 autorizações entre 1835 e 1839 e 12 na década de 1840. Esses dados confirmam as afirmativas de Gouvêa. Demonstram que, em apenas cinco anos, a província já superava o número de concessões de obras dos períodos anteriores.

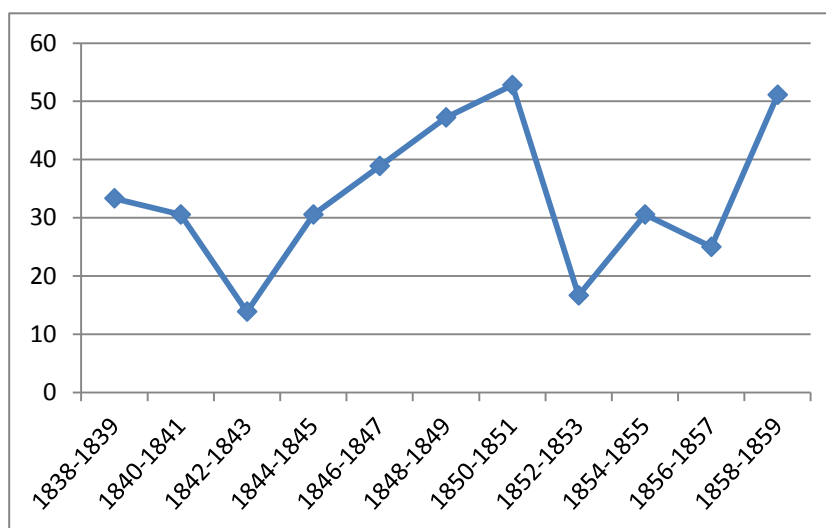
Outra característica da Assembleia provincial, apontada pela referida autora, residia na atuação de seus deputados. Segundo ela, sua atuação caracterizou-se pelo empenho em alinhar a atividade legislativa com a defesa genuína dos interesses locais que representavam. Essa teria sido a marca daquele novo período.

De fato, constatamos em consulta ao *Almanaque Laemmert*, que dos 36 deputados provinciais eleitos para aquela legislatura (1850-1), 19 eram políticos novatos e seis vinham da legislatura imediatamente anterior. Os reeleitos eram José Teixeira de Mesquita, intitulado barão de Lages, Fernando Sebastião Dias da Motta, Francisco Gê Acayaba de Montezuma (visconde de Jequitinhonha), Francisco José Cardoso, Luiz Antonio Muniz dos Santos Lobo, Nuno Eulálio dos Reis e João Nepomuceno Castrioto. Esse último tinha a carreira mais antiga. Ingressara como deputado em 1840 e, desde então, permanecia na Assembleia, invicto, por toda aquela década. Atrás dele vinha o deputado Santos Lobo, eleito desde 1835 para quase todas as legislaturas, exceto a de 1845-56. Além desse grupo de veteranos, havia um terceiro grupo que ingressara na Assembleia em 1850, composto de 11 deputados vindos de legislaturas anteriores a 1848.

Da terceira à sétima legislatura na Assembleia fluminense (1840-1849) houve, em média, a entrada de 11 novos deputados a cada biênio legislativo, numa média de 30,5% de renovação daqueles quadros. A legislatura na qual se verificou maior percentual de renovação foi a de 1848-1849, na qual 17 dos 36 deputados eram novatos. Menor índice de novos políticos verificou-se em 1842-1843, com apenas 5 novos deputados na Assembleia. Na década de 1850, maior índice de renovação na Assembleia provincial verificou-se nas legislaturas de 1850-51 e 1858-1859, como podemos perceber na Figura 11.

³⁶⁵RIO DE JANEIRO- Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da 11ª legislatura pelo vice-presidente João Manoel Pereira da Silva. Rio de Janeiro, 1857. Anexo. Mapa SN.

Figura 11
Renovação de deputados na Assembleia provincial fluminense
(1838-1859)



Fontes: Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro.(1850 a 1859). Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/almanak>

Considerando os números acima, podemos perceber que houve uma renovação acima de **50%** do número de deputados na primeira e na última legislatura da década de 1850. Dos novos nomes que adentraram à Assembleia Provincial do Rio de Janeiro em 1850-1851, destacavam-se aqueles que renovaram suas candidaturas por quase toda a década, ou por toda ela, como por exemplo, Francisco Leocádio de Figueiredo, deputado de 1850 a 1869. Outros políticos, como Antonio Luiz da Cunha Manso Sayão, Belarmino Ricardo de Siqueira (Barão de São Gonçalo), Braz Fernandes Carneiro Vianna, Francisco Álvares de Azevedo Macedo, Francisco Manoel Soares de Souza, José Francisco Frougeth³⁶⁶ e José Luiz do Amaral, renovaram suas candidaturas até o ano de 1857.

Retomando o que apontou Gouvêa, acerca da nova condução da assembleia a partir de 1850, uma vez que aquela legislatura seria marcada pela renovação expressiva de seus quadros e pela concentração dos debates no estabelecimento do sistema viário, temos a acrescentar duas questões: de fato, verificou-se maior renovação em relação ao período

³⁶⁶José Francisco Frougeth foi cavaleiro da Ordem da Rosa e pertenceu ao Comando Superior da Guarda Nacional como Cirurgião-Mor, pelo I Comando da capital e município de Niterói, assim como o capitão doutor Francisco Manoel Soares de Souza, pertencente ao IV Comando de Saquarema e Cabo Frio. Ambos exerceram legislatura entre 1850 e 1857 na Assembleia Provincial. Outro deputado, mais tarde nomeado comandante da Guarda Nacional, do IV Comando, foi Francisco Álvares de Azevedo Macedo, natural de Itaboraí. Cf. Colégio Brasileiro de Genealogia. Disponível em: http://www.cbg.org.br/arquivos_genealogicos_g_04html

anterior, compreendido entre 1838 e 1849, entretanto, e nessa reside a outra questão, pensamos que essa mudança esteve longe de reverter-se em nova postura voltada para os interesses gerais da província, como afirmou Gouvêa.

Nossa análise baseia-se na hipótese de que a assembleia provincial fosse no período posterior a 1850, fosse nas décadas de 1830/40, constituiu local de defesa de interesses locais/regionais. Deputados e seus associados operavam individualmente ou em redes, a fim de fazerem aprovar os projetos que reforçariam suas posições como lideranças locais. Algumas concessões, inclusive aquelas autorizadas por arrematação ficaram a cargo daqueles mesmos deputados responsáveis por sua aprovação.

Era prática das administrações provinciais, em vista da falta de braços para as obras públicas e do pouco conhecimento acerca das muitas localidades da província, que os fazendeiros que nelas residiam ficassem responsáveis por seus melhoramentos. Obras como a do canal Campos - Macaé ficaram sobre a responsabilidade do Visconde de Araruama e outros fazendeiros locais. Outro exemplo de obra resultante da atuação de lideranças locais na assembleia provincial foi o canal de Itaguaí, município do sul fluminense, concessão feita a Francisco José Cardoso que, como o Visconde de Araruama, também era deputado provincial quando foi sancionada a lei que autorizava a obra, em 1836.

Tal era a naturalidade com que alguns deputados assumiam as obras públicas, formando companhias para sua realização, que o morador de Barra Mansa, deputado Antonio Leite Ribeiro de Almeida justifica sua frustração com a criação da companhia que formara, juntamente com o barão de Guapi, o Barão de Vila Bela e o Comendador Jardim, com o objetivo de proceder à desobstrução e canalização do Paraíba, aprovadas pela Lei Provincial nº 178 de 17 de setembro de 1860.³⁶⁷ Explica Leite Ribeiro que, com a propagação do boato de que ao restabelecer-se a navegação regular do Paraíba deixar-se-ia de fazer o ramal da 4ª seção da estrada de ferro D. Pedro II na região de Piraí, Resende e Barra Mansa, a companhia não foi adiante. Esse risco desanimou os trabalhos já contratados com a província, pois, como alegava Leite Ribeiro, “se tivéssemos que escolher entre a estrada de ferro e a navegação não hesitaríamos um momento em preferirmos aquela.”³⁶⁸ O entrelaçamento entre empresas particulares e os interesses públicos, como podemos perceber, apresentavam limites bem tênues.

³⁶⁷APERJ. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial (1862)*. Sessão de 17 de setembro de 1862, p. 54. Antonio Leite Ribeiro de Almeida era filho de Joaquim Leite Ribeiro de Almeida, 1º barão de Ribeiro de Almeida. Foi presidente da província do Espírito Santo em 1887-1888. Cf. *Anuário do Museu Imperial*, v.15.

³⁶⁸APERJ. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial (1862)*. Sessão de 17 de setembro de 1862. *Op. cit.*, p. 54.

O sistema viário da província se favorecia das companhias formadas para executar serviços como drenagem de rios, conservação e abertura de estradas carroçáveis e de ferro, navegação de cabotagem, construção de pontes e outros mediante concessões e, em muitos casos, com subsídios públicos. O *déficit* instaurado desde a década de 1840, mas assumido apenas nos anos 1850, requeria o aperfeiçoamento do sistema de cobrança de impostos e arrecadação das taxas de barreiras e outros fundos que fizessem aumentar a renda provincial. Essa foi, possivelmente, uma questão que animou vários investimentos entre eles o Canal. Mas, certamente, não foi o único.

A gênese, desenvolvimento e posterior abandono do projeto do canal Campos - Macaé foi também obra política. Apesar do *déficit* financeiro, permaneceu o canal na agenda de obras provinciais por quase três décadas. Esgotados os subsídios do governo central, a província investiu recursos próprios que elevaram seus custos, inicialmente orçados em 1.432 contos, para mais de 2.000:000\$000 (dois mil contos de réis). Como já destacamos, no governo de Aureliano Coutinho foram iniciadas as obras do canal Campos - Macaé e prevista sua conclusão para 1848/49. Sabemos que seu término não se deu no tempo esperado e os anos após a saída de Aureliano assinalaram uma fase de derrocada na história do canal.

Aquela década foi marcada por novos arranjos conduzidos pelo governo central e expressos na política de *Conciliação*, iniciada em 1853, resultado da cisão interna dos conservadores após a extinção do tráfico. Esse gabinete foi liderado por Honório Hermeto Carneiro Leão, (marquês do Paraná), e contou com a participação de liberais como Antonio Paulino Limpo de Abreu (visconde de Abaeté), e também de conservadores como Luiz Alves de Lima e Silva (duque de Caxias) e outros. Nos anos 1850 a composição partidária da Assembleia apresentaria ainda perfil majoritariamente conservador, quadro que sofrerá mudanças na década seguinte.

Com a expansão das lavouras de café haviam se expandido também grandes fortunas na província fluminense ao longo do Segundo Reinado, consolidando o domínio de importantes famílias cuja atuação política tem sido sublinhada pela historiografia sobre o Império.³⁶⁹

Ricardo Salles ao destacar a riqueza das famílias do Vale do Paraíba fluminense e os arranjos matrimoniais que favoreceram a consolidação daqueles patrimônios afirma que em

³⁶⁹MATTOS; Ilmar R. de. *Op. cit.*; SALLES, Ricardo. *Op. cit.*; MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *Op.cit.*; MUAZE, Mariana. *As memórias da Viscondessa: família e poder no Brasil Império*. Rio de Janeiro: FAPERJ/Zahar Ed., 2008.

Valença os descendentes de Estevão Ribeiro de Resende, o marquês de Valença, estenderam suas posses, por intermédio de casamentos, para as regiões de São Paulo, Campinas e Juiz de Fora. Destacou-se, ainda, em Valença outro importante fazendeiro, o marquês de Baependi, Manuel Jacinto Nogueira da Gama cujo filho mais velho Brás Carneiro Nogueira da Costa e Gama, também proprietário de fazenda, tornou-se o conde de Baependi. Outro filho do marquês, Francisco Nicolau Carneiro Nogueira da Gama, barão com honras de grandeza de Santa Mônica, foi genro do duque de Caxias, Luiz Alves de Lima e Silva, ligado aos grandes cafeicultores do Vale por intermédio de seu irmão, visconde de Tocantins, José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho.³⁷⁰

Entre os anos de 1835 a 1875 percebemos que essas lideranças locais/regionais se revezaram ou se fizeram representar na Assembleia provincial fluminense em várias legislaturas. Foi o caso do citado Francisco Nicolau Carneiro Nogueira da Gama, filho do Marquês de Baependi e irmão de Brás Carneiro Nogueira da Gama, Conde de Baependi. Foi deputado à assembleia nos anos de 1856-57 e entre os anos de 1860 a 1863. Retornou nos anos de 1868 a 1873 ocupando a vice-presidência em vários momentos. Foi casado com uma prima, Dona Luísa do Loreto Carneiro Viana de Lima e Silva, filha dos duques de Caxias, Luís Alves de Lima e Silva e dona Ana Luísa Carneiro Viana, sendo neta paterna do Brigadeiro Francisco de Lima e Silva (o “Chico Regência”) e bisneta materna da Baronesa de São Salvador de Campos, esposa do negociante e traficante de escravos Brás Carneiro Leão³⁷¹. Importante destacar que Luiz Alves de Lima e Silva, mais tarde duque de Caxias, havia tomado lugar na assembleia provincial nos anos de 1840 e 1841. Sua outra filha, Ana de Loreto, casou-se, em 1853, com Manuel Carneiro da Silva, futuro visconde de Ururá e filho do Visconde de Araruama.

Outras representações do Vale marcaram presença na assembleia fluminense como é o caso dos Ribeiro de Avelar, estabelecidos em Pati de Alferes desde 1770. Claudio Gomes Ribeiro de Avelar, barão de Gabiru, foi deputado provincial nos anos de 1848 e 1849. Seu irmão, João Gomes Ribeiro de Avelar, visconde da Paraíba, o foi da mesma forma, nas legislaturas de 1835-37 e 1846-47, retornando à assembleia nos anos de 1864 e 1867. Também a família Teixeira Leite, oriunda da Comarca do Rio das Mortes, da província de Minas Gerais se fez representar na Assembleia através do deputado por Vassouras, Joaquim

³⁷⁰SALLES, Ricardo. *Op. cit.* p. 141. O Visconde de Tocantins foi o 1º presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, o que demonstra a forte relação da Praça do Comércio do Rio de Janeiro com o Vale.

³⁷¹A respeito do negociante Brás Carneiro Leão e sua família cf. GORESTEIN, Riva, *op. cit.*; FRAGOSO, João Luis R..*Op. cit.*

José Teixeira Leite, deputado em 1844-45. Outra família mineira que também se fixou no Vale do Paraíba foi a dos Lacerda Werneck, e teve como deputados Fernando Peixoto Lacerda Werneck (1844-45), o já destacado Luiz Peixoto de Lacerda Werneck (1856-59 e 1862-63) e Manoel Peixoto de Lacerda Werneck (1872-73), irmão do Luiz Peixoto.³⁷² A assembleia provincial fluminense ainda que representasse uma instância menor, se comparada aos outros escalões de poder do Império como a Câmara dos deputados, o Conselho de Ministros e o Senado, ocupava lugar privilegiado: no sentido vertical, constituía órgão de poder sobre as câmaras municipais; no sentido horizontal, ocupava o principal centro político, econômico e administrativo do Império, onde os interesses do café se faziam representar assim como os de outras regiões.

Durante o século XIX o açúcar foi o segundo produto de exportação brasileiro, excetuando-se a década de 1860, quando foi superado pelo algodão³⁷³. Naquele momento, a indústria canavieira enfrentava problemas oriundos do baixo nível técnico da produção e da concorrência internacional.³⁷⁴ Na província fluminense, a produção açucareira atendia principalmente o mercado interno. Alguns representantes dessas áreas açucareiras, como vimos, ocuparam espaços na assembleia provincial desde as primeiras legislaturas.

Entre eles destaca-se o campista Joaquim Francisco Viana, que foi deputado provincial de 1835 a 1843 e um dos fundadores do IHGB. Nos anos de 1844-45, Viana ocupou a Assembleia Geral Legislativa onde exerceu segundo mandato entre os anos de 1849 e 1853, e foi senador do Império pela província de Piauí. Em 1853 o deputado pediu a criação da “Província dos Goitacazes”³⁷⁵, sendo porta-voz do desejo dos campistas de desligarem-se da província do Rio de Janeiro, formando uma nova unidade político-administrativa, juntamente com parte dos territórios de Minas Gerais e Espírito Santo. Consoante com as pesquisas desenvolvidas por Walter Luiz Pereira, a nova província a ser criada incorporaria, além das terras da Comarca local, “a Comarca de Itapemirim, no Espírito Santo, e a Comarca de Pomba

³⁷²A família Lacerda Werneck era aparentada dos Ribeiro Avelar, face ao casamento de Francisco Peixoto de Lacerda Werneck, o Barão de Pati do Alferes, com Maria Isabel de Assunção Gomes Ribeiro de Avelar, filha do fazendeiro Luís Gomes Ribeiro de Avelar e de Joaquina Matilde de Assunção. Os irmãos de Maria Isabel de Assunção eram Paulo Gomes Ribeiro de Avelar, barão de São Luís, Cláudio Gomes Ribeiro de Avelar, barão do Guabiru, João Gomes Ribeiro de Avelar, visconde da Paraíba. Ela era sobrinha de Joaquim Ribeiro de Avelar, barão de Capivari, e tia do Barão de São Geraldo.

³⁷³A respeito do algodão de meados do século XIX, ver CANABRAVA, Alice Piffer. *O Algodão em São Paulo, 1861-1875*. 2. ed., São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

³⁷⁴MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *O Imperial Instituto Fluminense de Agricultura*. Op. cit., p. 39.

³⁷⁵CARVALHO, Waldir P. *Gente que é nome de rua- a vida e a obra de homens e mulheres que fizeram a história de Campos*. Copyright © Waldir P. Carvalho, 1987. Vol. 2.

(Rio Pomba), em Minas Gerais”, intento que obteve o apoio do Marquês do Paraná.”³⁷⁶ A proposta final do projeto foi apresentada no Senado, em 1855, pelo mesmo Joaquim Francisco Viana, como informa Pereira. Entretanto, o intento não alcançou êxito.

Outro campista, Antonio Francisco de Almeida Barbosa, suplente na Assembleia em 1844-45 e 1848-49 elegeu-se para deputado em seis legislaturas consecutivas, de 1850 a 1861. No ano de 1854, seu nome figurava entre os vereadores da câmara de Campos, assim como o de Joaquim Pinto Neto dos Reis, também deputado provincial na legislatura de 1844-5 e por outras três na década de 1850. Outros deputados como João Caldas Viana e José Carneiro da Silva tiveram seus nomes destacados anteriormente. O primeiro deles deixou a Assembleia provincial em 1857, dez anos depois da última gestão do visconde de Araruama.

As listagens, disponíveis no *Almanaque Laemmert*, nem sempre trazem indicações precisas dos municípios pelos quais eram eleitos os deputados provinciais. Em consonância com o Ato Adicional de 1834, a província fluminense teve sua primeira legislatura composta de 36 deputados. Segundo o mesmo ato, as sessões deveriam ocorrer anualmente, com duração de dois meses, podendo ser estendidas por mais tempo. A reforma eleitoral instituída pela Lei de 19 de setembro de 1855, mais conhecida como a “Lei dos círculos” alterou a organização das assembleias provinciais. Idealizada pelo marquês do Paraná, e relacionada com a Conciliação Política³⁷⁷, a lei instituía a divisão das províncias em “circunscrições”, dependendo do número de deputados gerais daquela província. Inscritos nessas circunscrições, os candidatos a cargos eletivos não poderiam se eleger com votos de outros círculos.³⁷⁸ Implementada em 1856, a lei favoreceu a eleição dos chefes políticos locais mais prestigiados, como afirma Luiz Fernando Saraiva. Reportando-se à presença dos políticos mineiros na Assembleia Geral Legislativa, o autor observa que a Lei favoreceu a renovação dos políticos mineiros no congresso: apenas sete dos 24 deputados conseguiriam se reeleger.

379

³⁷⁶PEREIRA, Walter Luiz C. de M. Tráfico ilegal de africanos e conexões interprovinciais. Disponível em: <<http://www.labhstc.ufsc.br/vencontro/pdf/PEREIRA,%20Walter520Luiz.pdf>>

³⁷⁷A respeito de tal relação cf. ESTEFANES, Bruno Fabris. Conciliar o Império: Honório Hermeto Carneiro Leão, os partidos e a política de Conciliação no Brasil Monárquico (1842-1856). Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-graduação em História Social da USP. São Paulo: USP, 2010 (particularmente o capítulo 4, Conciliar o Império, o ministério de 6/09/1853)

³⁷⁸SARAIVA, Luiz Fernando. *O império das Minas Gerais: café e poder na Zona da Mata mineira (1853-1893)*. Tese de Doutorado apresentada no Programa de Pós-Graduação em História. Niterói: PPGH, 2009. De acordo com a reforma, baseada no n.º de deputados que representava cada distrito eleitoral da província, o Rio de Janeiro deveria ter 45 deputados, cinco por distrito. Ver também GOUVÊA, Maria de Fátima S. *Op. cit.*, p. 105; CARVALHO, José Murilo de. *Op. cit.*

³⁷⁹SARAIVA, Luiz Fernando. *Op. cit.*, p. 279. Tal leitura difere da leitura de José Murilo de Carvalho que relaciona com a introdução do voto distrital e maior participação política.

A partir da 12ª legislatura (1858-1859), a província do Rio de Janeiro passou a ter 45 deputados, 5 para cada distrito eleitoral, variando esse número em outras províncias, de acordo com o mesmo critério.³⁸⁰ Os distritos eleitorais fluminenses eram a Corte (com 3 distritos), seguido de Campos, que compreendia o 4º distrito, além de Cantagalo (5º), Cabo Frio (6º), Niterói (7º), Magé (8º), Vassouras (9º), Barra Mansa (10º), Itaguaí (11º) e Angra dos Reis (12º). Os suplentes dos deputados, também tomaram assento na Assembleia, na ausência daqueles, em muitas ocasiões.³⁸¹

A mudança no sistema eleitoral, entretanto, provocou descontentamento na Câmara dos Deputados que, em agosto de 1860 estabeleceu distritos nas províncias, com 3 deputados eleitos para cada um deles. Afirma Richard Graham, que apenas cinco anos após a Lei, a resposta do Congresso foi aumentar os distritos criando unidades pelas quais “se elegeria três deputados, a não ser nas províncias menores, onde as eleições mais uma vez seriam em âmbito provincial”.³⁸²

Na legislatura de 1862, a província do Rio de Janeiro ficava dividida em 4 distritos, sendo que o primeiro deles era o distrito federal. O *Almanaque Laemmert* apresenta as listas de deputados dos distritos de Campos (2º), seguido de Niterói (3º) e Pirai (4º). Esses distritos contavam com 15 deputados, cada um deles, sem suplentes para o cargo.

O sistema eleitoral sofreria ainda outra mudança, instituída pelo decreto n.º 2.675 de 20 de outubro de 1875. Fundamentalmente, a nova lei modificava as condições de alistamento exigindo maior rigor nas comprovações e criando novos critérios para definir quem seriam os eleitores. Ficou também conhecida como a “Lei dos terços”, uma vez que estabelecia que cada eleitor votaria em tantos nomes quanto correspondessem ao número total dos deputados a serem eleitos por seu distrito. Cada eleitor de 2º grau “votaria, portanto, em 13 candidatos, independente do distrito em que residisse”.³⁸³

A mudança no sistema eleitoral também modificava as relações, até então vigentes, entre a província fluminense e a Corte. Fátima Gouvêa destaca que esta última contava com

³⁸⁰Informa Gouvêa que a Bahia deveria ter 42 deputados, 3 por distrito; Minas Gerais 40, sendo 2 por distrito e as outras províncias teriam entre 20 e 39 deputados. GOUVÊA, Maria de Fátima S. *Op. cit.*, p. 105. Sobre a reforma eleitoral de 1855, ver também SOUSA, Francisco Belisário Soares de. *O sistema eleitoral no Brasil Império*, 2 ed., Brasília, 1979 e GRAHAM, Richard. *Op. Cit.*

³⁸¹Além dos deputados eleitos, um número maior de pessoas teve acesso à assembleia provincial. Em virtude de muitos deles não permanecerem na assembleia durante todo o período dos trabalhos, os suplentes eram chamados para substituí-los. Afirma Gouvêa que “houve ocasiões em que mais de 70 pessoas diferentes participaram da Assembleia Provincial em uma dada legislatura”. Cf. GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, p. 105.

³⁸²GRAHAM, Richard. *Clientelismo...* *Op. cit.*, p. 109.

³⁸³SARAIVA, Luiz Fernando. *Op. cit.*, p. 289.

três distritos integrados ao sistema eleitoral. Seus habitantes não votavam na assembleia provincial fluminense,³⁸⁴ mas, aqueles habilitados para concorrerem às eleições poderiam se candidatar para deputados provinciais. Eleitos, tanto os representantes da província quanto os da corte poderiam candidatar-se para a Assembleia Geral. Com efeito, estabelecia-se um consórcio desigual na relação Corte-Província. Os deputados da primeira, além de interferirem nos assuntos da administração fluminense, reuniriam melhores condições de competição na disputa para a Assembleia Geral do que seus congêneres fluminenses.

Considerando a arena de conflitos no interior da assembleia e o entrecruzamento de alianças de interesse partidário, regional e de cunho localista, tecidos ao calor das conjunturas externas e dos impasses surgidos das disputas políticas, direcionaremos nossa análise para os encaminhamentos em prol da conclusão do canal naquelas décadas. Através dos *Relatórios de Presidente de Província* dos anos de 1850 a 1875, do *Almanaque Laemmert*, das *Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*, e dos periódicos *Diário do Rio de Janeiro* e do *Jornal do Commercio* para o mesmo período, acompanhamos os impasses em torno das obras do canal Campos - Macaé.

3.1.2 A polêmica do canal nos anos 1850: abandono das obras e os novos investimentos da província no canal Campos - Macaé

No capítulo anterior destacamos que as obras do canal incitaram polêmicas na Assembleia provincial. O entusiasmo de 1845 dera lugar ao esmorecimento de alguns quanto aos resultados do audacioso projeto. Desconfianças também não faltaram. A oposição aberta veio à luz na virulência indignada de João Caldas Viana, tão logo terminara o longo governo de Aureliano na província, entre os anos de 1844 e 1848.

Examinando o *Almanaque Laemmert*, verificamos que Caldas Viana ingressara como deputado provincial na 1ª legislatura (1835-37). Reeleito, veio a ocupar a vice-presidência em 1839. Manteve-se na assembleia na 3ª legislatura (1840-41) e ocupou a presidência da província, em 1843. No primeiro ano da 5ª legislatura (1844-45) foi substituído, na presidência, por Aureliano de Souza Oliveira Coutinho.³⁸⁵

³⁸⁴ GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, p. 103.

³⁸⁵ Conforme capítulo 2, p. 126.

Caldas Viana concluiu aquela gestão, mas não permaneceu na legislatura seguinte quando Aureliano se manteve na presidência. Na sétima legislatura iniciada em 1848 voltou à assembleia, mas como suplente. Em 1850, seu irmão José Francisco Viana se elegera deputado provincial, ano em que João Caldas Viana ficava ausente da atividade legislativa. Aquela, entretanto, foi uma ausência apenas nominal, não de fato. Os embates na assembleia denotavam que o pequeno livreto com as *Reflexões* sobre o canal, estava dividindo as opiniões.

Os deputados reunidos no início de 1850 mostraram-se cautelosos em relação aos gastos públicos. Devia a administração provincial honrar os compromissos celebrados em anos anteriores, e “obviar as dificuldades provenientes de qualquer eventualidade de *déficit*”, como registrava o *Diário de Rio de Janeiro*. Nesse sentido, resolveu o presidente João Darrigue Faro anunciar a suspensão, no segundo semestre, de todas as obras feitas por administração, exceto as *da Estrada Normal de Estrela, da Colônia de Petrópolis e do Canal de Campos a Macaé, por serem feitas com créditos especiais do empréstimo*.³⁸⁶

Os créditos para as estradas de Cantagalo a Macaé, a Normal de Estrela e a manutenção da colônia de Petrópolis, gastos até o fim do 1º semestre de 1849 a 1850, já estavam praticamente exauridos, e ainda havia despesas a serem feitas, além de indenizações a arrematantes que não estavam previstas. Comparando créditos despendidos e a despender dentro daquele ano, Darrigue Faro assumia a gravidade da situação financeira da província e o *déficit* orçamentário.

Quanto ao canal Campos - Macaé, para o qual havia sido concedido o crédito de 1.432:000\$000 (mil quatrocentos e trinta e dois contos) informava o mesmo relatório que já se gastara até dezembro de 1849 a quantia de 1.324:612\$201 (mil trezentos e vinte e quatro contos, seiscentos e doze mil e duzentos e um réis) sem que fossem pagas as indenizações devidas a diversos arrematantes. Juntas, elas somavam 82: 105\$000 (oitenta e dois contos e cento e cinco mil réis). Para aquele ano financeiro o saldo restante, de 25: 282\$799 (vinte e cinco contos, duzentos e oitenta e dois mil e setecentos e noventa e nove réis) era insuficiente para a conclusão da obra.³⁸⁷

Diversos arrematantes já haviam concluído seus trabalhos, entretanto, faltava ainda terminar duas das quatro seções do canal. Outro problema estava nas escavações. Estendidas a

³⁸⁶ BNRJ- *Diário do Rio de Janeiro*, Ano XXIX. 29 de janeiro de 1850, n° 8.312, p. 2.

³⁸⁷ 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 Assembleia Provincial, no dia 01 de março de 1850*. RJ. Typografia do Diário, de N.L. Vianna. 1850, p., 13.

algumas lagoas, estas deveriam conservar parte de suas águas, mas ficaram secas, deixando de dar navegação, como informava o relatório de março de 1850. Por isso seria necessário ainda canalizar duas delas – a Piabanha e Mantiquera.³⁸⁸

Somava-se àquelas informações o mau estado de funcionamento do canal. Seus arrematantes, obrigados por contrato a conservarem durante o ano da obra os trechos sob seus cuidados esmoreceram, ao que tudo indicava, diante do atraso das outras seções. Algumas linhas abertas e que deveriam estar conservadas encontravam-se obstruídas e em estado de abandono. Além disso, era apontada a necessidade de abertura de uma bacia na lagoa do Osório, extremidade do canal em Campos, a fim de dar fundo para as embarcações, o que representava mais um dispêndio. Estas foram algumas das conclusões a que chegaram os engenheiros incumbidos de inspecionar as obras do canal, o coronel Antonio Joaquim de Souza e o major Jacinto Vieira do Couto Soares.

A justificativa para aquela inspeção viria no relatório seguinte, apresentado em setembro daquele ano. Ao tomar posse, deparara-se o presidente da província com *opiniões desencontradas* sobre a obra. Alguns, afirmava, diziam não passar aquele canal de uma “insignificante vala”, desprovida até mesmo de água; outros proclamavam sua “*perfeição*” e os benefícios que traria para a província.

A decisão de apurar a situação da obra surgira também em virtude das reclamações de diversos arrematantes que, alegando prejuízos, pediam indenizações à província, em vista dos abusos que segundo afirmavam, eram diariamente cometidos em prejuízo do canal. Os moradores que ocupavam seus arredores concorriam para o estrago da obra, assim como descrito no relatório:

(...) rampam (sic) suas margens de uma e outra parte para atravessar por ele o gado de todas as espécies, carros carregados a cavaleiros, com cujo transito continuado ocasionam desmoronamentos consideráveis, e obstruem o fundo craíndo-se (sic) neles bancos : fazem descer ao canal animais para beberem e pastarem por dentro dele, ou também sobre seus marachões³⁸⁹, na vegetação que se encontra em todos os lugares; atravessam canoas e paus para lhes servirem de pontes em qualquer parte em que desejam passar, prendem canoas a estacas cravadas no fundo ou nas margens e também as reúnem em grande número debaixo das pontes, construídas nos pontos onde o canal corta a estrada, para os terem resguardadas do tempo, amarrando-as a prisões fixas que para esse fim ali tem feito colocar, estabelecem divisões nos terrenos com seus vizinhos por meio de cercas em sentido perpendicular à água, passando, portanto, por cima dos marachões e baquetas; finalmente, praticam toda a sorte de pesca no canal, já empregando redes e os chamados – jupiás – em que põem em continuado movimento as terras do fundo do canal e o obstruem, já usando de currais que costumam fazer cortando em suas margens espaço para isso preciso, fazendo assim desaparecer sua regularidade e taludes que são necessários à sustentação das terras ; e todos

³⁸⁸RIO DE JANEIRO- *Relatório (João Pereira Darrigue Faro). 01 de março de 1850. Op. cit.*, p. 34.

³⁸⁹Pequenas represas. *Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. 2. ed. revista e ampliada. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira S.A., 1986, p. 1.088.

esses grandes abusos além de possuírem dano ao canal e às pontes, impossibilitam ou dificultam de uma maneira muito sensível o livre trânsito do canal.³⁹⁰

O trecho acima nos oferece um primoroso relato dos costumes agrários que regiam o trabalho, a sobrevivência e o lazer dos habitantes da região por onde se estendeu o canal. A julgar pela veracidade do relato, temos a impressão de que as atitudes coletivas em relação a ele se nutriam de deliberado descaso quanto aos cuidados exigidos para o êxito de seu funcionamento. Providências adequadas e criação de um regulamento policial tendo em vista coibir “os abusos” referidos foram recomendadas pela Comissão de engenheiros. Difícil saber se foram, de fato, efetivadas as medidas propostas e se conseguiram modificar antigos hábitos, naturalizados entre os moradores do lugar. Cinco anos depois, ainda a questão não parecia resolvida. O decreto provincial n.º 836 (1855- N.º 71) autorizava o presidente de província a expedir regulamento da navegação do canal e a impedir sua deterioração impondo multas e prisão de até 30 dias aos contraventores.³⁹¹

A conclusão dos engenheiros após percorrerem todas as linhas do canal foi favorável a que a província buscasse meios para finalizá-lo e para isso julgavam que as despesas não chegariam a 100:000 (cem contos de réis). Após considerar as condições da administração, a assembleia achou por bem “não inutilizar as quantias avultadas que se haviam despendido com semelhante empresa”, e autorizou através do artigo 3º da Lei n.º 537 de 1850, que o presidente contratasse a *conclusão, aperfeiçoamento e conservação do canal*.³⁹²

Ao que tudo indica, a decisão acendeu os ânimos, já alterados desde o início daquele ano. O *Diário do Rio de Janeiro*, em 15 de maio, havia transcrito um pequeno trecho da discussão ocorrida na assembleia fluminense acerca do canal Campos - Macaé. Nele, o deputado Lucas Antonio Monteiro de Barros afirmava que a referida obra *nenhuma vantagem tinha dado à província*, apenas havia se tornado um *sorvedouro de rendas* desta para que os moradores do lugar tirassem dele vantagens.³⁹³ Os argumentos apresentados pelo deputado

³⁹⁰IHGB- *Relatório...* (João Pereira Darrigue Faro). 1º de março de 1850. *Op. cit.*. Anexo. Relatório da Comissão dos Engenheiros que examinaram o canal de Campos a Macaé, p. 4.

³⁹¹BNRJ- *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. Decreto N. 836 (1855- n.º 71). Typ. do Diário, de A.&L. Navarro- Rua da Quitanda n. 55, 1854.

³⁹²RIO DE JANEIRO-*Relatório apresentado em cumprimento da circular do Ministério do Império de 11 de março de 1848, ao Exm.º. Presidente de Província do Rio de Janeiro Dr. Luiz Pedreira do Couto Ferraz pelo Exm.º. Vice-Presidente João Pereira Darrigue Faro, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província*. Nictheroy, Typ. de Amaral & Irmão. 1850, p. 18. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro>

³⁹³BNRJ- *Diário de Rio de Janeiro*, Ano XXIX. 15 de maio de 1850, n.º 8.399, p. 2.

eram bem próximos daqueles levantados por Caldas Viana, em 1849, no libreto assinado com o pseudônimo *Um Curioso*..

A decisão foi pela continuidade das obras. Mas não foi uma decisão fácil. O relatório de setembro deixava explícito o impasse: ou se concluíam o canal ou se perdia tudo o que já havia sido gasto com ele até aquele momento. Existiam duas propostas para sua execução: a de que fosse entregue a empresário ou empresa, dando-lhe o direito de usufruto das taxas de cobrança por um prazo de 40 anos, ou fazê-lo a própria província, por arrematação, desde que o valor não ultrapassasse os cem contos orçados para as melhorias que incluíam a sua conservação no primeiro ano das obras.

O ponto de vista vitorioso foi o de que, tendo se despendido até ali 1.400 contos de réis, não devia a província abandonar tamanho investimento. Outro argumento a favor da conclusão da obra era o de que, em Campos, o trecho entre a lagoa de Piabanha e a cidade, uma vez navegável, seria de grande utilidade para o comércio da região. Em Quissamã, o trecho entre a cidade e a referida lagoa havia secado e precisava de aperfeiçoamento, mas em outras partes o canal achava-se abastecido de água. Essas informações, constantes no relatório reforçavam a conclusão do canal pela província.

Na discussão da Lei do orçamento, o pronunciamento em 23 de junho de 1850 do deputado Fernando Sebastião Dias da Motta era em favor do crédito provincial para a conclusão do canal. Foi através do seu discurso, publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, que descobrimos a identidade do autor anônimo, que assinava as *Reflexões sobre o canal Campos Macaé* sob o pseudônimo *Um Curioso*.

As palavras de Dias da Motta procuravam desconstruir as acusações contra o visconde de Araruama e Aureliano Coutinho, fazendo menção direta ao opúsculo e seu autor, João Caldas Viana. Na defesa do canal Campos - Macaé, Dias da Motta fazia questão de lembrar o apoio dado por Viana, em 1843, à construção do canal e a nomeação, feita por ele mesmo, do coronel José Carneiro da Silva para integrar a primeira comissão encarregada do levantamento da planta e custo da obra. Dessa forma, buscava apontar para a ambigüidade daquelas acusações. Argumentava que tendo Caldas Viana ocupado a presidência da província cuidou de credibilizar o visconde de Araruama; após deixar o cargo, impetrou contra ele graves ataques.

Outros argumentos asseveravam a idoneidade do visconde e a injustiça daqueles julgamentos. Refutando boatos na assembleia de que todos os arrematantes do canal fossem parentes de Araruama, Dias da Motta mostrou a inexatidão da acusação e para prová-la serviu-se “de um mapa anexo a um opúsculo contrário ao canal, e que foi na Casa distribuído logo no começo de suas sessões” que mostrava ser maior o número de arrematantes não parentes. Não satisfeito, argumentava: “demos de barato que todos o fossem, bastava este fato para se qualificar uma obra monopolizada?”³⁹⁴ Àquela altura, já a assembleia expressava seu apoio ao deputado. A província investiria novos recursos no canal.

Embora não estivesse na Assembleia naquela ocasião, foi o visconde de Araruama consultado acerca das obras, demonstrando interesse em concluí-las. Obrigava-se a fazê-las de acordo com a comissão de engenheiros “e pelos preços módicos porque as tinham orçado”, divergindo, entretanto, de alguns pontos.³⁹⁵ A fim de atender também aos reclamos da câmara municipal de Campos aceitava ainda começar os trabalhos por lá, sujeitando-se a multas, inspeções e conservação gratuita pelo resto daquele ano. Não se apresentando outro concorrente para aquela arrematação, informava o relatório provincial ter o visconde assinado contrato em 09 de setembro de 1850.³⁹⁶

No ano seguinte, as notícias sobre o canal eram promissoras. O visconde de Araruama havia feito a abertura da lagoa da Mantiquera e esperava que baixassem as águas para prosseguir com as outras escavações. Procedera também à limpeza de grande parte do canal. Informava o relatório de maio de 1851, que este prestava navegação desde o mês de novembro do ano anterior, no espaço compreendido entre a bacia aberta na lagoa do Furtado e

³⁹⁴BNRJ- *Diário do Rio de Janeiro*. Ano XXIX. 23 de junho de 1850, n. 8.405, p. 2. Discurso do Sr. Dias da Motta, na Sessão de 14 de maio de 1850. As listas nominais de arrematantes parentes e não parentes as quais se refere Dias da Motta, estão transcritas no capítulo 2, tabelas 6 e 7.

³⁹⁵Sugeriu que ao invés de uma escavação mais profunda na linha que ia da extinta lagoa do Coelho até a bacia projetada na lagoa do Furtado, fosse feita uma escavação mais suave, assentando-se, porém, uma eclusa de pedra na dita linha, como meio de manter constantes as águas de alimentação. Além disso, propunha que a ponte de Cantagalo, a ser feita pelo mesmo sistema que as de Araçá e Covas d’Areia, fossem orçadas da mesma forma. Cf. Relatório apresentado em cumprimento da circular do Ministério do Império de 11 de março de 1848...*Op.cit.*

³⁹⁶O contrato, com quatorze cláusulas, assinado por José da Rosa Salgado, procurador do visconde, estabelecia 18 meses para a realização das obras e multa de 1: 000\$000 (um conto) de réis por cada mês excedente, vigorando por mais três anos, de acordo com a última cláusula, a parte relativa à conservação do canal. Orçados todos os trabalhos de canalização, construção de pontes, taludes e eclusa, escavações, abertura de ramais de alimentação e outros, a soma alcançou 85:535.360 (oitenta e cinco contos, quinhentos e trinta e cinco mil e trezentos e sessenta) réis. *Relatório apresentado em cumprimento da circular do Ministério do Império de 11 de março de 1848, ao Exm^o. Presidente de Província do Rio de Janeiro Dr. Luiz Pedreira do Couto Ferraz... Op. cit., p. 20.*

o córrego das Traíras, além da lagoa de Carapebus, esta com 13 léguas de extensão. Informava ainda ter sido limpo e prestar franca navegação em alguns trechos, em Macaé.³⁹⁷

Entretanto, apesar dos esforços do visconde, o relatório de agosto daquele mesmo ano informava que o canal ainda não prestava navegação em todas as linhas. A administração provincial havia colhido “informações verbais do chefe do distrito e pessoas *não suspeitas*” sobre o canal, que prestava navegação livre e desembaraçada até a cidade de Campos e haveria de prestá-la brevemente em toda a sua linha desde Macaé, “logo que esteja concluída a re-escavação de alguns pontos nas proximidades desta última cidade”.³⁹⁸

Percebemos, através dessas informações, que a navegação contínua ligando os dois municípios estava longe de se realizar. Outro canal, aberto em Campos, tornava-se foco de atenção. Em mesmo relatório, consta que os campistas, mais uma vez, faziam chegar à assembleia seus apelos para que fosse concluído o canal Nogueira, cujas obras encontravam-se paradas desde novembro de 1840. O projeto era antigo, datava de 1829. As escavações haviam começado em 1833, sob a direção do engenheiro Henrique Bellegarde e a planta ficara a cargo do tenente general Antonio Elisário de Miranda e Brito. Entre suas vantagens estava o favorecimento dos habitantes do sertão do Nogueira, que nos períodos de intensas chuvas ficavam impedidos de trazerem seus produtos ao mercado de Campos. Além de facilitar o comércio e indústria de Campos, era esperado que o canal também livrasse a região das águas estagnadas e das febres que de tempos em tempos costumavam vitimar a população.³⁹⁹ Apesar dos apelos dos campistas, os relatórios provinciais demonstravam que a conclusão do Campos - Macaé traria maior benefício para a província do que o canal do Nogueira.

Sensível melhora apresentara a renda provincial no ano de 1852, como relata Darrigue Faro em relatório apresentado ao presidente Luiz Pedreira do Couto Ferraz. A parte referente às obras do 5º distrito indicava ser o canal Campos - Macaé *a mais importante delas*. No ano anterior, o visconde de Araruama terminara alguns trabalhos que constavam do contrato de 9 de setembro de 1850, como uma ponte construída em Cantagalo, onde a estrada geral era

³⁹⁷RIO DE JANEIRO-Relatório apresentado ao Exmo. Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro o comendador João Pereira Darrigue Faro pelo presidente o conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província no dia 05 de maio de 1851. Rio de Janeiro. Typ. do Diário do Rio, de N. L. Vianna. 1851, p. 68. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro>

³⁹⁸RIO DE JANEIRO-Relatório do vice-presidente do Rio de Janeiro o veador João Pereira Darrigue Faro, na abertura da segunda sessão da oitava legislatura da assembleia provincial no dia 1º de agosto de 1851. Acompanhado do orçamento da receita para o ano de 1852. Rio de Janeiro. Typ. Universal de Laemmert. Rua dos Inválidos, 61 B. 1851, p. 17. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro>

³⁹⁹RIO DE JANEIRO. Relatório... (João Pereira Darrigue Faro). 1º de agosto de 1851. *Op. cit.*, p. 18.

cortada pelo canal. Naquele ano concluíra trabalhos de canalização de 1.150 braças de ramal unindo o rio Ururá e a lagoa da Piabanha. Além disso,

Canalizou 670 braças da mesma lagoa, e conservou sempre limpa a mesma porção por ele arrematada, de forma que esteve franca a sua navegação desde a lagoa de Jeribatiba, no município de Macahé, até Campos, e da ponte do Barreto até a cidade de Macahé está ainda interrompida na extensão de 211 braças, que brevemente serão terminadas pelos respectivos arrematantes.⁴⁰⁰

Entretanto pedia a prorrogação por mais seis meses, do contrato que deveria findar em 30 de junho, pois dentro daquele prazo não fora possível concluir as comportas e outras obras menores. Faltava ao visconde receber pelos serviços 15: 246\$680 (quinze contos, duzentos e quarenta e seis e seiscentos e oitenta réis). Embora houvesse um crédito extraordinário decretado para a conclusão do canal, como informa Couto Ferraz, as despesas com as obras estavam sendo pagas com recursos da renda ordinária da província.⁴⁰¹

Das 2.111 braças que interceptavam a navegação pelo canal, 1.000 delas haviam sido arrematadas por Manoel José Nogueira e Francisco José Pacheco Guimarães; 505 por José Francisco Caldas, que ainda estava obrigado, “a reescava-las e a melhorá-las”; 458 por Ezequiel de Araújo Pinheiro e 150 pelo Sr. Luiz Gonçalves da Silva.⁴⁰² Ainda em 1852, foram concluídas e pagas as 1.000 braças acima mencionadas, enquanto avançavam as obras de aperfeiçoamento e conclusão do canal a cargo do visconde de Araruama.⁴⁰³

Naquele mesmo ano a administração provincial dava mais um passo em favor do sistema viário de Campos. A fim de facilitar a comunicação daquele município com a província mineira, mandava o presidente que se fizessem os estudos para a abertura de uma estrada, passando pela freguesia de São Fidélis.⁴⁰⁴

Consultada pela administração provincial em 1853, sobre a necessidade de obras que parecessem à câmara de Campos mais urgentes para a “prosperidade e futuro do município”, esta enviou resposta à assembleia provincial requerendo a conclusão da muralha do Paraíba e

⁴⁰⁰RIO DE JANEIRO-Relatório apresentado ao Exm. Presidente da Província do Rio de Janeiro o comendador João Darrigue Pereira Ferraz por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província em 3 de maio de 1852. Niterói. Typographia de Amaral e Irmão. 1852, p. 89.

⁴⁰¹RIO DE JANEIRO-Relatório... (João Darrigue Pereira Ferraz)... 03 de maio de 1852. *Op. cit.*

⁴⁰²*Idem.*

⁴⁰³RIO DE JANEIRO-Relatório do Vice- Presidente da Província do Rio de Janeiro o veador João Pereira Darrigue Faro na abertura da 1ª sessão da nona legislatura da assembleia legislativa provincial no dia 1º de agosto de 1852. Acompanhado do orçamento e despesa para o ano de 1853. Niterói. Typographia de Amaral e Irmão. 1852, p. 5.

⁴⁰⁴RIO DE JANEIRO-Relatório... (João Darrigue Pereira Ferraz). 3 de maio de 1852. *Op. cit.*, p. 91.

seu parapeito, além de uma ponte sobre o rio Macabu, a estrada do Itabapoana e a abertura do canal Nogueira, além de matrizes, cadeia e um cemitério que ainda faltavam à cidade.

Em Sessão Ordinária na Câmara de Campos, realizada em 8 de julho daquele ano, os vereadores aprovaram a resposta a ser encaminhada por aquela Câmara. Reconheciam a consideração com que eram recebidos seus pedidos e faziam ver as necessidades do município acrescentando serem elas as mesmas, “há mais de 10 anos”. Por isso julgavam ser mais conveniente “não repetir longa e fastidiosa relação”. Em lugar disso, empenhavam-se em apresentar “um limitado número das mais urgentes”. O cemitério público vinha em primeiro lugar, devido ao aparecimento da febre amarela que ameaçava a salubridade da região.⁴⁰⁵ O pedido era amparado, como fizeram questão de mencionar, pela Lei de 01 de Outubro de 1828. Esta conferia nova forma às câmaras municipais definindo, inclusive, suas atribuições. Informa Claudia Rodrigues que a lei que autorizava a construção dos cemitérios públicos em várias cidades do império determinava, no seu 2º parágrafo, que o estabelecimento dos cemitérios públicos fora dos templos deveria “conferir com a principal autoridade eclesiástica do lugar”, tornando-se assim, “uma ‘extensão’ do terreno sagrado dos templos”.⁴⁰⁶ Acatada aquela lei, a assembleia provincial fluminense havia deliberado sobre a construção do cemitério público de Campos, ocasião em que fora autorizada a presidência,

(...)a auxiliar esta Câmara [de Campos] com empréstimo de 8:000\$000 para esse fim. A Câmara apoiada neste ato legislativo deu os passos necessários para a aquisição de um terreno apropriado e solicitou por duas vezes da Presidência a realização do empréstimo; mas Exm. Snr. Como a Câmara o declara, suas súplicas não foram acolhidas, os templos continuam a servir de depósito dos despojos mortais. Nos templos, onde só deviam ressoar hinos, e preces ao senhor, retumba ainda o lúgubre som do soquete e de [revolta] com o insenso (sic) que sobe ao altar são miasmas pestilentos.⁴⁰⁷

Não menos urgente que aquela obra era outra, em favor da melhoria da navegação, proteção contra as inundações e meios de favorecer o transporte de mercadorias, como

⁴⁰⁵De acordo com relatório provincial, a epidemia de febre amarela grassara pelas povoações do litoral da província, ceifando várias vidas na capital e em diversos pontos como Magé, Porto das Caixas, Itaboraí, Mangaratiba, Barra de São João, Itaguaí, Macaé, São João da Barra, cf. relatório apresentado em cumprimento da circular de 11 de março de 1848 ao Exm^o. Sr. Presidente da Província do Rio de Janeiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz.. 1850. *Op. cit.*, p. 1. http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro. Sobre as atitudes diante da morte no Brasil oitocentista, ver REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991; sobre criação de cemitérios públicos extramuros, e sua relação com as epidemias, na segunda metade do XIX, ver RODRIGUES, Claudia. *Nas fronteiras do Além- secularização da morte no Rio de Janeiro. Séculos XVIII e XIX*. Rio de Janeiro. Arquivo Nacional, 2005.

⁴⁰⁶RODRIGUES, Claudia. *Op. cit.*, pp. 152-153.

⁴⁰⁷ARQUIVO DA CAMARA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES (ACMCG)- Sessão Ordinária. 8 de Julho de 1853. Livro n.º 16 (1852-1857) pp. 79-81.

mencionado acima. As obras no rio Paraíba, alegavam os campistas, que se encontravam sob a responsabilidade da província desde 1847 não apresentava muitos avanços. Outro pedido era o canal Nogueira. Esperava-se que sua conclusão viesse “salvar os dispêndios que já nela fizeram alguns fazendeiros e tem feito o cofre provincial”.

Soavam irônicas aquelas considerações sobre o canal Nogueira, cujas obras foram iniciadas em 1833 a preço bem inferior ao do canal Campos - Macaé. Não fosse por essas razões, havia ainda outra: a lei provincial n.º 428, aprovada quando os créditos destinados às obras deste último ainda não se achavam esgotados, estabelecia que os fundos para a conclusão do canal Nogueira deveriam advir das sobras da construção do Campos - Macaé.⁴⁰⁸ Era de se esperar que os campistas tivessem suas queixas. Aos argumentos em defesa do canal Nogueira acrescentavam ainda que “esta Câmara reconhece, Exmo. Snr., nas ultimas deliberações do Governo, as [intenções] de querer acaba-la, mas tão repetidas tentativas formais de 20 anos sempre infectuosas tem levado os povos a descreem de sua realização”.⁴⁰⁹

Não sabemos até que ponto os campistas estavam interessados no canal Campos - Macaé naquele momento. Verificamos através do exame das Atas da Câmara de Campos, de 1840 a 1853, existirem poucas referências feitas àquele canal ou seu traçado, isso no período em que em boa parte dos trabalhos de escavação estava em curso. Semelhante fato pode ser constatado também no exame das Atas da Câmara de Macaé, entre os anos de 1845 a 1850. Inferimos terem os expedientes do canal passado ao largo das discussões nos respectivos municípios. Os contratos eram firmados na Secretaria da Província, em Niterói. Pensamos justificar-se dessa forma a pouca menção ao canal entre os vereadores daquelas localidades, embora parte deles estivesse ocupando lugares na assembleia provincial onde se deram as discussões mais importantes.

Não ter a Câmara de Campos indicado o canal como obra prioritária revela-se, no mínimo, intrigante. Talvez a navegação entre Campos e Quissamã estivesse a contento; talvez por não dependerem dele para o trânsito de seus produtos? Não sabemos. Como apontado no capítulo primeiro, já a navegação a vapor pelo Paraíba até São João da Barra vinha se tornando viável e era a opção fluvial possível, tendo em vista não dar o canal ainda navegação contínua até o porto de Imbetiba como era do interesse regional desde o início. Quanto aos caminhos por terra, o melhoramento considerável de grande parte da estrada de Cantagalo até

⁴⁰⁸RIO DE JANEIRO- Relatório apresentado ao Exm.º Dr. Luiz Pedreira do Couto Feraz, digníssimo presidente de província do Rio de Janeiro pelo vice-presidente João Pedreira Darrigue Faro. (18 de setembro de 1852, nota adicional, por extenso). Rio de Janeiro. Typ. do Diário de A. & L. Navarro. 1852, pp. 6-7.

⁴⁰⁹ACMCG- Sessão Ordinária. 8 de Julho de 1853. Livro n.º 16 (1852-1857) p. 81.

Macaé - como informou o chefe do 6º distrito, inclusive a parte do aterrado do Tipotá, na serra de Macabu, que ficara a cargo do cidadão Manuel Antunes Moreira - permitiu a passagem das tropas que seguiam com destino a Porto das Caixas.⁴¹⁰

Entre os melhoramentos materiais da província, as estradas que faziam a ligação com Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo foram designadas por Darrigue Faro como de 1ª ordem. Grandes pontes e canais também ganharam destaque no relatório de 1853. Entre as de maior vulto destacavam-se as que iam em direção aos três principais troncos de ligação entre o Rio de Janeiro e as províncias de Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo. As mais importantes eram:

a da serra de Estrela até o Paraibuna, a do Mar d’Espanha, a da Bocaina do Mendes, a do Commercio, a da Polícia, as de Cantagalo, a do Presidente, e a de Mangaratiba. Em direção à Província de São Paulo, temos a de Itaguaí, alguns ramais da do Presidente, e da de Mangaratiba, que partem do município neutro, e as de Paraty, Mambucaba, Pedra e João de Oliveira, Japuiba e Ariró, que partem dos nossos portos ou de localidades do interior. Finalmente, em direção à província do Espírito Santo temos a estrada geral de Campos, que começa na capital e atravessa muitos e importantes municípios.⁴¹¹

Nas décadas de 1850 e 1860 elas buscaram garantir a comunicação entre importantes áreas fluminenses e mineiras. Ponto chave no quadro dos transportes do Império, segundo Vânia Frões⁴¹², o município criado em 29 de maio de 1847 pela Lei provincial de n.º 387 destacou-se pela intensa atividade de numerosos comboios vindos de todos os pontos do interior com destino a baía de Guanabara.

Nas décadas de 1840 e 1850 o município de Estrela, que abrigava o importante porto por onde saíam as embarcações com destino ao porto do Rio de Janeiro, fora cortado pela Estrada Nova ou Normal da Estrela, construída em 1851-2, e pela Estrada de Ferro de Petrópolis. Mais tarde, por volta de 1860, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e a Estrada de Ferro de Petrópolis, associadas com a União e Indústria, integraram os caminhos que ligavam o Rio de Janeiro a Minas Gerais uma vez que, “do porto do Rio de Janeiro ao Mauá, o transporte se fazia por meio da navegação a vapor, daí à Raiz da Serra, pela estrada

⁴¹⁰RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado ao Exm. Sr. Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro o comendador João Pedreira Darrigue Faro pelo presidente o conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província em 03 de maio de 1853*. Rio de Janeiro. Typ. do Diário de A & L. Navarro – Rua do Rosário, n. 84, p. 71.

⁴¹¹RIO DE JANEIRO- *Relatório (João Pedreira Darrigue Faro). 03 de maio de 1853. Op.cit., p. 5*

⁴¹²BRAGANÇA, Vânia Frões. *Op. cit.*, pp. 107-8.

de ferro, e por fim da Serra em direção a Minas e interior fluminense pela União e Indústria, a primeira estrada de rodagem no Brasil”.⁴¹³

Em se tratando das vias fluviais, o canal Campos - Macaé mantinha-se como a obra “mais importante do gênero” na província. O zelo e a dedicação do visconde de Araruama eram lembrados ao se mencionar o último melhoramento, em 1851, e seus resultados para a lavoura e comércio da região. Já então, segundo constava em relatório apresentado em agosto de 1853, havia “passado pela comporta 44 balsas de madeiras, 150 canoas e pranchas com diversos gêneros”. Entretanto, reconhecia o presidente, “há ainda alguns embaraços a vencer-se, todo ele proveniente de *haver sido tardia e posterior as escavações e nivelamento do canal*”.⁴¹⁴

Chamamos atenção para o fato de ser aquela a primeira vez em que encontramos em relatório provincial alguma referência relacionando os entraves da navegação ao plano inicial das obras. A questão já havia sido levantada pelo *Curioso*, anos antes quando apontou os problemas técnicos do canal. As *Reflexões*, escritas por Caldas Viana chegaram mesmo ao conhecimento de vários deputados, mas apesar das muitas acusações os relatórios provinciais mantinham-se otimistas em relação aos benefícios da obra. A fala provincial vislumbrava a “*completa e franca navegação [do canal] em todas as suas linhas*” e considerava como vantagem daquela empresa o grande lucro de ter esgotado imensos pântanos que prejudicavam a saúde pública. Aquela, entretanto, era uma questão polêmica. Dava virtudes a argumentos utilizados anos antes, justamente para atacar o canal.⁴¹⁵ Passados quase dez anos do início das obras seus resultados eram esperados.

Finalmente, em 1854, o chefe do 5º distrito participara à província estarem concluídos os trabalhos de re-escavação contratados ao visconde de Araruama. Com autorização do ministro do Império, a presidência incumbira o engenheiro Fernando Halfeld de proceder ao exame geral da obra. Era preciso que se resolvessem os problemas postos à sua conclusão, conservação, alargamento de bacias, cobrança de taxas, polícia e regularização dos serviços

⁴¹³ Idem, p. 114.

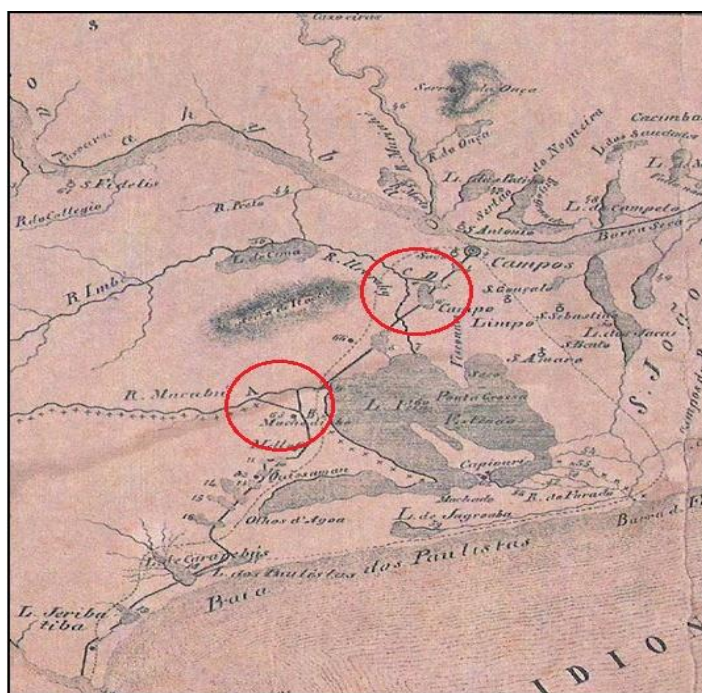
⁴¹⁴ RIO DE JANEIRO- *Relatório do Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro o veador João Pedreira Darrigue Faro na abertura da segunda sessão da nona legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 01 de agosto de 1853, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o ano de 1854*. Rio de Janeiro. Empresa Typ. – Dous de Dezembro – de Paula Brito. Impressor da Casa Imperial, 1853 p. 12.

⁴¹⁵ Em discussão na assembleia ocorrida em 15 de Maio de 1850, afirmava o deputado Lucas Antonio Monteiro de Barros não ver vantagem alguma no canal. Além de sorver as rendas provinciais, dizia, a obra apenas satisfazia a certos moradores do lugar *que a pretexto do tal canal tem dissecado os pântanos das terras que possuem*. BNRJ- *Diário do Rio de Janeiro*. Assembleia Legislativa Provincial. Ano XXX. 15 de maio de 1850, n.º 8.399, p. 2.

de navegação. De acordo com o mesmo relatório, no decurso de 1853 haviam passado pela comporta do canal 2.067 pranchas e canoas e 652 balsas de madeira. Nos três primeiros meses de 1854, já 689 pranchas e canoas e 402 balsas de madeira haviam cruzado a mesma comporta.

Essas informações nos permitem inferir que tais atividades de navegação tenham se concentrado no circuito fluvial de Campos. A planta de 1846, mandada litografar por Aureliano (Mapa 9), sofrera mudanças no início da década de 1850, como mostra a figura abaixo, acrescida de alterações a fim de se abrir pequenos canais de condução das águas dos principais rios ligados ao Campos - Macaé, o Ururá e o Macabu. Vale lembrar que o canal ainda não tinha comunicação direta com o rio Paraíba.

Figura 12
Planta do canal Campos - Macaé com alterações até 1854.



Fonte: *Planta da direção do canal de Campos a Macaé mandada litografar pelo Exmo. Sr. Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho. Presidente de Província do Rio de Janeiro; levantada em 1846 com as alterações que se tem feito até 1854.* Ministério da Aviação e Obras Públicas. Catálogo dos documentos cartográficos. s/d. 4Y/MAP.225 SDC- Arquivo Nacional

Ao compararmos a planta de 1846 com esta última, com as alterações realizadas até 1854, percebemos a junção de dois pontos A-B formando um delta e introduzindo no canal outra nova vertente de águas do rio Macabu. Os pontos C-D mostram, da mesma forma, dois pontos em que as águas do Ururaí encontram o canal.

Possivelmente, a comporta mencionada era a que fora construída em Campos, onde havia intenso trânsito de produtos que atravessavam o rio principal. Os números eram animadores e a província via o momento de regulamentar a navegação com as devidas taxas. Consta também, no mesmo relatório, que Thomaz Cochrane desejava mandar examinar o terreno e fazer as respectivas plantas para a construção da Estrada de Ferro de Niterói a Campos.

A província já havia autorizado através da Lei 669 de 28 de outubro de 1853 a construção de um caminho de ferro com carros a vapor entre a capital e a cidade de Campos, com garantia de 5% de juros sobre o capital investido. No ano seguinte, outra medida visava estreitar as distâncias com a corte. Através da Lei nº. 719 de 25 de outubro de 1854 era autorizada a contratação de qualquer companhia para escavação, aperfeiçoamento e alargamento do canal Campos - Macaé, bem como sua continuação até a baía de Niterói, com garantia de juros de 5%, desde que o capital não excedesse a 6.000:000\$000 (seis mil contos de réis).

Com efeito, dois projetos distintos o do caminho de ferro e o do canal, prestavam-se a cumprir a mesma tarefa: fazer a ligação entre Campos e a Corte. O primeiro recebeu proposta de Thomas Cochrane, de incorporação da companhia para a construção de uma estrada de ferro ligando Porto Velho, em Niterói, à freguesia das Neves, em Macaé. Outra possibilidade era começar a estrada por Campos e não por Niterói, como era a idéia inicial, seguindo a linha na direção de São Fidélis até o município de Cantagalo. O segundo projeto partiu do negociante Joaquim José dos Santos Junior, diretor do Banco do Brasil, que pretendia incorporar companhia para a empresa do canal.

Entretanto, segundo a mesma lei, a garantia de juros só seria dada a uma das empresas: a assembleia deveria optar, portanto, entre a estrada de ferro de Niterói a Campos ou o canal Campos - Macaé. No intuito de melhor examinar cada um dos projetos e dar início aos trabalhos preparatórios sem os quais as obras não poderiam começar, buscou a presidência o auxílio de engenheiros especializados em obras hidráulicas e caminhos de ferro. Seriam eles que, após a revisão dos planos e orçamentos, acompanhariam a execução dos trabalhos aprovados.

Minucioso relatório sobre o canal, assinado pelo engenheiro Halfeld em agosto de 1854 foi anexado ao relatório de Luiz Antonio Barbosa. Nesse ínterim, o contrato de *Conservação, limpeza e melhoramento do canal de Campos a Macaé*, assinado pelo visconde expirara em dezembro, sendo renovado em abril de 1855 no valor anual de 19:620\$000 (dezenove contos, seiscentos e vinte mil réis). Não ficava clara qual seria a decisão da assembleia, mas o contrato com o visconde poderia ser renovado por mais três anos, exceto se dentro daquele prazo “o canal fosse entregue a qualquer empresa ou companhia” que se organizasse.⁴¹⁶ Enquanto a questão não era resolvida prosseguiram os contratos de conservação e melhoramento da obra.

Detalhado relatório, elaborado por Halfeld trazia um resumo histórico do canal desde a concessão do privilégio dado a H. Freese, até o levantamento da planta, abertura do crédito e início das escavações administradas em outubro de 1844. Havia se passado dez anos desde seu início sem que ela fosse concluída, tampouco o fora o trecho até Niterói. Os gastos haviam alcançado 1.600:000\$000 (mil e seiscentos contos de réis), em 1855. As seções nas quais estava dividido apresentavam vários problemas: na freguesia da cidade de Macaé, entre a embocadura do canal até a localidade denominada Barreto, o terreno era de aluvião e as águas paralelas haviam invadido suas margens, causando desmoronamentos. Havia necessidade de pequenas comportas para afastá-las; em outra seção, entre o Barreto e o Engenho da Praia, achava-se o canal aberto em terreno de barro. Rocha dura, de *gnaisse*, e areia também era encontrada naquele trecho. Havia ainda um desnível a ser corrigido, entre a parte superior do canal, que ligava com as lagoas de Jeribatiba e Carapebus e a parte inferior, no local denominado *Engenho da Praia*. Neste último, era necessário assentar-se uma eclusa e aprofundar-se o leito na parte inferior a ela.

Prosseguia o relatório pontuando inúmeros trabalhos: re-escavação em algumas partes, construção de eclusas em outras, alargamento, limpeza de ervas na sua extensão, nivelamentos e reparo de margens, construção de caminhos de sirga e outros. Para esses trabalhos, foi orçado o valor de 70: 690\$000 (setenta contos, seiscentos e noventa mil réis), mas como o visconde de Araruama já havia firmado contrato de conservação do canal para o ano futuro julgavam o engenheiros poder o arrematante cumprir aquelas condições nos três anos do contrato já firmado. Era recomendado ainda, em reconhecimento da importância da

⁴¹⁶ RIO DE JANEIRO-Relatório apresentado ao Exmo. Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro o Sr. Dr. José Ricardo de Sá Rego pelo presidente o Conselheiro Luiz Antonio Barbosa por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província. Niterói. Typographia de Quirino & Irmão. Largo Municipal n. 2. 1855, Anexo. SI-27-28.

obra e dos gastos já despendidos com ela, que se cobrassem impostos a fim de indenizar os cofres provinciais.⁴¹⁷ Pranchas, canoas e balsas deveriam obter matrícula para navegação. Além disso, deveria ser organizada a cobrança de taxas de barreira sobre os produtos em dois pontos: um junto à eclusa, em Campos, a única existente no canal, outra na localidade denominada Barreto, em Macaé.

Semelhante relatório sobre o canal Nogueira fora solicitado ao engenheiro Halfeld pela presidência da província. O arrematante da obra, o Sr. Antonio Justiniano Rodrigues, requeria a averiguação de sua extensão. Alegava ser a linha maior do que o que fora registrado em contrato firmado em 1853, com base no decreto de n.º 639 de 14 de setembro daquele mesmo ano. Ao “puxar o fio daquele novelo”, a administração provincial constatou que a obra, projetada e orçada pelo engenheiro Pralon em 1851, nunca teve planta completa. Na ocasião, ao receber solicitação do orçamento para a conclusão do canal, Pralon apresentou os trabalhos dos engenheiros que o precederam. A elaboração do contrato baseou-se naqueles cálculos, sem que houvesse planta, embora dissesse Pralon tê-la remetido ao governo. A celeuma em torno daquela questão ficaria resolvida em 02 de maio de 1857, como mostra o relatório de João Manoel Pereira da Silva, que autorizou o pagamento de “uma soma não pequena de indenizações na importância de 102:592\$505 rs.” (cento e dois contos, quinhentos e noventa e dois mil e quinhentos e cinco réis) ao arrematante do canal do Nogueira, além de 54:408\$181rs (cinquenta e quatro contos, quatrocentos e oito mil cento e oitenta e um réis), pagos por uma eclusa não especificada no contrato.⁴¹⁸ Naquele mesmo ano ficava concluído o canal Nogueira, com extensão de 2.974 braças (o equivalente seis quilômetros e meio), faltando apenas uma comporta para abrir-se ao público. Entre os caminhos de comunicação da província estavam outros canais como o de Magé, com 1.180 braças de extensão, construído em 1846, e o de Itaguaí, construído pelo comendador Francisco José Cardoso, com 1.160 braças.

Até fins da década de 1850, Mangaratiba, Itaboraí, Macaé e o porto de Niterói, nessa ordem, integravam os sete principais portos da província. O principal deles era o de São João da Barra, que apesar de não oferecer boas condições de ancoragem, recebia 700 mil arrobas de café vindas do porto de São Fidélis e de Campos, além de outros gêneros. Era esperado que

⁴¹⁷RIO DE JANEIRO-. *Relatório apresentado ao exmo. Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro o Sr. Doutor José Ricardo de Sá Rego pelo Presidente o Conselheiro Luiz Antonio Barbosa por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província.* Nictheroy. Typographia de Quirino & Irmão. Largo Municipal n. 2. 1855. Anexo. Relatório do engenheiro Halfeld sobre o canal de Campos a Macaé, p. 39.

⁴¹⁸RIO DE JANEIRO-*Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro na 2ª sessão da 11ª legislatura pelo Vice-Presidente João Manoel Pereira da Silva.* Rio de Janeiro. Typographia Universal de Laemmert, rua dos Inválidos, 61 B, 1857, p. 76.

aquele porto diminuísse sua importância tão logo o canal Campos - Macaé e a estrada de ferro do Porto das Caixas a Cantagalo entrassem em funcionamento. Pelo canal e ferrovia, deveriam ser transportados a aguardente, o açúcar campista e o café cantagalês que saíam por São João da Barra.

Outro porto, o de Iguassu, era considerado o segundo mais importante, recebendo os produtos que vinham daquela localidade e também de Vassouras, Valença e Paraíba do Sul, além dos produtos que desciam das Minas através das estradas do Comercio, Werneck, Polícia e Presidente Pedreira. Da mesma forma, era esperado que com o funcionamento da estrada de ferro D. Pedro II seu movimento declinasse.

O porto das Caixas, considerado o terceiro em importância do comércio, com mais de 20 barcos de vela em constantes viagens para a Corte, teve sua exportação prejudicada pelo estado de sua estrada e o uso da estrada de Cantagalo a Macaé. A produção de café, que saía por de Macaé, vinha em parte do próprio município e outra de Cantagalo. Era esperado que a conclusão do canal desse maior incremento ao porto, apesar da perda que sofreria da produção de Cantagalo que em breve seria escoada pela estrada de Ferro Cantagalo a porto das Caixas, tão logo estivesse em funcionamento.⁴¹⁹

Quanto ao canal Campos Macaé, embora inconcluso, ocupava lugar destacado no conjunto das obras. Informava o relatório provincial de 1857, que até aquele momento haviam sido gastos 1.651:261\$000 “e ainda faltam três ultimas seções compreendidas entre o Córrego das Traíras e o rio Macaé, na extensão de 4.540 braças” servindo apenas, na atualidade “para os moradores dos seus contornos nas suas relações com a cidade de Campos. Da parte feita, que é navegável, se servem eles para balsas e pequenas embarcações que levam seus gêneros, e principalmente madeiras, em grande quantidade para Campos”.⁴²⁰

Na fala do presidente de província, deveriam ser empregados todos os esforços na sua finalização, mas a questão era como torná-lo navegável. Halfeld, que foi em comissão examiná-lo, recomendava a construção de uma comporta na localidade do *Barreto* ou maior escavação de algumas partes. Outros dois engenheiros, Galdino e Couto Soares, julgavam suficiente o aumento das escavações e desnecessária a comporta havendo consulta ainda a mais dois engenheiros de nome Esteveaux e Neate⁴²¹, favoráveis à comporta. Após estudar as

⁴¹⁹RIO DE JANEIRO-Relatório... (João Manoel Pereira da Silva). 1857. *Op. cit.*, pp. 68-70.

⁴²⁰*Idem*, pp. 73-74.

⁴²¹O engenheiro inglês Charles Neathe foi contratado pela administração imperial, em 1853, a fim de realizar estudos de melhoramentos dos portos. Cf. HONORATO, César T. “O Estado imperial e a modernização dos portos”. In: ZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, Roberto José do Amaral (orgs.). História Econômica da

opiniões dos engenheiros, o visconde decidiu pelas escavações, comprometendo-se a fazer ele mesmo a comporta, caso o canal não desse a navegação de no mínimo de três palmos d'água, em todas as estações do ano. Ficava a conclusão do canal orçada em 120:000\$000 (cento e vinte contos de réis), pagos à prestação, elevando-se o custo da obra a 1.771:261\$000.⁴²²

Quanto à construção da estrada de ferro de Niterói a Campos, mal se iniciava o trabalho de levantamento de planta, já a província recuava em vista daquele custo, que deveria superar os 100:000\$000 (cem contos de réis), parecendo a Antonio Barbosa não ser a ocasião oportuna para onerar os cofres provinciais.⁴²³

Como mencionado, aquele mesmo governo faria ainda a reforma administrativa, com vias a maior centralização e controle dos gastos provinciais. A diretoria de Obras Públicas foi centralizada de forma a dar ciência das diferentes questões técnicas, além de se responsabilizar pela “inspeção e fiscalização de todas as obras da província”. Uma das seções ficava incumbida de elaborar estatísticas. Julgou também a presidência que seria melhor acabar com a obrigatoriedade dos engenheiros chefes de distrito residirem neles. Para tanto, justificava a medida como uma forma de preservar a neutralidade dos engenheiros nas decisões de interesse da província, pois,:

(...) empregados incumbidos de comissões que podem por em jogo tantos interesses locais, devem ao desempenho delas obrar desimpedidamente e conforme as boas exigências do serviço público e por isso não convém que tenham essas relações tão imediatas e íntimas como as que quase sempre gera a longa residência nos nossos pequenos povoados.⁴²⁴

Informa Fátima Gouvêa, que Nicolau Tolentino havia ocupado muitos postos na administração pública nacional. Sua indicação para o cargo provincial devia-se à intenção do governo central de reformar o executivo provincial. O anúncio da reforma administrativa em 1858 desagradou, no entanto, muitos membros da assembleia. No tratamento dado por Tolentino às questões administrativas ficava patente que no seu entendimento as dívidas provinciais eram produzidas, em grande parte, pela má organização administrativa e uso de procedimentos equivocados para fixação do orçamento.

Independência e do Império. 2 edição revista. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002.

⁴²²RIO DE JANEIRO-Relatório... (João Manoel Pereira da Silva). 1857. *Op. cit.*, p. 75.

⁴²³RIO DE JANEIRO- Relatório... (Luiz Antonio Barbosa). 02 de maio de 1856. *Op. cit.*, p. 22.

⁴²⁴RIO DE JANEIRO- Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da província do Rio de Janeiro na 1ª sessão da 13ª legislatura pelo presidente, o Conselheiro Antonio Nicolau Tolentino. Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1858.

Indicado para o posto em 1857, em agosto de 1858 os confrontos com a assembleia culminaram no adiamento por dois meses da sua sessão anual, estabilizando-se a situação no ano seguinte, quando João de Almeida Pereira Filho foi nomeado para a presidência da província.⁴²⁵

Nesse ínterim, o cargo foi ocupado por Tomás Gomes dos Santos, no exercício da presidência por 39 dias. Novo contrato com o visconde de Araruama para *Conservação e melhoramento do canal de Campos a Macaé*, orçado em 15:988\$700 (quinze contos, novecentos e oitenta e oito mil e setecentos réis) fora firmado naquele período. Obrigava-se o arrematante aos serviços de re-escavação de trechos em desmoronamento, desobstrução de córregos, rios e lagoas, além da abertura de barras da lagoa dos Paulistas, Carapebus e Jeribatiba. Naquele mesmo ano, de fim de outubro a 13 de dezembro ocupou a presidência José Maria da Silva Paranhos, visconde do Rio Branco, sucedido pelo vice-presidente Braz Carneiro Nogueira da Costa Lima, visconde de Baependi, na presidência até início de janeiro, quando assumiu Almeida Pereira.

João de Almeida Pereira Filho nascido em 1826 era natural de São Fidélis, localidade que pertenceu a Campos dos Goytacazes. Era filho de Ana Luzia de Almeida e do advogado João de Almeida Pereira, um dos arrematantes do canal Campos Macaé na década de 1840. Este havia fundado a fazenda dos Patos, da Batalha e Lagoa de Cima, em Campos; em São Fidélis, era proprietário da fazenda São Lourenço. João de Almeida Pereira era irmão, por parte de mãe, das viscondessas de Muriaé e de Araruama. Por parte de pai era filho único de Jerônimo Álvares Pereira, possuidor de antigas sesmarias em Campos. Proprietários de terras na região desde fins do século XVII e aparentados dos Ribeiro de Castro e dos Carneiro da Silva, os Almeida Pereira consolidaram essas relações familiares através do casamento de João de Almeida Pereira Filho com sua prima, Maria Antonia de Castro Carneiro da Silva, em 1852. Formado em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito de São Paulo, Almeida Pereira ocupou a presidência da província de janeiro a abril de 1859, ano em que também assumiu uma pasta ministerial no Gabinete Conservador.⁴²⁶

No curto período em que João de Almeida Pereira Filho esteve na presidência da província fluminense foi sancionada a Lei n.º 1.094 de 7 de janeiro de 1858, que mandava procederem-se os exames da bacia do canal a fim de avaliar a possibilidade de levá-lo até a margem direita do rio Paraíba. O plano era a alimentação das linhas do canal com a

⁴²⁵ GOUVÊA, Maria de Fátima S. *Op. cit.*, pp. 172-174.

⁴²⁶ MUSEU CASA QUISSAMÃ- *Memória visual e afetiva de Quissamã*. Quissamã, 2006, pp. 46-50.

introdução das águas daquele rio. Para isso, foi orçada uma despesa de 22: 231\$000 (vinte e dois contos e duzentos e trinta e um réis). O deputado João Caldas Viana já apresentara na Assembleia provincial o projeto de construção de uma eclusa, aprovado em terceira discussão a 19 de agosto de 1858. Essa era uma entre outras soluções propostas com vistas a permitir a navegação. Entretanto, a questão se desdobraria até o fim da década de 1860, posto que exigisse a instalação de um sifão de ferro e de canos instalados no rio Paraíba.

Outro genro do Visconde de Araruama na presidência da província fluminense foi Ignácio Francisco Silveira da Motta, que sucedeu João de Almeida Pereira Filho. Nascido em Goiás no ano de 1815, o agrônomo Silveira da Motta casou-se em 1852, com Francisca de Velasco Castro Carneiro da Silva. Na Assembleia provincial foi deputado entre os anos de 1842 a 1845, retornando em 1848 e 1849. No Gabinete Conservador do marquês de Olinda, foi nomeado presidente da província do Piauí. Na administração provincial fluminense ocupou a presidência de abril de 1859 a abril de 1861 e recebeu o título de Barão de Vila Franca, em janeiro de 1875. Naquele mesmo ano seria fundado o Engenho Central de Quissamã, questão à qual retornaremos mais adiante. Filiado ao Partido Conservador, era proprietário das fazendas Santa Francisca e Mato de Pipa, em Quissamã.⁴²⁷

No período em que Silveira da Motta esteve à frente da administração provincial foi rescindido o contrato de 1º de dezembro de 1857 para a construção da estrada de ferro Niterói Campos em vista da grave situação financeira da província, que se comprometera com a garantia de juros de 7% sobre o capital despendido para aquela obra, até o valor de 12:000\$000 (doze contos de réis). Registrava-se no Relatório, que no estado em que se achavam os cofres provinciais, “onerados com uma dívida fundada de mais de quatro mil contos de réis, e outra flutuante, que há de exceder de dois mil contos”, a prudência aconselhava o corte das despesas que “não fossem restritamente necessárias”.⁴²⁸

As obras já iniciadas seguiam seu curso, a exemplo da estrada de ferro entre Porto das Caixas e Cantagalo, que tivera a sua 1ª seção concluída compreendendo o trecho que ia de Porto das Caixas à Raiz da Serra de Friburgo. Sua inauguração dera-se em 22 de abril de 1860, em presença de SS.MM. Imperiais. Prosseguiam os trabalhos da 2ª seção da E. F. D. Pedro II cujos rendimentos deveriam ser proporcionais à garantia empregada pela província. Outra obra, a E. F. Mauá prestava-se bem ao trânsito, dando navegação a vapor até o Rio de

⁴²⁷ MUSEU CASA QUISSAMÃ- *Memória visual e afetiva de Quissamã*. Op. cit., pp. 36-39.

⁴²⁸ RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na 2ª sessão da 12ª legislatura pelo presidente o Doutor Ignácio Francisco Silveira da Motta*. Nictheroy. Typographia da Pátria, de Moura e Miranda, rua d’El –Rei ns. 68 e 70, 1859, p. 50.

Janeiro para os produtos de Minas, e de grande parte daquela província, que passavam pela estrada da Companhia União e Indústria.⁴²⁹

Quanto ao canal Campos - Macaé, os reparos da eclusa em Campos haviam sido orçados, mas o sistema de suspensão adotado para abertura das comportas parecia não ser o mais indicado e a presidência solicitou ao engenheiro da obra a construção de uma nova. À exceção do trecho na bacia do Ururaí, que havia sido rescindido, sua conservação permanecia a cargo do visconde de Araruama.

As informações que se obtém dos relatórios de Silveira da Motta e Oliveira Belo, sugerem divergências de interesses campistas e macaenses, possivelmente em torno da navegação pelo canal, tendo em vista sua junção com o rio Paraíba, zona de controle de campistas e sanjuanenses. Informa Silveira da Motta, em relatório de 1860, que a Câmara municipal de Campos desejava incumbir-se da conservação da parte do canal na bacia do Ururaí, a mesma cujo contrato havia sido rescindido com o visconde, por deliberação de 27 de março de 1860.

Averiguamos tratar-se da 1ª seção do canal. Desde o início das escavações, a obra estava dividida em quatro seções. A 2ª estendia-se do Ururaí até Macabu e a 3ª deste último ponto até o chamado Porto do Cunha, em Macaé. A 4ª seção ia deste último até o rio Macaé. Em relatório apresentado por Belo em 1862, era informado que a 4ª seção do canal ainda encontrava-se a cargo do visconde de Araruama, em virtude do contrato de 31 de julho de 1858. Informava ainda que o serviço de conservação e melhoramento da 1ª, 2ª e 3ª seções ainda não havia sido arrematado “por não ter aparecido concorrente para a 1ª, e não ter chegado a acordo, na hasta pública de 28 do mês findo o procurador do mencionado visconde, único proponente que se apresentou para as outras duas”, motivo pelo qual ficava adiada por 30 dias aquela arrematação.⁴³⁰

Curiosamente, o Visconde que até então havia sido o principal arrematante, senão o único que se apresentara para todos os trabalhos de aperfeiçoamento, manutenção e conservação do canal, repetidamente desde 1850, decidira abrir mão da conservação da 1ª seção, em Campos.

⁴²⁹RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na 1ª sessão da 14ª legislatura pelo presidente o Doutor Ignácio Francisco Silveira da Motta*. Rio de Janeiro. Typographia de Francisco Rodrigues de Miranda & Cia. Rua da Ajuda N. 73, 1860, p. 43.

⁴³⁰RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado ao excelentíssimo vice-presidente da Província do Rio de Janeiro o senhor Doutor José Norberto dos Santos pelo Presidente o desembargador Luiz Alves Leite de Oliveira Bello ao passar-lhe a administração da mesma província no dia 04 de maio de 1862*. Nictheroy. Typ. do “Moderado”, Rua do Príncipe, esquina da de S. Pedro. 1862, p. 98.

No município campista, a eclusa solicitada no Paraíba arrastou-se pelos anos seguintes. Informa Horácio Sousa que não estando o serviço pronto em 1869, o Dr. Miguel Herédia⁴³¹ publicou em 31 de julho no jornal *Monitor* que “Se a empresa comunicar o canal com o Paraíba, em vez de um valão infecto, teremos um pequeno rio salubre e se poderá edificar no largo da bacia”. Leia-se que o “valão infecto” tratava-se do canal. O campista Miguel Antonio Herédia de Sá fora deputado provincial nos anos de 1858 e 1859 e, possivelmente, acompanhava os desdobramentos das obras da província através de José Joaquim Herédia de Sá, (seu filho ou irmão), na assembleia provincial entre os anos de 1864 a 1869.

Mediante a notícia do naufrágio do vapor *Hermes*, ocorrido em 28 de setembro 1861, verificamos que a navegação pelo canal, até aquela data, não havia se efetivado. Informa Lamego que a *Companhia Macaé a Campos*, fundada em 1854, possuía quatro vapores (*Goytacás, Parahiba, Bezerra de Menezes e Barão São Diogo*) através dos quais era feita a condução dos passageiros da vila de Campos até São João da Barra. De lá, passavam para os navios que partiam com destino ao Rio de Janeiro. Em 1855, como mencionado no capítulo 1, outra companhia, a *União Campista Fidelense* punha seus vapores em funcionamento (*Ceres, Galgo, União, Muriaé, Cachoeiro e Hermes*). Na enseada de Imbetiba, em Macaé, havia duas pontes onde atracavam os vapores.⁴³²

Conforme relato de Horácio Sousa, “num tempo em que os campistas não dispunham de estrada de ferro” para a Corte e as viagens feitas por vapores eram complementadas por incômodas cavalgadas por terra, o vapor *Hermes* partira do Rio de Janeiro para São João da Barra, transportando perto de cem pessoas com destino a Campos. Numa daquelas costumeiras viagens o vapor naufragara saindo de Macaé, “logo a 1 ½ léguas de mar tocara em um arrecife, perdendo-se completamente”. Informa o autor que o sinistro deveu-se à escala em Macaé, pois o mesmo deveria ter seguido “diretamente para São João da Barra, como de costume”. Entre os que pereceram no acidente estavam fazendeiros, cidadãos campistas e alguns escravos, além de dois marinheiros, o piloto da embarcação e pessoas não mencionadas, ultrapassando 34 mortos. O literato Manoel Antonio de Almeida, autor de

⁴³¹O campista José Joaquim Herédia de Sá retornou à assembleia de 1864 a 1869 onde defendeu o conserto das estradas do norte da província como a que ligava Cantagalo a Macaé e da ponte de Ururá e Rio Preto que comunicava Campos com os municípios do norte e do oeste, além de outros interesses da região. Cf. Almanack Administrativo Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o ano de 1854. Organizado e dirigido por Eduardo Laemmert. Rio de Janeiro. 1854.

⁴³²LAMEGO, Alberto. *Macaé à luz de documentos inéditos*. In: ANUÁRIO GEOGRÀFICO DO RIO DE JANEIRO. Niterói. Estado do Rio de Janeiro, 1948, p. 104.

Memórias de um sargento de milícias estava entre eles. Sobreviveram 56 pessoas entre as quais 20 pertencentes à tripulação, um policial, o comandante da embarcação, 5 escravos e mais 29 cidadãos, entre os quais encontram-se o comerciante e capitalista de Campos, Francisco Ferreira Saturnino Braga, além dos fazendeiros como José Julião Ribeiro de Castro, João José Carneiro da Silva.⁴³³

Podemos inferir desse relato que o transporte de passageiros entre Campos e a Corte ficava a cargo das companhias de navegação, uma vez que as viagens pelo interior - devido ao mau estado das estradas - impunham penosos sacrifícios aos viajantes. Em abril de 1873 foi feita a ligação, através de vapores, entre Macaé e o Rio de Janeiro. A autorização foi dada à *Companhia de Navegação Costeira*, como informa Lamego.⁴³⁴ Mas, o funcionamento de estrada de ferro ligando Campos ao Rio de Janeiro só se efetivou em 1888, mudança que afetou diretamente as atividades portuárias ligadas à navegação costeira como afirma o autor.

Observamos, através das discussões travadas na assembleia nos anos 1860, que a expansão do transporte viário na província foi alvo de críticas de alguns deles, claramente favoráveis a que se investisse, prioritariamente, em estradas e navegação.

Em sessão de 27 de setembro de 1861 o deputado Freitas, em discussão sobre o orçamento provincial, lamentava a falta de cuidados com as estradas e a navegação fluvial alegando que o empreendimento em ferrovias excedia os recursos da província, não estando ela preparada para obras daquela natureza. Atacava o deputado os gastos com a estrada d. Pedro II, “que teve a infelicidade de ser mal contratada e mal gerida”. Os despesas com ela seriam mais bem aplicadas em estradas de rodagem, melhoria dos leitos dos rios para navegação a vapor e eliminação dos focos de tífus. Afirmava serem as estradas de ferro obras *monumentosas* que impediam a realização de outras, como, por exemplo, o projeto apresentado por Milliet Saint Adolph, de canalização das lagoas desde Campos até Niterói e que, tivesse sido executado, “além dos grandes proveitos da comunicação do interior evitar-se-iam os perigos da navegação de cabotagem, (...) as inconveniências da embocadeira do Paraíba; ficariam férteis os terrenos alagados”.⁴³⁵

Em defesa das estradas e contra as deliberações do Governo Geral e Provincial na decretação de algumas obras como o caminho de ferro de d. Pedro II e da estrada União e Indústria levantavam-se outras vozes na assembleia. Alegava o deputado campista Rangel, em

⁴³³ SOUSA, Horácio. *Op. cit.*, p. 303.

⁴³⁴ LAMEGO, Alberto. *Macaé à luz... Op. cit.*, p. 104.

⁴³⁵ APERJ- *Anais da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro*. Sessão de 1861.

1864, que aqueles caminhos de ferro concorriam para o prejuízo das estradas próximas a eles, que estariam fadadas a se estragarem.⁴³⁶ As divergências no tocante aos investimentos viários na província ainda estavam longe de acabar.

De uma forma geral, muitos assuntos debatidos na assembleia, segundo Gouvêa, relacionavam-se com os tipos de pedidos trazidos pelos deputados em relação, basicamente, a três questões: a primeira delas referia-se à insatisfação dos municípios, quer no tratamento recebido pela província, no manejo das autoridades policiais do local nas eleições ou na necessidade de obras públicas; a segunda dizia respeito às demandas dos servidores civis municipais por benefícios nos postos da administração local ou provincial, questão que, particularmente nos anos 1860, quando o corte de gastos administrativos tornou-se mais severo, chocou-se com os interesses agrícolas na assembleia.⁴³⁷ Um terceiro tipo de pedido dos deputados buscava atender ao setor econômico privado. Isto se verificava, geralmente, quando esses setores dependiam da aprovação da província para iniciar obras públicas ou necessitavam de capitais para negócios novos e arriscados. Tal situação ganhou especial dimensão quando das discussões sobre a construção das estradas de ferro, o que fez com que surgissem “diversos alinhamentos políticos na Assembleia Provincial, resultado dos vários tipos de associação que poderiam surgir entre os deputados durante os debates sobre essas concessões”.⁴³⁸

Nesse sentido, na medida em que as ferrovias eram aprovadas mediante auxílio provincial, novas articulações se configuravam no jogo de forças no qual se confundiam projetos maiores, costurados na esfera do governo central, e interesses provinciais, movidos por demandas locais/regionais, tendo por empreendedores os chefes políticos dos diversos municípios em questão.

Disputas entre deputados e Governo Provincial não eram incomuns, sobretudo quando a questão era a distribuição do orçamento. No entanto, o Executivo gozava da prerrogativa de decidir o período de duração dos trabalhos da Assembleia, reunida uma vez por ano no período de dois meses. Esse era um tempo insuficiente para a discussão dos projetos e atendimento às solicitações que chegavam à Assembleia e havia ainda ocasiões em que por falta de *quorum*, não havia sessões. Dado à exigüidade desse tempo a maioria das leis provinciais assumiu a forma de leis de autorização, ou seja, a assembleia autorizava o

⁴³⁶APERJ- Anais da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro (1864). Sessão de 10 de maio de 1864.

⁴³⁷GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, pp. 128-9.

⁴³⁸*Idem*, p. 129.

presidente a tomar as decisões em relação às matérias discutidas. Afirma Gouvêa, que “a maior parte das obras públicas e das reformas administrativas foram implementadas dessa forma”.⁴³⁹

Para as deliberações provinciais na década de 1850 a Assembleia contou com uma maioria de deputados conservadores no seu quadro. Entretanto na década de 1860, mais precisamente entre 1864 e 1868, *a nova ala do governo liberal produziu maioria dentro da Assembleia provincial*.⁴⁴⁰

3.2- A década de 1860: política de Conciliação e a onda liberal

Em 02 de dezembro de 1861 abria-se a navegação pelo canal Campos – Macaé após serem concluídas as obras da 4ª seção pelo visconde de Araruama. Segundo afirmava o relatório de Oliveira Belo, na parte que desembocava no porto de Macaé tornava-se “em diante franca a comunicação entre esse ponto e a cidade de Campos”.⁴⁴¹ Entretanto, ainda não ficaria concluída a obra, como se afirmava mais adiante, até que as águas do Paraíba fossem introduzidas no canal. Ao que parece, a navegação não havia sido franqueada a contento e os relatórios seguintes pouco se detiveram nas informações a esse respeito. As estradas de ferro D. Pedro II e de Cantagalo permaneciam como as principais estradas da província.

Em outubro de 1864 o conselheiro João Crispiniano Soares afirmava ter custado a obra, até aquela data, 1.972:610\$987 (mil novecentos e setenta e dois contos, seiscentos e dez mil e novecentos e oitenta e sete réis) “sem ainda produzir as vantagens e benefícios que se esperavam de sua realização”. Reportando-se ao início das obras lamentava que entusiasmo com a prosperidade da lavoura e as vantagens para as rendas da província não tivessem dado tempo,

a que precedessem à execução da Lei n. 333 de 11 de maio de 1844 os trabalhos indispensáveis e essenciais para empreender-se uma obra de tão elevado custo; e dessa falta que acarretou a mais sensível ainda, de não haver nivelamento de toda a extensão do canal, de sorte que cada arrematante das seções em que ele foi dividido o dava como parecia suficiente, tem levado as consideráveis despesas que sobre a província estão constantemente a pesar, sem que até agora se tenha podido obter aquele nivelamento.⁴⁴²

⁴³⁹*Idem*, p. 133.

⁴⁴⁰GOUVEA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, p. 181.

⁴⁴¹RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado ao excelentíssimo vice-presidente da Província do Rio de Janeiro o senhor Doutor José Norberto dos Santos pelo Presidente o desembargador Luiz Alves Leite de Oliveira Bello ao passar-lhe a administração da mesma província no dia 04 de maio de 1862. Op. cit.*, p. 98.

⁴⁴²RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da décima- quinta legislatura no dia 9 de outubro de 1864 pelo Presidente da mesma*

Julgava ele que sendo o canal a causa primordial da dívida fundada da província os recursos para sua conservação e melhoramento deveriam vir das taxas de passagem cobradas nas barreiras estabelecidas na sua linha. A fim de atenuar os gastos seria posta em vigor a lei provincial de 10 de fevereiro de 1863, bastando que a Assembleia aprovasse seu regulamento. A decisão justificava-se, sobretudo pela importância do trecho entre o Ururaí e a cidade de Campos, 1ª seção do canal, e pelas obras que sendo efetuadas no Paraíba desde 1860, pretendiam provê-lo de água. Naquele ano de 1864 havia falecido o visconde de Araruama, arrematante dos trabalhos de conservação da 2ª e da 3ª seção do canal. Sua viúva, a viscondessa de Araruama, requerera a continuação dos serviços em conformidade com o contrato.

Surpreendentemente, o canal havia atravessado toda década de 1850 sem que oferecesse a navegação pretendida, apesar dos esforços do visconde nesse sentido. Esgotados os fundos do empréstimo do governo imperial ele obtivera reiteradas quantias dos cofres provinciais a fim de por em funcionamento a obra. Passada uma década, só após sua morte a questão, sobre ter sido precipitada a obra sem que houvesse estudo prévio detalhado, levantada por João Caldas Viana em 1849, ganhava ares de veracidade na voz dos presidentes de província.

Já àquela altura, os embates entre o visconde de Araruama e João Caldas Viana haviam silenciado. Este último exercera a legislatura provincial em 1857, aposentando-se no cargo de juiz de direito e fixando residência na Corte onde faleceu em 17 de setembro de 1862. A notícia de sua morte não ecoou nos meios políticos. Não encontramos necrológico e seu nome não constou no Almanaque Blake. Encontramos menção ao seu falecimento em pequena nota registrada na seção de *Obituários* do jornal *Diário do Rio de Janeiro* de 20 de setembro de 1862.⁴⁴³ Ao examinar os nomes das pessoas sepultadas no cemitério público da cidade naquela semana, verificamos que o enterramento de Caldas Viana dera-se no dia 18 de setembro. A nota indicava: “Dr. João Caldas Viana, brasileiro, 56 anos, casado. Suicídio”⁴⁴⁴. Ficava assim explicado o silêncio sobre seu falecimento. Não encontramos menção ao fato na

província o Conselheiro João Crispiniano Soares. Rio de Janeiro. Typographia Universal de Laemmert. Rua dos Inválidos, 64 B. 1864, p. 60.

⁴⁴³Agradecemos a Marcio Soares a informação sobre a data de falecimento de Caldas Viana, de posse da qual examinamos os jornais do período. Nossos agradecimentos também a Marcelo Abreu Gomes pelo auxílio na pesquisa bibliográfica.

⁴⁴⁴BNRJ- *Diário do Rio de Janeiro*. Obituário. Ano XLI. 20 de setembro de 1862, n. 258, p. 1.

Assembleia provincial. Em Campos, a notícia rendeu homenagens no jornal *O Monitor* e foi rezada uma missa por sua alma no dia 04 de setembro.⁴⁴⁵

Condenado, tanto por católicos quanto por protestantes, o suicídio representava motivo suficiente para a interdição dos enterramentos nos cemitérios. Como nota Claudia Rodrigues, mesmo os cemitérios públicos eram considerados eclesiásticos. Relata a autora algumas situações em que os bispos de Recife e do Rio de Janeiro negavam-se a autorizá-los alguns sepultamentos nos cemitérios sob sua jurisdição. A questão gerava polêmica e em meados do XIX ganhava os espaços da imprensa, esferas políticas do legislativo e instâncias superiores do Estado, revelando a difícil conciliação entre as autoridades civis e eclesiásticas em torno dos enterramentos e suscitando intenso debate sobre os direitos de inumação e liberdade de culto. Esse debate, entretanto, não se estendia ao suicídio.⁴⁴⁶ Tema pouco discutido, dificilmente produziu-se registros que apontassem suas causas. Face aos embates envolvendo a Igreja e o processo de secularização dos cemitérios no período, não seria difícil inferir que a inumação do advogado e político, mesmo no cemitério público, tenha esbarrado em algumas dificuldades.

Alguns desconfortos também cercariam a memória do visconde de Araruama após seu falecimento. O grande prestígio do visconde talvez fosse uma das principais razões para que os ataques ao canal soassem, ao longo dos anos 1850, de forma isolada. Nos relatórios provinciais as referências ao seu nome, não raro, vinham acompanhadas do reconhecimento pelos seus esforços e vida devotada, além dos muitos serviços prestados à província. Após sua morte, entretanto, desvaneceram-se os cuidados ao julgarem-se os equívocos impetrados na construção do canal.

No relatório provincial de 1866, José Tavares Bastos mencionava a construção daquela *importante obra* de navegação entre Campos e Macaé lamentava os muitos erros cometidos na sua execução e o desperdício de mais 2.000:000\$000 (dois mil contos de réis), afirmando não passar o canal “de um extenso valão, aberto sem regra, e cuja largura e profundidade são em alguns pontos insuficientes”, encontrando-se obstruído em seu leito pelo desmoronamento das margens. Ao mesmo tempo, afirmava transitarem por ele considerável número de canoas e pranchas “que levam às cidades de Campos e Macaé parte da produção do interior desses ricos municípios”.⁴⁴⁷ Sua fala deixa claro que a navegação pelo canal em

⁴⁴⁵CARVALHO, Joaquim Pinto de. *Gente que é nome de rua*. Biografias. 1. Ed. Campos dos Goytacazes, 1985.

⁴⁴⁶ RODRIGUES, Claudia. *Op. cit.*, pp. 149-175.

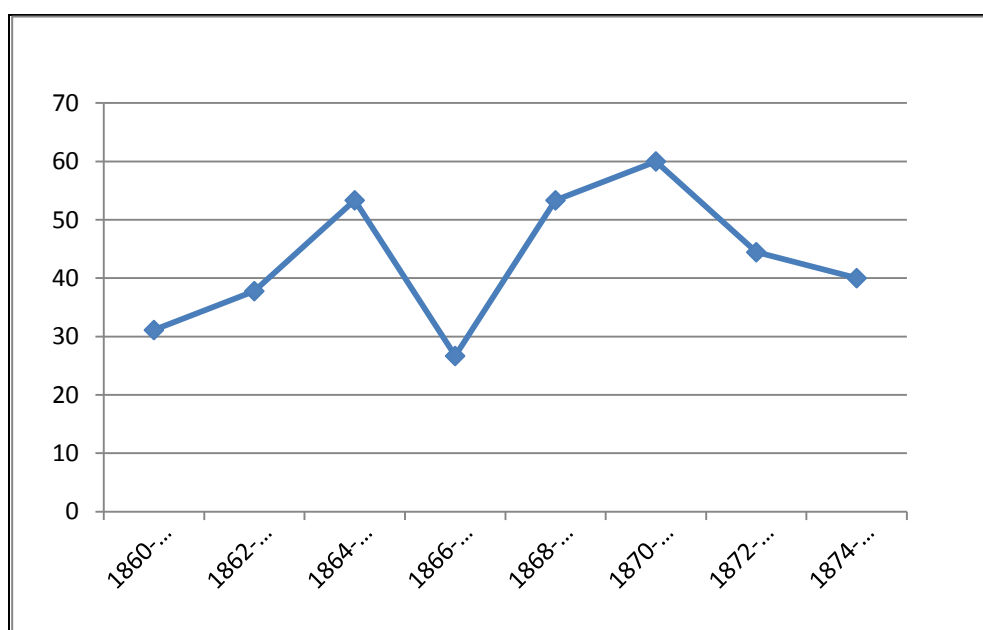
⁴⁴⁷ RIO DE JANEIRO- *Relatório de 4 de Outubro de 1866*. Tavares Bastos. S/ Título, p. 30.

1866 atendia ao circuito da produção interior nas localidades da região e seu entorno, mas não dava a navegação contínua entre aquele município e o porto de Macaé.

As reiteradas críticas em relação ao canal só vieram a público oficialmente após o falecimento do visconde, fato que revelava seu enorme prestígio pessoal e político. Entretanto, esse argumento não é suficiente para explicar por que tal prestígio não fora abalado nos anos 1850, quando já grande soma fora gasta sem que o canal desse a navegação esperada. Nesse sentido, consideramos que o momento político concorreu decisivamente para que os ataques ao visconde, bastião do Partido Conservador na região, viessem à tona nos anos 1860.

Certamente a posição de Araruama, importante referência conservadora do norte da província, concorreu a seu favor por longo tempo. Nos anos 1860, entretanto, a onda liberal que resultou da política de Conciliação acabaria por incidir na composição da Assembleia provincial forçando novos ajustes. Em minoria, os grupos conservadores aguardariam o retorno ao poder que só se efetivou em 1868. Naquela última década, como mostra o Gráfico 3, na maior parte das legislaturas novos políticos ingressariam na Assembleia.

Figura 13
Renovação de deputados na Assembleia provincial fluminense
(1860-1869)



Fontes: Almanaque Administrativo Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (1860 a 1869). Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/almanak>

De acordo com Gouvêa, a eleição de candidatos alinhados à *Liga Progressista* para a Assembleia provincial entre 1864 e 1868 foi alvo da oposição dos liberais históricos. Na Assembleia Geral, o quadro não parecia ser diferente. Segundo José Murilo de Carvalho⁴⁴⁸, a experiência do marquês do Paraná mostrava que, apesar da contenção da revolta pernambucana e o subsequente domínio dos conservadores na política a atenuação dos conflitos estava longe de acontecer. O domínio de um partido no poder não garantia a estabilidade política do império. Aliados completamente desde 1848, os liberais retornariam ao cenário político pelas mãos de Paraná, na composição do ministério conciliador.

No novo ministério estavam Nabuco de Araújo, José da Silva Paranhos (futuro visconde do Rio Branco), e João Maurício Wanderley (futuro barão de Cotegipe), que dividiram o espaço com o veterano liberal Limpo de Abreu (futuro visconde de Abaeté). Assim fazendo, afirma Carvalho, Paraná “dividiu o Partido Conservador e se afastou de velhos amigos e correligionários, sustentáculos da política saquarema como os viscondes de Itaboraí, do Uruguai e Eusébio de Queiróz”. A aprovação pelo Parlamento do voto distrital em 1855 foi mais um fator que contribuiu para a desestabilização da base política da liderança conservadora.⁴⁴⁹

Morto Paraná em 1856, nenhum dos velhos conservadores aceitaria retornar ao governo. Paraná foi sucedido pelo marquês de Olinda, que naquele momento se aproximava do campo liberal. Em seguida veio o visconde de Abaeté, ex-liberal e depois Ângelo Ferraz, que também apresentava tendências liberais. O único conservador nessa seqüência foi o duque de Caxias, que ao tentar reformar o ministério foi derrubado pela Câmara, em 1862.

Uma alternativa encontrada por Nabuco de Araújo para os impasses foi a formação de uma liga de liberais moderados e conservadores dissidentes. Na presidência do Conselho, Zacarias de Góis assumiu a chefia da Liga Progressista, cujo programa foi redigido por Nabuco de Araújo, o próprio Zacarias e João Pedro Dias Vieira. Sobre o programa elaborado afirma Carvalho que “o Partido Progressista foi o primeiro a redigir e publicar um programa”.

450

⁴⁴⁸CARVALHO, José Murilo. Liberalismo, radicalismo e republicanismismo nos anos sessenta do século dezenove. Center for Brazilian Studies, University of Oxford, Working Paper. Disponível em: <http://www.republicainacabada.blogspot.com/2007_12_01archive.html>

⁴⁴⁹*Idem*, p. 2.

⁴⁵⁰*Idem*, p. 3.

Nas eleições de 1860 os liberais que aos poucos vinham ocupando as cadeiras da Câmara dos Deputados já compunham uma poderosa bancada na qual se destacavam Teófilo Otoni e seu irmão Cristiano Otoni, eleitos por Minas Gerais; Francisco Otaviano e Saldanha Marinho, pela província do Rio de Janeiro; José Bonifácio, o Moço, por São Paulo; Silveira da Motta, pelo Paraná; Francisco José Furtado, pelo Maranhão e Tavares Bastos, por Alagoas. Na Câmara, era o início de um conturbado período de disputas internas. O Partido Progressista dividira-se entre os liberais históricos e aqueles que haviam saído das hostes conservadoras, o que gerou no período de 1864 a 1868 um quadro de instabilidade parlamentar⁴⁵¹. A entrada do Brasil na guerra contra o Paraguai em 1864 veio a agravar ainda mais as questões internas do Império.

Na Assembleia Provincial fluminense o liberal Tavares Bastos manteve-se como vice-presidente entre de 1864 a 1866. Outro liberal ilustre, José Paulino Limpo de Abreu, elegeu-se para a Assembleia provincial no biênio 1866-67, como representante de Barra do Piraí. Esse período coincidiu com o reconhecimento aberto acerca da ineficácia do canal Campos-Macaé, que por tanto tempo representou simbolicamente, a nosso ver, a vitória das lideranças conservadoras do norte da província.

Na Assembleia, o canal permaneceu como uma questão a ser resolvida. O relatório provincial apresentado pelo vice-presidente Eduardo Pindaíba de Mattos, em 1867, mostrava que seu estado de conservação era insatisfatório⁴⁵². No primeiro semestre daquele ano a saída de gêneros de vários portos da província ocorreu por Angra dos Reis, Cabo Frio, Itaguaí, Parati, Barra de São João, São João da Barra e Macaé. Por esse último porto realizava-se a saída de café, açúcar, outros gêneros de subsistência e madeira, como se verifica na Tabela 11 a seguir.

⁴⁵¹*Idem*, p. 3

⁴⁵²RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado ao ex. Sr. Presidente da Província do Rio de Janeiro. Dr. Esperidião Eloy de Barros Pimentel pelo vice-presidente Dr. Eduardo Pindahiba de Mattos a 10 de Outubro de 1867. Rio de Janeiro. Typographia Universal de Laemmert. Rua dos Inválidos, 61 B, 1867.*

**Tabela 11: Gêneros exportados pelo porto de Macaé
(1º semestre de 1867)**

Produtos	Quantidades	Preços
Café	342.872 arrobas	4\$500
Açúcar	10.170 arrobas	3\$000
Algodão	50 arrobas	10\$000
Farinha	1.472 alqueires	1\$500
Feijão	296 alqueires	3\$000
Milho	13.126 alqueires	2\$000
Arroz	4 alqueires	5\$000
Aguardente	77 alqueires	70\$000
Cal	2 moios	20\$000
Couros	14	3\$000
Goiabada	3.782 latas	\$400
Paina	9 sacas	10\$000
Cabello	2 sacas	6\$000
Madeiras		
Pranchões	108 dúzias	50\$000
Caouçoeiras	36 ½ dúzias	30\$000
Pernas de serra	104 dúzias	10\$000
Paus de prumo	4 dúzias	16\$000
Taboado diverso	86 dúzias	10\$000

Fonte: Relatório apresentado ao ex. Sr. Presidente da Província do Rio de Janeiro. Dr. Esperidião Eloy de Barros Pimentel pelo vice-presidente Dr. Eduardo Pindahiba de Mattos a 10 de Outubro de 1867. Op. cit., p. 35.

Informa o relatório, que a maior parte da produção de café provinha dos municípios de Cantagalo, Santa Maria Madalena, Barra de São João e Campos, esses últimos em menor quantidade. O açúcar, na maior parte, era produzido em Campos e descia “pelo canal”.

Chamamos atenção para a informação sobre o transporte de cargas pelo canal. Afinal, qual era a navegação naquela ocasião? Em outubro daquele mesmo ano o presidente da província Eloy de Barros Pimentel, ao tratar da importância das vias de comunicação fluminense referia-se à necessidade de reparos na obra, afirmando:

que se tem a província despendido mais de dois mil contos de réis e que, segundo já nos informou um dos meus antecessores, não passa hoje de uma extensa vala, cuja largura e profundidade são em alguns lugares insuficientes para o estabelecimento de uma navegação regular, já por que o seu leito está em diversos lugares, obstruído por desmoronamentos das margens, que não foram convenientemente taludadas, já por que as suas fontes de alimentação, conquanto sejam abundantes, estão contudo mal aproveitadas, especialmente na 1ª seção, a partir da eclusa até a bacia do canal.⁴⁵³

Era quase completo o seu abandono, como atesta o relatório apresentado pelo Conselheiro Benvenuto de Magalhães Taques em outubro de 1868 com base em informações prestadas pelo engenheiro chefe do 2º distrito de Obras Públicas. Dessa informação inferimos não haver um trajeto contínuo pelo canal, mas intercalado por caminhos de chão. Necessitava ser corrigido e alargado, carecendo de águas de alimentação e de providências que impedissem maiores danos.

Os gastos com a obra ao longo de mais de duas décadas, considerando-se que sua conclusão havia sido prevista para o ano de 1848, podem ser indicativos da importância do norte fluminense no conjunto da economia provincial. Fazendeiros, negociantes e lideranças políticas, ainda que apresentassem rivalidades na disputa por cargos e pelo controle da navegação regional, fizeram-se presentes na Assembleia legislativa e buscaram soluções para atender os interesses da produção açucareira e dos negócios da região. Mesmo diante da importância política alcançada pelos barões do café do Vale, as áreas tradicionalmente voltadas para a produção de açúcar e gêneros de subsistência, como a baixada campista e o Recôncavo, mantiveram força política através da atuação de importantes lideranças locais que garantiam presença na Assembleia ou mediante a candidatura de parentes próximos que lhes substituíram ou compartilharam com eles o espaço legislativo.

A essa altura os limites da administração provincial pareciam esgotados. A direção dos trabalhos exigia “o zelo de um engenheiro especial”; a conservação e tráfego, afirmava Taques, e seriam mais vantajosas, se “regulados sob o estímulo e energia do interesse particular do que pelos agentes da administração pública”.⁴⁵⁴ Dessa forma, deixava o presidente a cargo da Assembleia a decisão de novos gastos ou a entrega da obra ao controle

⁴⁵³ RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na 2ª sessão da décima sexta legislatura no dia 20 de outubro de 1867 pelo Presidente da mesma Província Dr. Esperidião Eloy de Barros Pimentel*. Rio de Janeiro. Typographia Universal de Laemmert. Rua dos Inválidos, 61 B, 1867, p. 18.

⁴⁵⁴ RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na 1ª sessão da 18ª legislatura o dia 15 de outubro de 1868 pela presidência da mesma província o Conselheiro Benvenuto Augusto de Magalhães Taques*. Rio de Janeiro. Typ. Do Correio Mercantil. Rua da Quitanda, 55, 1868, p. 20.

particular, posto que “a despesa da reparação e do tráfego do canal a quem se propuser tomá-la sob condições razoáveis” com a promessa de avultados rendimentos obtidos da postagem nas suas barreiras ou estações.⁴⁵⁵ Esse controle implicava a concessão da navegação e da conservação do canal.

A Lei Provincial n.º 1.390 (N.29) de 9 de dezembro de 1868 havia autorizado a presidência a conceder ao engenheiro civil Pedro Nolasco Amado Forjaz Paes Leme, ou a quem melhores condições oferecesse, a concessão por 20 anos, para navegação à vapor pelo canal e os referidos rios a ele ligados. Mas, em 23 de agosto de 1869, o governo provincial baixou uma portaria concedendo permissão ao conselheiro João de Almeida Pereira Filho e o bacharel Guilherme de Almeida Magalhães para “estabelecer navegação a vapor no canal de Campos a Macaé e nos rios Macabu, Imbé e Ururahy”. Os empresários requereram também autorização para fazerem a junção das águas do rio Paraíba com a bacia do canal. O campista Pedro Nolasco abria mão da concessão que passava a Almeida Pereira e seu sócio.⁴⁵⁶ O canal permanecia sob o controle da família de Quissamã.

Pelo contrato firmado em 4 de julho de 1869 os novos concessionários ficavam autorizados a cobrarem uma taxa de trânsito pelo canal, segundo o regulamento de 10 de fevereiro de 1863, desde que não excedesse a 5 réis a arroba e sob a condição de obrigavam-se a fazer os melhoramentos e serviços de conservação. Além disso, poderiam estabelecer duas barreiras para o recebimento de taxas sobre os barcos não movidos a vapor que navegassem pelo canal. Informava o diretor de Obras Públicas, José Antonio Rodrigues, que executadas algumas obras e restabelecida a navegação por algum tempo logo foi ela interrompida sobrevindo as secas na região.

No ano seguinte, João de Almeida Pereira desistiu do privilégio em favor de seu sócio.⁴⁵⁷ Este último obteve em 3 de dezembro de 1870 a garantia da província para um empréstimo tomado ao Banco do Brasil de 365:000\$000 (trezentos e sessenta e cinco contos de réis) a ser aplicado no canal de junção do rio Paraíba e do extremo sul da lagoa Feia com o canal Campos - Macaé. A lei que estabelecia as taxas de navegação, entretanto, ficava

⁴⁵⁵RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na 1ª sessão da 18ª legislatura o dia 15 de outubro de 1868...* Op. cit., p. 21.

⁴⁵⁶RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da décima sétima legislatura no dia 01 de outubro de 1869 pelo vice-presidente Desembargador Diogo Teixeira de Macedo.* Rio de Janeiro. Typographia – do Diário do Rio de Janeiro, Rua do Ouvidor, 97, 1869, p. 37. Ver também SOUSA, Horácio. Op. cit., pp. 72-3.

⁴⁵⁷RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado ao Exmo. Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro o Sr. Desembargador Manoel José de Freitas Travassos pelo ex-Presidente Desembargador Diogo Teixeira de Macedo por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província em 05 de maio de 1870.* Rio de Janeiro. Typographia de Quirino e Irmão, rua da Quitanda, 27. 1870, p. 33.

suspensa sendo promulgado outro regulamento em 1871, sem que novamente fosse posto em execução. Isto “por não estar ainda o canal francamente navegável”.⁴⁵⁸

3.3- O crepúsculo do canal e o avanço das estradas de ferro na província fluminense

Novas mudanças incidiram ainda sobre as atividades do canal em 1872. O bacharel Guilherme de Almeida que ficara sozinho no negócio transferiu para a companhia *União Industrial* a concessão que recebera. Mediante a Lei n.º 1.808 de 28 de dezembro de 1871 o privilégio ficava prorrogado por mais 20 anos. Também era autorizada a transferência e a concessão do resto do empréstimo garantido pela província ao novo cessionário, independente da nova fiança ou caução. O bacharel Luiz Rafael Vieira Souto foi nomeado para exercer o cargo de fiscal das obras do canal acumulando também a fiscalização da Estrada de Ferro de Macaé a Campos.

As obras de melhoramento do canal, no entanto, cessaram logo que se esgotou o empréstimo garantido pela província e também o capital da companhia. A execução dos trabalhos foi interrompida no início de junho de 1874. A companhia falira. A nova situação, em 1875 trouxe de volta o canal para o domínio da administração provincial.

Movida pela necessidade de conclusão das obras já iniciadas por aquela companhia, tratou a presidência de solicitar novos estudos, orçando a finalização dos trabalhos iniciados em Campos. A *União Industrial* pretendia fazer a ligação da bacia do canal Campos - Macaé com o rio Paraíba através de um canal de junção. Entretanto, as obras foram abandonadas pela empresa antes de sua falência.⁴⁵⁹ Possivelmente não apresentaram os resultados esperados. Caberia à administração provincial decidir levar a efeito aqueles trabalhos ou deixá-los para trás,⁴⁶⁰ impasse que se desenvolvia ao mesmo tempo em que avançavam os trilhos da linha férrea na região.

⁴⁵⁸RIO DE JANEIRO- *Relatório do Engenheiro Fiscal do Canal e da Estrada de Ferro de Macaé a Campos. 1874, A7-1. Relatório apresentado à Assembléia Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigésima legislatura no dia 8 de setembro de 1874 pelo presidente Desembargador Manuel José de Freitas Travassos.* Rio de Janeiro. Typographia do – Apostolo – Rua Nova do Ouvidor ns.14-16, p. 5.

⁴⁵⁹A Companhia União Industrial, autorizada pelo decreto n. 4781 de 30 de agosto de 1871 tendo dissolvido a sociedade em comandita que tinha com a empresa contrato de navegação por barcos a vapor no canal de Campos a Macaé havia continuado por sua conta os contratos co a Província. NARJ- Junta Comercial. Cia União Industrial. Ano 1871. Cx. Lº 7 . reg. 94. Gal. 6.

⁴⁶⁰RIO DE JANEIRO-. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da vigésima legislatura no dia 08 de setembro de 1875 pelo vice-presidente Conselheiro*

Nos anos posteriores o canal ainda daria alguma navegação atendendo ao comércio regional, mas sem requerer maiores despesas da província. Nenhum serviço de melhoramento. Na fala de José Antonio Rodrigues, diretor de Obras, restringiu-se a despesa com o canal “à simples conservação do que existe”.⁴⁶¹ Nas condições em que se achava, não oferecia meios adequados à navegação a vapor.

A navegação de pequenas embarcações já vinha sofrendo embaraços desde que se estabeleceu o tráfego de vapores pelo canal. Para que circulassem havia necessidade de maior volume de água, o que exigia a sua retenção em alguns trechos, além do uso de barragens, o que causava insuficiência de água em vários pontos da linha. Daí haverem conflitos entre os concessionários da navegação também responsáveis por sua manutenção e os demais usuários do canal, entre comerciantes, pequenos produtores e fazendeiros regionais. Exemplos desses conflitos foram encontrados nos periódicos locais.

Referindo-se ao gasto total das obras os redatores do jornal campista *Tribuna do Povo* instavam os empresários, em 1872, “a remover a desgraçada contingência em que se acha[va] o canal, obra que custou à província para mais de dois mil réis” e os graves prejuízos e atrasos causados aos municípios vizinhos em função de seu precário estado de conservação. A comunicação e o comércio entre Campos e Macaé, que já resultava em “muitos prejuízos e transtornos” era causada pela tapagem de um de seus trechos. Sugere o artigo, que tal tapagem destinava-se a permitir a navegação a vapor em detrimento da navegação de canoas.⁴⁶²

Alguns meses antes, no jornal *O Tribuno* um articulista anônimo desferia duras críticas aos empresários do canal, queixando-se das proibições impetradas ao trânsito das balsas. Informava que a Câmara Municipal, compreendendo as imperfeições na ligação da bacia com a margem do rio Paraíba e os prejuízos oriundos das proibições de navegação das balsas que transportavam madeira, bem como as inundações e alagamento de quintais e terrenos próximos, mandou embargar a construção daquela obra, fato que levou o engenheiro da empresa a despedir-se. Queixavam-se ainda os comerciantes de que:

Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja. Rio de Janeiro. Typographia do Apostolo, rua Nova do ouvidor ns.14 e 16, 1875. Anexo N. 2 S6, p. 61.

⁴⁶¹RIO DE JANEIRO-. *Relatório... 08 de setembro de 1875* .Op. cit. Anexo N. 2 S6, p. 62.

⁴⁶²BNRJ- *Jornal do Commercio*. A pedido. O canal de Campos a Macaé. Ano XLII. 9 de julho de 1872,s/n, p. 2.

(...) desde a abertura do canal, há muitos anos, sempre foi possível conduzir-se pelo mesmo canal grande quantidade de madeiras de todas as qualidades, vindas de diversos sertões em balsas apropriadas a transitarem no canal, sem que houvesse em tempo algum quem as proibisse por ser a condução dessas madeiras de mais utilidade para o país do que a navegação por vapores, de que só um particular percebe interesse.⁴⁶³

Naquele ano de 1872 o canal fora dado por “concluído”, para três anos depois de sua conclusão ser posta em funcionamento a Estrada de Ferro Macaé – Campos. Em Macaé passava pelas estações de Sant’Anna, Carapebus, Santa Fé de Macabú e chegava a Campos. Interligada a ela, estava a linha férrea agrícola do Engenho Central de Quissamã por onde escoava a produção do Engenho de mesmo nome. Como apontamos acima, a administração provincial havia cessado as despesas com a obra; os problemas, sobretudo de drenagem eram desencorajadores. Com efeito, inferimos com base na pesquisa empírica que o que os memorialistas e historiadores regionais consideraram como *conclusão das obras do canal*, está longe de ser interpretado como o equivalente à entrega da obra a seus usuários em condições adequadas. Ao referir-se ao canal em 1877, cinco anos depois da sua inauguração, o diretor do Jornal da Bahia em viagem a Quissamã pela Estrada de Ferro escrevia que a linha férrea ia margeando quase sempre o célebre canal Campos - Macaé, “que ainda permite navegação pequena, porém que em alguns lugares está quase seco.”⁴⁶⁴ Tal afirmativa vem corroborar uma das conclusões a que chegamos no presente trabalho: a de que as dificuldades de manutenção do canal, combinadas às vantagens oferecidas pelo uso da linha férrea concorreram, *juntas*, para o seu abandono.

É idéia recorrente entre os memorialistas e historiadores regionais que o canal Campos - Macaé foi uma obra monumental, que se prolongou por quase trinta anos. Inaugurada, teve duração efêmera, afetada que foi pelo funcionamento da ferrovia Macaé - Campos. Essa causalidade transparece na obra do historiador, escritor e geógrafo fluminense Alberto Ribeiro Lamego. No clássico livro *O homem e a restinga*, ele afirma que,

O canal ficou construído no dia 1º de fevereiro de 1872 e foi iniciada a navegação regular pelas suas águas, partindo nesse dia para Macaé o vapor “Visconde”... Decorridos três anos, a navegação do canal foi abandonada, por ter sido aberto o tráfego por linha férrea, em 13 de junho de 1875, pois os interessados preferiram esse meio de comunicação, mais rápido e cômodo.”⁴⁶⁵

⁴⁶³ BNRJ- *Jornal do Commercio. Publicações a pedido*. Ano XLII. 26 de junho de 1872, s/n.º, p. 2.

⁴⁶⁴ PARADA, Antonio Alvarez. *Histórias Curtas e Antigas de Macaé*. Rio de Janeiro: Artes Gráficas, 1985, p. 191.

⁴⁶⁵ LAMEGO, Alberto. *Macaé à luz de documentos... Op. cit.*, p. 103.

Lamego acrescenta que, mais adiante o canal ficou obstruído pela vegetação e assoreado pelas águas serranas; sua escavação foi tardia, “com a chegada, logo a seguir, das primeiras estradas de ferro, sendo a linha Campos - Macaé posta em tráfego em 1875, apenas três anos após a abertura do canal”.⁴⁶⁶

Outro campista, o memorialista Hervé Salgado refere-se à sua construção como “uma longa epopéia”. Suas “marchas e contramarchas, construção ou não de eclusas, uma porção de questiúnculas e discussões técnicas” contribuíram para “delongar a obra”, tendo o canal “servido por muito pouco tempo”, uma vez que “logo era inaugurada a estrada de ferro Macaé Campos e sua utilidade desaparecia”.⁴⁶⁷

Com efeito, esses escritos datados do início do século XX formularam o argumento explicativo para o abandono do canal, qual seja a construção da estrada de ferro. Trabalhos mais recentes sobre a história regional tendem a reiterar tal explicação. O memorialista macaense Antonio Alvarez Parada nota que “o canal Macaé - Campos, fruto do empenho do 1º visconde de Araruama entrou em indisfarçável declínio três anos após sua inauguração, quando começou a funcionar a Estrada de Ferro Macaé a Campos.”⁴⁶⁸ Em artigo publicado na *Revista do IHGB*, o engenheiro Karlheinz Weichert afirma que “o canal, com a inauguração da estrada de ferro Macaé - Campos, em 1875, caiu rapidamente em desuso.”⁴⁶⁹ Da mesma forma, esta causalidade também está presente nas análises do ambientalista regional Aristides Soffiati e na nossa própria dissertação de mestrado defendida em 2001, na qual mencionamos a “vida curta do canal em virtude do funcionamento da Estrada de Ferro Campos - Macaé, inaugurada em 1875.”⁴⁷⁰

O declínio provocado pelo avanço dos trilhos nas proximidades de portos e cidades não seria uma explicação incomum para interpretar o declínio do canal. O declínio dos portos fluminenses, a exemplo do porto de Estrela e das Caixas, no fundo da baía de Guanabara, não é tema novo nos estudos sobre a economia do Rio de Janeiro no século XIX. Entre os fatores ligados à redução de suas atividades estão a chegada das ferrovias nessas regiões e também a crise da produção do café, como destacou Bragança.⁴⁷¹ Também o porto de São João da Barra começou a declinar com a marcha dos trilhos de ferro na região tão logo foram iniciadas as

⁴⁶⁶Idem, p. 277. Conferir o cap. 4.

⁴⁶⁷RODRIGUES, Hervé Salgado. *Na taba dos Goytacazes*. Biblioteca de Estudos Fluminenses. Série Municípios. Niterói. Imprensa oficial, 1988, p. 97.

⁴⁶⁸PARADA, Antonio Alvarez. *Op. cit.*, p. 38, vol. 1.

⁴⁶⁹WEICHERT, Karlheinz. *Op. cit.*

⁴⁷⁰SOFFIATI, Arthur. *Op., cit.* e PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, p. 35.

⁴⁷¹BRAGANÇA, Vânia Fróes. *Op., cit.*

atividades da ferrovia Macaé - Campos, como nota Lamego, para quem a derrocada definitiva viria com a estrada de ferro Leopoldina, herdeira da Macaé – Campos, e a chegada de seus trilhos até Niterói. Quanto a isso, afirma o autor que,

Com os governos sucedendo-se em pasmosa indiferença ao monopólio do transporte por estrangeiros, a concorrência era fatal. Baixando os fretes ferroviários, na luta contra o capital alienígena organizado e o nacional enfraquecido, era prevista a vitória do primeiro. E assim, a navegação em contínuo decréscimo de mão em mão vai definhando.⁴⁷²

Destino semelhante tivera o porto de Imbetiba em Macaé. Beneficiado pela linha férrea Macaé - Campos, “predizia um formidável progresso para a companhia” até que “a ligação da cidade a Niterói desmentiu a previsão e [o] aniquilou de súbito.”⁴⁷³ Nesse sentido, entendemos que o presente trabalho oferece subsídios que reforçam a incidência das estradas de ferro sobre alguns circuitos que interligavam navegação e as atividades portuárias fluminenses. Entretanto, o que pensamos ter mostrado com base numa análise mais detida sobre o caso específico do canal Campos - Macaé é que sua derrocada não se deu exclusivamente como resultado da mera competição entre transporte fluvial e a via férrea. Com base, sobretudo nos relatórios provinciais e jornais locais, verificamos que a insuficiência da navegação pelo canal já era um obstáculo a ser superado pela administração provincial na década de 1850, portanto bem antes da chegada dos trilhos que, supostamente, causaram sua obsolescência. O Campos - Macaé por uma série de razões já levantadas não atendera satisfatoriamente o fim para o qual havia sido criado e a construção da ferrovia, longe de representar o “atropelo” daquela via fluvial, apenas converteu-se numa resposta aos problemas postos àquele percurso, tendo em vista as dificuldades apresentadas pela navegação do canal em questão desde sua abertura.

⁴⁷²LAMEGO, Alberto Ribeiro. *Op. cit.*, p. 277.

⁴⁷³Idem, p. 282. Inauguradas as linhas da Leopoldina, o porto de Imbetiba tornou-se quase inutilizado e Macaé veio a perder o lugar de destaque que desfrutava na economia fluminense. Cf. FERREIRA, Jurangyr Pires. ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, XXII vol., pp.275-280.

CAPÍTULO 4

O canal Campos - Macaé e a expansão das linhas férreas: a enunciação de outro tempo

4.1- O canal frente à expansão das ferrovias na província fluminense

No dia 2 de agosto de 1874 foi inaugurada a 1ª seção da estrada de ferro Macaé a Campos, compreendida entre Macaé e Carapebus. Sua construção fora autorizada pelo governo provincial, através da Lei n.º 1.464 de 16 de novembro de 1869, e a concessão celebrada em fevereiro de 1870⁴⁷⁴. Seus cessionários, o engenheiro civil Andrew Taylor⁴⁷⁵, o negociante estrangeiro (português) José Antonio dos Santos Cortiço⁴⁷⁶ e o fazendeiro de açúcar Antonio Joaquim Coelho⁴⁷⁷, obtiveram o privilégio de até 70 anos e a demarcação de zona vetando o estabelecimento de outra linha que não aquela entre a capital e a cidade de Campos⁴⁷⁸. Além disso, os mesmos eram incumbidos de estabelecer também uma linha auxiliar de navegação ligando Macaé à Corte.

Por deliberação de 11 de maio de 1873, a companhia da estrada de ferro recebera autorização para o prolongamento da linha até a praia de Imbetiba (Macaé), em cuja enseada seria construído o porto. A Diretoria de Obras Públicas instituiu que o acompanhamento de obras das empresas da estrada de ferro e do canal de Macahé a Campos ficassem a cargo do bacharel Luiz Raphael Vieira Souto, engenheiro-fiscal da província. A extensão total da estrada, segundo o relatório apresentado em julho de 1874 era de 96,7 quilômetros, divididos em 3 seções: a primeira de Imbetiba à estação de Carapebus, a segunda daquele ponto ao *quilômetro 63* e a terceira deste último até a cidade de Campos.⁴⁷⁹

⁴⁷⁴RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado a Assembléa Legislativa Provincial na Sessão Extraordinária pelo presidente Desembargador Diogo Teixeira de Macedo em 2 de abril de 1870*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870. p. 13 e A7/A8/A/9. Ver também ANRJ- Junta Comercial. Companhia Estrada de Ferro de Macahé a Campos. Ano 1871. Livro 7. Reg. 99.

⁴⁷⁵Andrew Taylor era engenheiro civil, com localização na Rua da Quitanda 128. Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o anno de 1865. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1865, p. 485.

⁴⁷⁶José Antonio dos Santos Cortiço apareceu como negociante estrangeiro, com endereço comercial na Rua da Candelária 51. Era sócio da firma Santos Cortiço & Narciso, localizada na Rua Promeiro de Março 98, uma sociedade de Negociantes de Armazens de Gêneros Secos e Molhados, por atacado e comissões. Essa firma aparece, também, registrada na rua da Candelária 51, como gerente da Companhia de navegação a Vapor União Campista e Fidelista. Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o anno de 1871. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1871, p. 403, 499. e 536.

⁴⁷⁷Antonio Joaquim Coelho era fazendeiro de açúcar do Município do Rio Bonito, Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Boa Esperança. *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o anno de 1865*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1865, p. 110.

⁴⁷⁸BRASIL *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Tomo XXXI, Parte 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871, pp. 573-581.

⁴⁷⁹RIO DE JANEIRO- *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigésima legislatura no dia 08 de setembro de 1874 pelo presidente Desembargador Manuel José de Freitas Travassos*. Rio de Janeiro. Typographia do- apostolo- Rua Nova do Ouvidor ns. 14 e 16, 1874, p.11. Anexo N. 2 A7-11.

Podemos observar no mapa 7, o trecho da cidade de Macaé próximo ao porto de Imbetiba. Além da referida estrada de ferro (trecho 3) outros dois traçados se destacam: o da antiga Estrada de Macaé (trecho 2) a Campos e o do Canal Campos – Macaé (trecho 1).

Figura 14

Porto de Imbetiba (Macaé) com o traçado da Estrada de Ferro de Macaé a Campos, o canal Campos - Macaé e a estrada provincial que ligava a Campos.



Fonte: Estrada de Ferro Macaé a Campos. Planta do traçado projetado e executado. Prancha 1. Cidade de Macaé. Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

A respeito da utilidade daquela ferrovia, o vice-presidente da província do Rio de Janeiro, o Conselheiro Azambuja, afirmava em seu relatório em 1875 que a produção “da rica zona setentrional da província já se encaminha às estações desta linha férrea”. A abundância de mercadorias era tal, afirmava, “que a empresa se viu forçada a multiplicar o numero das viagens dos vapores que navegam da estação de Imbetiba para o porto do Rio de Janeiro”.⁴⁸⁰

⁴⁸⁰RIO DE JANEIRO- *Relatório...* 08 de setembro de 1875 (vice-presidente Conselheiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja). *Op. cit.*, p. 37. Joaquim Maria Nascentes de Azambuja (Rio de Janeiro, RJ, 16.08.1812; Rio de Janeiro, RJ, 12.06.1896). Bacharel pela Faculdade de Direito de São Paulo (1836). Ministro Plenipotenciário nos Estados Unidos (1840), ministro em Washington, Bogotá, Lima e Assunção. Em Bogotá, (1867-9) sustentou com o governo granadino debate diplomático acerca de navegação no Içá ou Putumaio. Conselheiro do Império foi casado com Feliciano de Andrada, neta (paterna) de Domingos Vandelli e (materna) de José Bonifácio de Andrada e Silva. <<http://www.ihgb.org.br/acervo311.php?f=ACP000007> >

Importante destacar que a administração provincial também havia celebrado contrato com a Companhia Ferro Carril Nictheroyense, datado de 24 de janeiro de 1872⁴⁸¹, para a construção da 1ª seção da estrada de Niterói a Campos, compreendida entre a cidade de Niterói e a freguesia de Nossa Senhora das Neves, no município de Macaé. A companhia recebeu privilégios de 90 anos para exploração da linha que deveria passar pelos municípios de Itaboraí, Rio Bonito, Capivari, com ramal para Vila Nova, obrigando-se também a construir um telégrafo elétrico em toda a sua extensão. De acordo com o mesmo contrato não poderia possuir escravos, fazendo uso de trabalhadores livres tanto nos serviços de construção da estrada quanto do tráfego.⁴⁸²

A preocupação com a mão de obra a ser alocada nas ferrovias esteve presente na pauta dos debates políticos da época. Conforme apontado no capítulo 2, a legislação produzida na década de 1840 já buscava restringir o uso do trabalho escravo em obras públicas, privilegiando o emprego do trabalhador livre, notadamente imigrante.

A historiografia brasileira, no tocante à relação entre a construção das ferrovias no Rio de Janeiro e sua contribuição para a formação do mercado de trabalho livre, destaca que, longe de abrir caminho para a modernidade e o avanço das forças transformadoras do capitalismo internacional no país, como afirma Richard Graham⁴⁸³, as estradas de ferro fluminenses reforçaram a agroexportação e as relações escravistas, como também a maior dependência frente ao mercado mundial. A esse respeito Almir Chaiban El-Kareh afirma que as ferrovias teriam propiciado a liberação dos escravos das atividades de transporte de

⁴⁸¹ A Companhia Ferro Carril Nictheroyense teve os seus estatutos aprovados pelo decreto nº 4.748, de 28 de junho de 1871, mediante mudanças nos mesmos. A primeira diretoria era composta pelos seguintes nomes: **Ten. Cel. João Frederico Russell** (Presidente), Dr. Manoel Marques de Sá, Comendador Targino José da Cruz, Cel. Francisco Candido da Fonseca Brito e Thomaz da Silva Brandão (diretores). Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=61081&norma=76959>>

O Ten. Cel. João Frederico Russell, cuja casa no Rio de Janeiro, localizada na Praia do Russell, após o Aterro do Flamengo, deu origem a rua do Russell, era um engenheiro de origem inglesa e membro da guarda nacional, e que participou de várias concessões ligadas à infraestrutura, como por exemplo, a companhia (Cia Melhoramentos) dirigida por ele, pelo engenheiro Eduardo Everett Benest e pelo Dr. Thomas Cochrane (sogro de José de Alencar, um dos introdutores da medicina homeopática e com participação em vários empreendimentos no Império, RJ e SP), para abastecer água e iluminação a gás na cidade de Santos, além da participação na *Cia City, The City of Santos Improvements Company Limited*. Essa última, uma firma inglesa com capital de 120 mil libras, depois aumentado para 175 mil libras, foi autorizada a funcionar pelo decreto nº 8.087, de dia 7 de maio de 1881 adquiriu as concessões concedidas à *Cia Melhoramentos* e outras na cidade de Santos, ficando responsável pela infraestrutura de água, luz e bondes. A respeito das empresas inglesas e outras estrangeiras no Brasil pós-1870. Cf. GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. Tradução de Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973; CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil, 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1979. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/Internet/InfDoc/Conteudo/Colecoes/Legislacao/lei1881/pdf41.pdf>>

⁴⁸² APERJ- *Contratos Pendentes de Execução*. Rio de Janeiro. Typ. do Correio Mercantil de M. Barreto, Filhos & Octavianno, rua da Quitanda, n. 55, 1873, pp. 20-23.

⁴⁸³ GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil 1850-1914*. Tradução de Roberto Machado de Almeida. São Paulo, Brasiliense, 1973.

mercadorias concentrando-os nas lavouras, o que deu sobrevida à escravidão atenuando a redução da oferta de cativos decorrente da proibição do tráfico em 1850.⁴⁸⁴

A expansão ferroviária fluminense também foi abordada por Andréa Rabello. A autora apontou para a dupla função das ferrovias, a saber: atender as necessidades de transporte da produção agroexportadora cafeeira e constituir-se em opção de investimento de capitais privados. Vimos nos capítulos anteriores que esse procedimento não era estranho aos poderes públicos, quer provincial ou imperial: em relação aos investimentos em obras de infraestrutura e melhoramentos a relação do Estado com os empresários, fossem eles fazendeiros ou capitalistas foi de financiamento e retorno de seus capitais.

Em se tratando das ferrovias observa Rabello que esses investimentos, na forma de sociedades anônimas, apresentavam-se vantajosos tendo em vista a garantia de juros de 7% dada pelo poder público – Estado e Província - a várias companhias que se formavam. Elemento chave da relação entre aqueles poderes e as companhias de estrada de ferro, a garantia de juros assegurava aos primeiros o controle sobre aquelas concessões através da regulamentação sobre seu funcionamento e às últimas a segurança dos capitais empregados. Caso o rendimento líquido das empresas não atingisse o lucro mínimo anual garantido pelo governo, este completava a diferença. Geralmente o valor garantido era de 7% do capital realizado, o que tornava possível “que mesmo durante a construção da estrada os capitais nela investidos já rendessem juros.”⁴⁸⁵ Nesse sentido, a garantia de juros oferecida pela província cobria a diferença entre os resultados operacionais daquelas companhias e seu rendimento. Dito de outra forma, a província remunerava as companhias de estradas de ferro mesmo que seu funcionamento fosse deficitário⁴⁸⁶, incentivo esse que, como mostra a autora, “tornava lucrativo qualquer investimento de capitais em ações de empresas ferroviárias”.⁴⁸⁷

Ao mesmo tempo, como mostra a autora, a ferrovia foi também uma maneira encontrada pelo governo de favorecer a oligarquia agroexportadora, principalmente do café e do açúcar. A contrapartida recebida pelo Estado era o controle sobre as tarifas ferroviárias, mantendo baixos seus custos. Essa “fórmula mágica”, na expressão de El-Kareh, acarretaria um ônus crescente aos cofres públicos. Mais tarde, o governo acabaria por ver na estatização

⁴⁸⁴EL KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II – 1835-1865*. Petrópolis, Vozes, 1982.

⁴⁸⁵RABELLO, Andréa Fernandes C. C. *Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro. Ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Dissertação apresentada no PPGH da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 1996, p. 46.

⁴⁸⁶*Idem*, pp. 115-116.

⁴⁸⁷*Idem*, p. 152.

efetiva das empresas a solução para o fim das garantias de juros como ocorreu com a Ferro Carril Nictheroyense, em 1877 e outras. Grosso modo, esses autores procuraram mostrar que as ferrovias estiveram mais a serviço dos interesses agrários – que tinham no Estado seu principal representante – do que, propriamente, de uma lógica empresarial (capitalista)⁴⁸⁸, concorrendo para prolongar a marcha do café e da escravidão.

Essa não correspondência entre a expansão das ferrovias no Brasil e capitalismo já havia sido apontada também por Geraldo Beauclair.⁴⁸⁹ Segundo o autor, a implementação das estradas de ferro no Brasil esteve longe de representar um estímulo para a indústria pesada tal como ocorreu nos países europeus. A isenção de impostos sobre material importado como trilhos, máquinas e instrumentos usados na construção das ferrovias, pouco estímulo ofereceu ao crescimento industrial e tecnológico do Rio de Janeiro. Tampouco os capitais ingleses foram investidos na malha fluminense.⁴⁹⁰ Entretanto, seu *know-how*, traduzido em técnicos, maquinário, equipamentos e outros foi amplamente requisitado. Semelhante conclusão é apontada por Rabello ao ressaltar que as ferrovias não estimularam os setores industriais fluminenses. Sua implantação, no máximo, “deu origem às oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II, responsáveis por pequenos reparos em locomotivas e construção de alguns poucos carros toscamente fabricados”.⁴⁹¹

A proibição do trabalho escravo nas obras das ferrovias, principalmente no assentamento dos trilhos, deve ser entendida no contexto das discussões envolvendo a proibição do tráfico de africanos de 1850. Como destaca Maria Lúcia Lamounier,

⁴⁸⁸ Ao observar os preços do transporte em algumas ferrovias fluminenses, Rabello conclui que o valor das tarifas, principal fonte de rendimentos das empresas ferroviárias, representava 1/6 do valor cobrado pelas tropas de muares, o que dava margem a que se aumentassem as tarifas e consequentemente a lucratividade daquelas companhias. Entretanto, a autora conclui que como elas contavam com garantias de juros, era indiferente se lucravam ou não com a redução das tarifas. *Idem*, p. 103. Sobre os compromissos do governo com o setor agrário, ver EL-KAREI, *Op. cit.*; e RABELLO, Andréa Fernandes C. C., *Op. cit.* especialmente capítulo 2.

⁴⁸⁹ BEAUCLAIR, Geraldo. *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense 1808-1860*. Rio de Janeiro, Studio F & S Ed, 1992, p. 172.

⁴⁹⁰ Palmira Petratti Teixeira assinala a tendência da historiografia de atribuir ao capital estrangeiro a construção da infraestrutura da economia exportadora como portos e estradas de ferro. Mesmo no caso paulista, no qual esteve mais presente a participação de investimentos estrangeiros, a autora assinala que estes representaram pequena parcela. No caso de São Paulo, o capital mercantil e os fazendeiros foram os grandes responsáveis pelos empreendimentos urbanos e ferroviários em fins do XIX. A “*The São Paulo Railway Brazilian Limited*” (SPR), idealizada pelo Barão de Mauá, ligou Santos à capital em 1865 e atingiu Jundiaí, em 1868. Passou para as mãos dos ingleses em negociação prejudicial a Mauá. Cf. TEIXEIRA, Palmira Petratti. *A instituição da São Paulo Railway*. São Paulo: Kid’s Produções Gráficas, Ed, 2000, pp. 16-17.

⁴⁹¹ RABELLO, Andréa Fernandes C. C., *Op. cit.*, p. 28.

Com a extinção do tráfico de escravos em 1850, a preocupação em garantir um suprimento adequado de trabalhadores para a agricultura de exportação em expansão vai ser mais constante. A proibição de emprego de escravos pelas companhias ferroviárias vai permanecer destacada entre as disposições que passaram a regulamentar as novas concessões aprovadas para empreendimentos ferroviários depois da década de 1850.⁴⁹²

Maria Lucia Lamounier contribui com a discussão ao observar que foram as cláusulas de proibição do trabalho escravo nas ferrovias que induziram alguns autores a fazerem a associação entre aquelas interdições e a formação de um mercado de trabalho livre⁴⁹³. Entretanto, a autora mostra que tal relação não se sustenta, posto que as leis e contratos com as companhias ferroviárias nem sempre foram seguidos. Especialmente em se tratando da construção de estradas de ferro, as obras foram realizadas por empreiteiros, subempreiteiros e outras firmas menores que prestavam serviços para as companhias ferroviárias e que não estavam submetidas, necessariamente, àquelas mesmas condições.

Outro argumento levantado pela autora para lançar dúvidas sobre a utilização do trabalho livre/assalariado nas obras ferroviárias do Brasil é o de que o uso de escravos na construção de ferrovias era recorrente em outros países como Cuba e localidades no Sul dos Estados Unidos. Embora a historiografia ainda não conte com muitas pesquisas sobre o tema, algumas delas apontam para a presença de escravos na construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, da Companhia União e Indústria e no prolongamento da Estrada de Ferro Cantagalo e outras, além de ser consenso a adoção de mão de obra escrava nos serviços de tropas de mulas, navegação de cabotagem, obras públicas, assim como a de africanos livres nas obras de abertura de estradas.⁴⁹⁴

Contrariando a associação entre estradas de ferro e capitalismo, Lamounier observa que nos serviços, sobretudo de construção das ferrovias, utilizou-se do trabalho de cativos e de imigrantes estrangeiros submetidos a mecanismos de coerção. A suposta lógica, portanto, de que a ferrovia reduziu o “desperdício” que se fazia do trabalho escravo, alocado nas atividades de transporte e fora da produção agrícola, ainda carece de evidências empíricas.

⁴⁹²LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Op. cit.*, p. 222.

⁴⁹³*Idem.*

⁴⁹⁴Ver EL-KAREH, A. C. *Op. cit.*, OLIVEIRA, L. E. & LAMAS, F. G.. *A Companhia União e Indústria e as vicissitudes da escravidão e da imigração na fronteira das províncias mineira e fluminense (1850-1870)*. In Anais do VII Congresso Brasileiro de História Econômica e 8ª Conferência Internacional de História de Empresas, Aracaju. Cd-rom; BENÉVOLO, A. Introdução à História Ferroviária do Brasil. Estudo Social, Político e Histórico. Folha da Manhã, Recife, 1953 *Apud* LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Op. cit.*

Com efeito, temos na produção historiográfica das últimas décadas a desconstrução do mito das estradas de ferro como expressões do capitalismo⁴⁹⁵. Tidas como símbolos da modernidade, no Brasil escravista tampouco estiveram nas bases da instituição do trabalho livre assalariado nos moldes capitalistas. A montagem da malha ferroviária no Brasil da segunda década do século XIX favoreceu, sem dúvida, a inserção dos produtos de exportação do país no mercado internacional, embora estivesse longe de representar um rompimento das estruturas tradicionais que repousavam no trabalho compulsório, fosse ele desempenhado por escravos ou imigrantes.

Ao trazermos à luz essas considerações, pretendemos afirmar nosso entendimento de que a economia agroexportadora escravista não foi incompatível com a construção das estradas de ferro e nem com as outras medidas modernizantes introduzidas no império, uma vez que estas últimas coexistiram com trabalho escravo. Pensamos, no entanto, haver certo exagero ao se atribuir à expansão das estradas de ferro o inglório papel no reforço e prolongamento a escravidão. A sobrevida do trabalho escravo no pós 1850 esteve visceralmente ligada às questões de natureza política, uma vez que a escravidão se constituía no elemento de coesão da classe senhorial, garantidora da ordem e da produção dos bens de exportação do país. Além disso, havia outros fatores como os que foram apontados por Rafael Marquese e Dale Tomish. Segundo eles, a existência da fronteira aberta e mobilidade proporcionada pelo trabalho escravo a partir da década de 1860, somados à construção da malha ferroviária e à adoção de maquinário avançado de beneficiamento do café permitiram poupar mão de obra e abastecer de cativos as áreas produtoras da província, tornando a produção cafeeira altamente elástica e apta a responder aos impulsos do mercado mundial assumindo, inclusive, sua liderança.⁴⁹⁶

Entendemos que uma das respostas do Império brasileiro à pressão do capitalismo internacional em expansão no século XIX foi a subordinação das atividades capitalistas emergentes aos interesses escravistas. Entretanto, tal sujeição não deve obscurecer as disputas havidas entre os agentes e grupos econômicos alojados no interior do aparato estatal do império no sentido de fazerem valer projetos diferenciados de modernização. Nesse sentido, pensamos que a expansão das estradas de ferro no Brasil, ocorrida entre 1875-1885, dentro da

⁴⁹⁵ Importante ressaltar o trabalho de Flávio Saes para as ferrovias em São Paulo. Ver SAES, Flávio de Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981.

⁴⁹⁶ MARQUESE, Rafael e TOMISH, Dale. “O vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial. 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. (338-383) Vol. II, p. 373

chamada *Grande Depressão do final do século XIX* (1873-1896)⁴⁹⁷, aponta também para esses conflitos na esfera dos investimentos de capitais.

No presente capítulo, nos dispomos a compreender a incidência de capitais no norte fluminense na década de 1870, a partir do deslocamento do eixo da economia fluminense em direção à região, isto não só a partir do florescimento das lavouras cafeeiras na região, mas também da produção mineira e alhures, além da produção canavieira estabelecida a longo tempo na planície campista.

Presente na construção da maior parte das ferrovias da província fluminense, o capital mercantil nacional organizou-se na forma de companhias privadas que se formaram mediante concessão de funcionamento, isenção de impostos de importação e, em muitos casos, garantia de juros que provinha de recursos públicos, como vimos. Das primeiras três estradas de ferro inauguradas na província fluminense, apenas uma não contou com a garantia de juros. Foi a Companhia de Navegação por Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, concessão imperial feita a Irineu Evangelista de Sousa (Barão, depois Visconde de Mauá), em 1852. Embora o negociante de grosso⁴⁹⁸ Irineu Evangelista de Souza tenha passado para as páginas da história como um visionário, dedicado às atividades industriais e financeiras⁴⁹⁹, seus capitais estiveram vinculados também às atividades agrárias e seu nome conta no *Laemmert* como proprietário da fazenda Atalaia, em Macaé, com maquinismo a vapor e onde havia 76 escravos e nove ingênuos.⁵⁰⁰

A Estrada de Ferro de Cantagalo teve seu contrato celebrado por Antonio Clemente Pinto, o barão de Nova Friburgo, além de Cândido José Rodrigues Torres e Joaquim José dos Santos Junior.⁵⁰¹ Recebeu garantia de juros e aquisição de 1/3 de suas ações pelo governo

⁴⁹⁷ A respeito da crise do capitalismo final do século XIX ver LANDES, *Op. cit.*, cap. 5 (Falta de Ar e recuperação d fôlego); HOBBSAWM, Eric. . HOBBSAWN, Eric J. *A Era dos Impérios 1875-1914*, Tradução de Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. Revisão Técnica de Maria Célia Paoli. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988. (Caps. 2).

⁴⁹⁸ No Tribunal de Comércio do Rio de Janeiro, Irineu Evangelista de Souza estava matriculado como negociante do comércio de fazendas por atacado – matrícula n.º 279, de 5/05/1851. Ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia...* *Op. cit.*, p. 122.

⁴⁹⁹ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Mauá por trás do Mito*. Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/retrato/maua-por-tras-do-mito>>

⁵⁰⁰ *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o anno de 1875*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1875, p. 156 . Cf. PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, p. 81.

⁵⁰¹ Importante destacar que esses negociantes e fazendeiros, como o Barão de Nova Friburgo, foram traficantes de escravos nas décadas de 1820 a 1840. O dito Barão de Nova Friburgo, além de fazendeiro, foi acionista e diretor da Caixa Econômica (1860), e apareceu na documentação do *State of Paper* (Grã Bretanha 1830) com carregação de escravos da África Oriental, em 1829 (informação cedida pelo prof. Carlos Gabriel). Joaquim José dos Santos Junior, ex-diretor do Banco Comercial do Rio de Janeiro (1853), ex-presidente da Sociedade dos Assinantes da Praça do Rio de Janeiro de 1855-1856, segundo Nilma Teixeira Accioli, foi “dono de muitos barracões na Costa africana”. Já o Cândido José Rodrigues Torres, 1º Barão de Itambi, era irmão de

provincial tendo em vista a dificuldade de incorporação dos capitais necessários para o seu funcionamento. A produção cafeeira do norte da província escoava pela ferrovia de Cantagalo e pela Macaé Campos, chegando ao porto de Imbetiba⁵⁰². A Companhia da E. F. D. Pedro II obteve pelo Decreto n.º 2.104 de 11 de fevereiro de 1858 autorização para realizar 1/3 do seu capital por meio de empréstimo que foi conseguido na praça de Londres⁵⁰³. A companhia recebeu privilégio exclusivo por 90 anos e garantia de lucros até 7% do capital investido nas obras e até 30 anos. Nascera como destacou El Kareh “filha da união dos senhores do café com o Estado”⁵⁰⁴. A estrada foi encampada pelo Governo em 1865. No início da década de 1870 seria a vez da encampação da Cantagalo na sua quase totalidade e da 1ª seção da Nictheroy a Campos, recém-inaugurada.

Das 35 Leis e decretos que autorizaram a realização de obras viárias entre 1835 e 1857, como vimos (Tabela 10), apenas 4 privilégios haviam sido concedidos para as estradas de ferro. No entanto, entre 1860 e 1875, novas concessões foram dadas como a continuação da Estrada de Ferro de Cantagalo a Vila Nova⁵⁰⁵; a continuação até Niterói da Estrada de Ferro Cantagalo ao Porto das Caixas; o trecho da estrada de Cantagalo, de Cachoeira até Nova Friburgo; a estrada de ferro ligando Campos à Freguesia de S. Sebastião e outras.⁵⁰⁶

Contava a província fluminense no ano de 1875 com 29 ferrovias, perfazendo um total de 1.808,4 quilômetros de estradas⁵⁰⁷, segundo relatório apresentado pela Diretoria de Obras Públicas naquele ano. Oito delas encontravam-se em tráfego integral ou parcial, 15 em fase de

Joaquim José Rodrigues Torres (Visconde de Itaboraí), e foi um importante negociante da Praça do Rio de Janeiro com negócios em Porto das Caixas. Sua neta, Evelina Torres Soares Ribeiro, casou com Joaquim Nabuco. A respeito desses negociantes e fazendeiros ver. ACCIOLI, Nilma Teixeira. José Gonçalves da Silva à Nação Brasileira: o Tráfico Ilegal de escravos no antigo Cabo Frio. <http://www.bn.br/portal/arquivos/pdf/nilma_accioli_pnap.pdf>; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia... Op. cit.*; MUAZE, Mariana. O vale do Paraíba fluminense e a dinâmica imperial. http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2010/12/15_mariana_muaze.pdf

⁵⁰²RABELLO, Andréa Fernandes C. C. *Op. cit.*, 125.

⁵⁰³*Idem*, p.118.

⁵⁰⁴EL-KAREH, *Op. cit.*

⁵⁰⁵O decreto n.º 1.240 de 13 de dezembro de 1861 concedeu o prolongamento da estrada entre Porto das Caixas e Niterói. Os créditos foram autorizados, mas não executados. Em 1863, a presidência mandou construir o prolongamento entre Porto das Caixas e a Vila Nova (atual Itambi). Os empreiteiros Roulando Cox e John Willians foram contratados em maio de 1865 e em 18 de agosto de 1866 a linha foi aberta ao tráfego. Cf. RODRIGUES, Helio Suêvo. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*. Rio de Janeiro, Open Plus Gráfica e Editora/Memória do Trem, 2004, p. 58.

⁵⁰⁶Decreto n.º. 1274 – (1863-n.º. 2); Decreto n.º. 1240 – (1861- n.º. 49); Decreto n.º.1362(1868- n.º. 1); Decreto n.º. 1407 (1868-n.º. 36) respectivamente. Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro. Typographia Nacional. 1868.

⁵⁰⁷Andréa Rabello aponta para a construção de 1.334 quilômetros de linhas férreas entre 1854 e 1889 na província do Rio de Janeiro. Número superior é apontado no relatório provincial de 1875. Possivelmente, a autora está considerando o número de estradas construídas independente das concessões para diferentes trechos feitos pela administração provincial.

exploração e 9 por explorar⁵⁰⁸. A mais extensa era a Estrada de Ferro d. Pedro II, secundada pela Campos -Carangola, cujas obras ainda não haviam sido iniciadas; em seguida, vinha a Niterói a Campos, que tivera concluída a sua primeira seção. A quarta maior estrada de ferro em extensão era a Companhia Estrada de Ferro de Comércio a Rio das Flores⁵⁰⁹ que ligava “a estação de Commercio (atual Sebastião de Lacerda), na linha do Centro da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil), com a região de Santa Teresa (atual Rio das Flores), então um distrito de Valença”.⁵¹⁰ A construção dessa estrada só começou em 1876.⁵¹¹

As informações sobre a quantidade de estradas de ferro no Rio de Janeiro da segunda metade do XIX esbarram, entretanto, na imprecisão oriunda dos prolongamentos das linhas. Uma mesma estrada poderia possuir trechos construídos por empresas diferentes e, portanto independentes entre si. Foi o caso da Estrada de Ferro de Niterói a Campos, como salientou Rabello, que constituía um complexo de vários ramais. Autorizada sua construção por decreto imperial em 1858, o contrato foi rescindido em 1859, pelo então Presidente da Província Almeida Pereiral, sob a alegação de ser dispendiosa aos cofres públicos naquele momento, como vimos no capítulo anterior.

Só em 1871 ficava autorizado o funcionamento e aprovação dos estatutos da Estrada de Ferro de Macaé a Campos, da 1ª seção da Estrada de Ferro de Niterói a Campos e também do ramal de Rio Bonito. Em decorrência disso foi preciso firmar acordos com outras companhias, a exemplo do contrato feito entre a companhia Ferro Carril Nictheroyense – a quem pertencia o trecho de Vila Nova a Niterói - e a Estrada de Ferro de Cantagalo - dona do trecho de Vila Nova e Porto das Caixas - que garantiu a cada uma delas a utilização de trecho pertencente a outra.⁵¹² A mesma empresa obrigava-se a entrar em acordo com a Estrada de Ferro de Macaé a Campos tão logo tivesse aquela companhia realizado 1/3 de seu capital e viesse dar na freguesia de Nossa Senhora das Neves a fim de fazer-se a junção das estradas,

⁵⁰⁸ RIO DE JANEIRO. *Relatório...* 08 de setembro de 1875 (pelo vice-presidente Conselheiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja). 1875. Anexo nº. 3. *Op. cit.*, p. 63.

⁵⁰⁹ Decreto nº 6.055, de 14 de dezembro de 1875. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=75259&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>

⁵¹⁰ Os caminhos do café., p. 17. Disponível em:

<http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/cafe/02_OsCaminhosDoCafe.pdf> Entre os seus acionistas estavam importantes fazendeiros de café e políticos de Valença, tais como José Vieira Machado da Cunha, o 1º Barão do Rio das Flores, e o comendador Domingos Theodoro d’Azevedo Júnior, genro de Domingos Custódio Guimarães, Visconde do Rio Preto.

⁵¹¹ RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. *Op. cit.*, p. 112.

⁵¹² Decreto nº. 4803 de 18 de outubro de 1871. Concede à Companhia – Estrada de Ferro de Macahé a Campos autorização para funcionar e aprova os seus estatutos, p. 572 e Decreto nº. 4989 de 26 de junho de 1872. Autoriza a substituição dos Estatutos da Companhia Ferro Carril Nictheroyense, p. 536. Coleção das Leis do Império. In: RABELLO, Andréa Fernandes C. C., *Op. cit.*, p. 97.

incluindo-se também o canal Campos - Macaé. Caso a estrada de ferro de Campos não estivesse construída e o referido canal não desse a navegação a vapor que era esperada, poderia a companhia construir a 2ª seção da mesma estrada, desde que sem garantia de juros e mediante condições estabelecidas em contrato.⁵¹³

Em que pesem os investimentos do Estado e do governo provincial nesses empreendimentos e a participação dos capitais privados, notadamente dos fazendeiros fluminenses na formação daquelas companhias, pensamos ser de interesse da história econômica e política perceber a movimentação daqueles capitais aplicados em estradas de ferro/navegação e as diferentes configurações que assumiram no tempo e por que não dizer, nos outros espaços além daqueles já consagrados pela historiografia como espaços privilegiados do café. Nesse sentido, julgamos importante demarcar alguns contornos da economia do norte fluminense nas décadas de 1870/80, período em que se deu o funcionamento da estrada de ferro de Macaé a Campos. A ligação do norte da província com o Rio de Janeiro era um projeto concebido desde final do XVIII, como vimos, e que se materializou no Regresso quando foi autorizado o levantamento da planta do canal Campos – Macaé. Por todas as razões mostradas nos capítulos anteriores, o canal transformara-se numa espécie de “elefante branco” nas mãos da administração provincial. Por fim, concretizou-se o projeto de comunicação portuária do norte fluminense com o Rio de Janeiro na década de 1870 através da estrada de ferro e da navegação feita pela mesma companhia.

A inauguração da ferrovia na região remodelou o perfil do município, como é possível verificar apenas pela amostra do número de casas comerciais e negociantes na freguesia de São João Batista (cidade de Macaé) para os anos de 1870, 1875 e 1880, extraídos do *Almanaque Laemmert* (Tabela 13). O primeiro desses anos demarca o período inicial de instalação da ferrovia e do porto; o segundo a inauguração do transporte ferroviário e construção do porto na enseada de Imbetiba o último ano permite verificar o perfil dos negócios em fase de funcionamento daqueles serviços. Chamamos atenção para o número de “capitalistas/proprietários” existente no ano de 1880. A fim de tornar mais reduzidas as categorias da tabela, agrupadas arbitrariamente, foram somados 13 capitalistas e 78 proprietários, que aparecem sob o mesmo título em 1875 e separadamente em 1880. Suas atividades indicam o manuseio de capitais usurários e rentistas. Outra questão a destacar é o aumento das casas comerciais na principal freguesia do município nos anos de 1875 e 1880.

⁵¹³APERJ- *Contratos Pendentes de Execução*. Rio de Janeiro. Typ. do Correio Mercantil de M. Barreto, Filhos & Octaviano, rua da Quitanda, n. 55, 1873, p. 24.

Em 1875, para além de lojas de “alfaiate”, “padaria”, “açougue”, “barbeiro”, “sapateiro” e outras, verifica-se o aparecimento de novas casas comerciais de “fazendas e armário”, “molhados e louças”, “secos e molhados”, “botequins e casas de pasto”, “cocheiros e carroças”, “trapiche”, além de “fábrica de cal” e “fábrica de cigarros”.

Tabela 12- Perfil de comércio, lavoura e negócios em Macaé (1870-1875-1880)

Negócios, comércio e lavouras	Freguesia S.J.Batista de Macaé			Outras freguesias de Macaé		
	1870	1875	1880	1870	1875	1880
casas comerciais e serviços	28	146	104	3	35	97
negociantes	42	10	10	48	84	66
atividades fabris	4	9	6	2	6	8
capitalistas /proprietários	-	20	91	-	7	17
trapiches	-	5	4	-	-	-
fazendeiros e lavradores	48	34	43	387	388	384

Fonte: Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o anno de 1863. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert para os anos 1870, 1875 e 1880.

Observa-se o reduzido número de “fazendeiros” e “lavradores” na freguesia da cidade. Verificamos que a maior concentração deles estava nas freguesias de Macabu, com 104 lavradores e fazendeiros e Barreto, com 72 lavradores, 2 fazendeiros de açúcar e 32 de café. Em 1875, as freguesias que seguiram esse perfil de concentração foram de Carapebus e Neves, com 118 e 99 fazendeiros e lavradores, respectivamente. A grande freguesia de Nossa Senhora das Neves, situada na área serrana de Macaé, havia se desmembrado dando origem a duas freguesias, a de Macabu (1855) e do Frade (1872).⁵¹⁴ Esta última, em 1880, apresentava 125 lavradores de café enquanto a de Neves possuía 72 deles. A julgar pelas informações do Almanaque Laemmert, manteve-se estável o número de proprietários fazendeiros e lavradores no município, mas houve crescimento das casas comerciais e do número de “capitalistas” e “proprietários”, como mencionado acima.

⁵¹⁴Como mostra Maria da Conceição Franco Vilela, o processo de criação das freguesias em Macaé teve início com a criação, em 1765, da Freguesia de Nossa Senhora das Neves e Santa Rita do Sertão do Rio Macaé, freguesia que era o marco divisório entre as terras pertencentes à Vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes e as que possuíam termo na cidade de Cabo Frio. A mudança, em 1795, de freguesia curada para freguesia colada, portanto sustentada pelo padroado régio, teria ocorrido em virtude da projeção socioeconômica da região, entre outros fatores. FRANCO, Maria da Conceição Vilela. *A morte conta a vida: sentenciamentos, assassinatos e sepulturas como elementos de construção da memória macaense (1855-1910)*. Dissertação de Mestrado apresentada Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira. Niterói. UNIVERSO, 2009, p. 27, 33.

Verificamos que a redução do número de negociantes nos anos de 1875 e 1880, na principal freguesia “urbana” do município, a de São João Batista de Macaé, indicou expansão dos negócios e casas de comércio no entorno do porto. Doze dos 42 nomes arrolados no Laemmert em 1870 como “negociantes” mantiveram-se dez anos depois com negócios em Macaé. Foi o caso do Barão da Póvoa do Varzim mencionado no Laemmert, em 1880, como negociante matriculado, capitalista e proprietário da mesma forma que Nicolau Alves Viana que, além disso, possuía fazenda e armarinho. Também Eduardo de Natividade Castro, Antonio Pinto Neves, José de Araújo Sá, Joaquim José Rodrigues Torres, Antonio Joaquim da Beja e outros figuram como proprietários e donos de negócios. Possivelmente outros negociantes mencionados em 1870 renovaram seus negócios e constituíram companhias com outros nomes, figurando entre os 91 capitalistas e proprietários arrolados em 1880 e misturando-se aos demais negociantes estabelecidos na cidade. Vale observar também ao longo de uma década o surgimento de novos ramos de negócios e de categorias classificatórias da renda, demarcando a diferença entre “capitalistas” e “negociantes”.

Com efeito, a penetração da Estrada de Ferro na região e o contato mais intenso através do porto de Imbetiba com outros portos, sobretudo o do Rio de Janeiro, produziu sensíveis alterações na dinâmica urbana e no movimento de capitais no município e região. Tomados, entretanto, numa escala macro esses investimentos se constituíam em mais numa das estratégias de acumulação de capitais, próprias de uma economia escravista.

Nesse ponto, retomamos o caráter conservador das ferrovias da província no sentido apontado por Almir Chaiban, Andréa Rabello e Maria Lucia Lamounier. Expressões do capital mercantil, as estradas de ferro fluminenses em funcionamento na década de 1860 foram movidas pelas demandas dos interesses da lavoura, sobretudo aquelas da região do Vale. No jogo de forças da Assembleia nas décadas de 1850 e 1860, dos 238 deputados que frequentavam as sessões, 145 (61%) deles havia demonstrado clara vinculação com algum município, como mostra Gouvêa, sendo expressivo o número de deputados identificados com os interesses do Vale do Paraíba. Considerando-se, entretanto esse número por município e não por região, a autora aponta também para Campos como o município de maior representação de deputados na Assembleia.⁵¹⁵ Certamente os interesses de fazendeiros campistas, conjugados aos de capitais ávidos por novos investimentos concorreram para essa nova fase de expansão das linhas férreas para o leste da província fluminense.

⁵¹⁵ GOUVÊA, Maria de Fátima S. *Op. cit.*, pp. 301, 302.

O capital mercantil fez-se presente na formação das companhias de estradas de ferro da província. Referindo-se a seus efeitos, Wilson Cano destaca ser aquele capital uma “esdrúxula combinação de atraso, modernidade, subdesenvolvimento, relações pré-capitalistas e capitalismo”⁵¹⁶. As áreas onde predomina revelam o traço conservador que lhe dá sustentação acrescenta o autor, uma vez que o controle da produção local e dos aparelhos de Estado constitui o móvel fundamental de sua reprodução.⁵¹⁷ À medida, entretanto, que diminua o atraso ou o grau de desenvolvimento numa região, graças à penetração de outras formas de capital e da ação modernizadora implementada pelo o Estado, o capital mercantil perde seu poder⁵¹⁸, subordinando-se à nova forma ou modernizando-se.

Vale observar que o autor desenvolve uma análise explicativa para interpretar o perfil econômico e social de territórios brasileiros considerados atrasados ou subdesenvolvidos do Nordeste e Amazônia, e também de áreas como o vale do Jequitinhonha (MG) e do Ribeira (SP) no período áureo da industrialização brasileira (1930-1980). Aponta Wilson Cano para a curiosa relação existente entre a dominação gerada por aquele capital e o subdesenvolvimento dos espaços sob seu domínio. Embora alguns elementos de sua análise nos pareçam interessantes e extremamente visíveis, sobretudo em se tratando de áreas interioranas marcadas ainda hoje pela forte imbricação entre a política local e os negociantes, pensamos serem cabíveis algumas observações.

Sustenta o autor que as metamorfoses incompletas do capital mercantil mal conseguem esconder a essência reacionária de sua formação, marcada pela herança mercantil, escravista e colonial, responsáveis pela perpetuação do atraso. Grosso modo, esse capital só encontra limites na ação do Estado. Este atuaria como difusor da modernidade e promotor de uma política econômica e uma legislação social e tributária progressistas⁵¹⁹. Temos, como nota Cano, que a penetração do capital moderno, seja ele público ou privado, nas áreas de domínio do capital mercantil faria sua expulsão arrebatando com as técnicas arcaicas não-capitalistas.

Tal premissa sobre esse protagonismo do Estado a nosso ver, remete ao pensamento social da década de 1930, segundo o qual a atuação de um Estado moderno e sua penetração na sociedade seria a fórmula para implodir os bolsões de atraso e as relações de mando

⁵¹⁶ CANO, Wilson. “Reflexões sobre o papel do capital mercantil na questão regional e urbana do Brasil”. Texto para discussão. IE/UNICAMP, Campinas, n. 177, maio 2010, p.1. Disponível em: <<http://www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=1807&tp=a>>

⁵¹⁷ *Idem*, p. 4.

⁵¹⁸ *Idem*, p. 2

⁵¹⁹ *Idem*, p.8

herdadas da experiência colonial. Confere ao Estado maior dimensão do que teria de fato, pouco considerando suas tecituras e dinâmica interna ao julgá-lo controlado por agentes do capital mercantil. Mas como reconhece o próprio autor, a missão do Estado não é simples porque sua penetração numa região, juntamente com capitais mais modernos, não implica a expulsão do capital mercantil e mesmo que o fizesse, o capital arcaico sobreviveria, pois estaria presente também no Estado. Da análise de Cano subjaz a onipresença do capital mercantil, sobrevivendo por séculos e adaptando-se a diversas conjunturas econômicas e sociais. Entretanto, entendemos que na sua relação com o Estado, outras formas de capital – sejam industriais, financeiros ou rentistas - não se furtam de lançar mão dos mesmos recursos para sua reprodução ao buscarem vantagens e financiamentos junto aos poderes públicos.

As considerações de Cano contribuem para analisarmos a permanência das estruturas de poder, sobretudo na área interiorana da qual tratamos, considerando os mecanismos de perpetuação no tempo das elites econômicas e grupos políticos locais e regionais. Entretanto, no afã de esquadrinhar as estratégias de sobrevivência do capital mercantil, o autor deixa-se levar por certo esquematismo que se por um lado instrumentaliza a análise, de outro pode induzir a simplificações.

Ao discorrer sobre o papel da história econômica nos estudos sobre a exclusão social no Brasil, João Luis Fragoso aponta para as mudanças no padrão de investimentos da elite brasileira e a criação de distintos mecanismos de exclusão social desde o período colonial. No Rio de Janeiro do século XVII, a distribuição de mercês e o controle das câmaras haviam favorecido a apropriação de parte dos excedentes coloniais através da interferência nos preços do mercado de alimentos e bens⁵²⁰. As práticas do Antigo Regime teriam persistido no século XVIII ligadas ao comércio e aos negociantes de grosso trato no controle da economia do centro-sul da América portuguesa em conexão com a África, Índia e Reino e capitais mercantis acumulados naquele século por algumas famílias seriam aplicados no início do seguinte em prédios urbanos e fazendas escravistas. Como nota Fragoso, em meados dos oitocentos os perfis de investimentos voltariam a mudar, deslocados para aplicações financeiras e rentistas, como bancos, apólices e ações e títulos da dívida pública. Sobre o papel do Estado no mercado de investimentos afirma o autor que “o Estado exercia um papel central nos destinos do ‘mercado financeiro’ do Brasil” o que reforçava a natureza do

⁵²⁰ FRAGOSO, João Luis. Para que serve a história econômica? Notas sobre a história da exclusão social no Brasil, 14. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, n° 29, 2002, p. (.3-28). Disponível em: <<http://www.biblioteca.digital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/download/1296>>

mercado pré-industrial e o papel decisivo da política na economia.⁵²¹ Ressalta ainda a metamorfose da elite econômica da principal praça do país onde o velho capital mercantil combinava com as novas formas de investimentos⁵²². Nesse sentido, pensamos ser adequado considerar para os objetivos desse capítulo o movimento desses capitais diante das oportunidades que se lhes afiguram a produção e as relações sociais escravistas atravessadas por formas capitalistas de investimentos.

Nas décadas de 1870/80 quando da expansão das linhas ferroviárias em direção ao norte fluminense, verificou-se a associação entre os capitais ingleses, de negociantes da praça do Rio de Janeiro, de sócios de companhias de navegação e de fazendeiros locais. Evidenciava-se em Campos naquelas décadas um quadro de notável crescimento econômico que coincidia com a expansão das linhas férreas. Fazendeiros e negociantes “de fora” dos circuitos regionais, mas também os residentes enxergavam ali oportunidades promissoras de investimentos.

Nesse sentido, vale lembrar a importância do porto de Imbetiba para o escoamento da produção do norte da província - gêneros de abastecimento, café, madeiras, açúcar e outros - e também do café de vinha de Cantagalo. Ainda na primeira metade do século XIX a cultura itinerante havia se espreado pela baixada leste fluminense chegando a Campos dos Goytacazes, Espírito Santo e Zona da Mata Mineira. A expansão das vias férreas em direção à região oriental na década de 1870, através da estrada de ferro de Cantagalo e o ramal férreo ligando aquela via à cidade de mesmo nome além da construção da 1ª seção da estrada de ferro de Niterói a Campos, das ferrovias Macaé a Campos e da Campos- Carangola buscaram atender a produção do norte e noroeste fluminense e sul de Minas, ocorrendo no período em que as terras do Vale do Paraíba já se encontravam em franco esgotamento⁵²³.

Nessa mesma década, os subsídios do governo para a formação de engenhos centrais prometiam novo alento à produção açucareira da baixada campista. Além da criação, em 1875, do Engenho Central de Quissamã, na freguesia de mesmo nome, em Macaé, data das últimas décadas do século a criação de outros engenhos importantes como o Engenho Central de Barcelos, em 1878, e o Engenho Central de Pureza, em 1885, localizados nos municípios

⁵²¹ *Idem*, p.16

⁵²² *Idem*, p.17

⁵²³ Nesse sentido, a ferrovia não exerceu o papel de “criadora de terras”, como ocorreu no Oeste Paulista. Cf. ⁵²³ VIEIRA, Wilson. *Apogeu e decadência da agricultura fluminense (1860-1930)*. Dissertação de Mestrado apresentada no Instituto de Economia. Campinas: UNICAMP, 2000, p. 21. (mimeo)

de São João da Barra e São Fidélis, respectivamente.⁵²⁴ Boa parte desses produtos seguia até o porto de Imbetiba de onde partia em direção ao Rio de Janeiro.

Com efeito, julgamos possível considerar pelos dados a seguir, que a expansão ferroviária em direção ao norte fluminense apresentou-se como mais uma entre outras formas de aplicação de capitais em busca de novas oportunidades.

4.2- Porto, navegação e investimentos agrários no pós 1870

No ano de 1887 uma tabela publicada no periódico *O Constitucional*, em circulação no município de Macaé mostrava o volume e valor das cargas despachadas para o porto do Rio pela Estrada de Ferro Macaé a Campos no período de 1878 a 1882. Os dados apresentados não permitem separar a produção desses municípios e de Cantagalo ou outras localidades. Entretanto, a matéria informa que o valor, somente de café e açúcar, transportado por aquela estrada nos exercícios de 1879 a 1881 foi equivalente a 36.156:597\$440 (trinta e seis mil, cento e cinquenta e seis contos, quinhentos e noventa e sete e quatrocentos e quarenta réis), superior ao de outros portos do império para o mesmo período.⁵²⁵ Embora essas informações ultrapassem o balizamento temporal dessa pesquisa (1835-1875), esses dados são reveladoras do volume da produção regional e do papel que o porto exerceu no escoamento daquelas mercadorias. A tabela 13 apresenta uma amostra quantitativa daquelas exportações.

Tabela 13: Movimento da Estrada de Ferro de Macaé a Campos (1878-1882)

Ano	Café (Kg)	Açúcar (Kg)	Diversos(Kg)	Passageiros
1878	16.027.000	7.725.000	18.832.000	29.775
1879	24.776.535	8.675.995	18.480.512	29.386
1880	22.850.319	12.548.053	20.186.326	28.577
1881	29.923.589	9.173.357	22.376.326	29.799
1882	24.554.152	17.101.689	25.801.931	28.434
Total	118.131.595	55.224.094	105.677.095	145.971

Fonte: SEMAPH. *O Constitucional*. Órgão do Partido Conservador. Ano VI. Movimento da Estrada de Ferro de Macaé a Campos. 04 de junho de 1887, n. 314, p. 1.

⁵²⁴PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op.cit.*, p. 41; FARIA, Sheila de Castro S. *Terra e Trabalho... Op.cit.* Sobre o Engenho Central de Quissamã, ver VIANA, Sonia Bayão Rodrigues. *O Engenho Central de Quissamã*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: USP, 1980.

⁵²⁵SEMAPH. *O Constitucional*. Órgão do Partido Conservador. Ano VI- Movimento da Estrada de Ferro de Macaé a Campos. 04 de junho de 1887, n. 314, p. 1.

O porto de Imbetiba havia recebido melhoramentos de acordo com o projeto apresentado pelo engenheiro F. Ewbank da Câmara em agosto de 1873. Era formado por duas montanhas que avançavam sobre o mar limitando seus extremos e apresentava fundo uniforme, de 6 a 8 metros. A formação granítica a descoberto predominava no litoral, revestida de areia. Essa mesma formação constituía as ilhas de Santana e dos Papagaios, que distavam 7 quilômetros e 830 metros, respectivamente, do litoral. O morro da Fortaleza que limitava de um lado o porto de Imbetiba formava ao norte a enseada das Conchas.

Integrado ao porto estava o caminho de ferro que ligava Macaé a Campos⁵²⁶. Com bitolas de 1 metro, a ferrovia distava 48 quilômetros entre Imbetiba e a localidade de Santa Fé de Macabu e a mesma distância até Campos. A 1ª seção apresentava longas extensões regulares e a 2ª desenvolvia-se em terrenos expostos à cheia dos rios necessitando ainda, para sua completa conclusão, de alguns trabalhos como construção de armazéns, estações e obras de consolidação dos terrenos em depressão. Esta última requereu ainda a construção de 11 pontilhões após sua inauguração, a fim de evitarem-se as inundações. Entre as estações, feitas de tijolos e argamassa, cal e cimento, a de Santana era a mais notável.

A Companhia tinha como presidente o Dr. Adolpho Bezerra de Menezes, deputado, membro da Academia Imperial de Medicina e chefe do Clube Liberal do Rio de Janeiro⁵²⁷. O comendador M. J. Rodrigues Torres (talvez parente de Joaquim José Rodrigues Torres, capitalista apontado no Laemmert de 1880)⁵²⁸, possuía um armazém com depósito do café, que vinha de Santa Maria Madalena e Cantagalo pelo caminho de ferro. Pretendia o comerciante projetar a construção da estação até o canal de Campos a Macaé por onde chegariam também os produtos das fazendas de Quissamã. Constava do material rodante um maquinário importado inglês e norte-americano, conforme mostra o mesmo relatório, 6 locomotivas-terrer de *Robert Stephenson & Comp., New- Castle on Tyne*, para o transporte de cargas e de passageiros 1 locomotiva Americana de *Baldwin*, Filadélfia; 15 carros de passageiros, de três compartimentos para 24 pessoas; 46 vagões de carga de 5.000 a 7.000 quilogramas de lotação; 28 vagões abertos; 3 vagões-freio. Informava ainda o relatório

⁵²⁶ A organização de algumas companhias ferroviárias compreendeu a exploração de portos integrada a linhas não só fluviais, mas também de cabotagem ou mesmo de portos importadores/ exportadores, como foi o caso da Estrada de Ferro de Macaé a Campos, concessionária também do porto de Imbetiba, e também a Companhia de Navegação por Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis. RABELLO, Andréa Fernandes C. C.. *Op. cit.*, pp. 68-69.

⁵²⁷ PARADA, Antonio Alvarez. *Op. cit.*, p. 27, (verbete 525), v. 2.

⁵²⁸ Disponível em:

http://camara.itaborai.rj.gov.br/centro_memoria/personalidades/conteudo_visconde_de_itaborahy.htm

existirem prontos na Inglaterra 58 carros⁵²⁹. A velocidade habitual das viagens era de 25 a 30 quilômetros na 1ª seção e na seguinte não excedia 16 quilômetros por hora. Incluía parada nas estações da seguinte forma:

**Tabela 14: Companhia Estrada de Ferro de Macaé a Campos
Horários dos Trens**

N.1- Imbetiba para Campos

Estações	Chegadas	Partidas
Imbetiba		10-00
Macaé	10-10	10-20
Santana	10-55	11-0
Carapebus	11-40	11-45
Macabu	12-45	1-15
Batalha	2-00	2-00
Dores	2-15	2-15
Guriri	2-40	2-45
Ururaí	3-20	3-20
Campos	4-00	

N.2- Campos para Imbetiba

Estações	Chegadas	Partidas
Campos		10-00
Ururaí	10-40	10-40
Guriri	11-15	11-20
Dores	11-45	11-45
Batalha	12-00	12-00
Macabu	12-45	1-15
Carapebus	2-15	2-20
Santana	3-00	3-05
Macaé	2-40	3-50
Imbetiba	4-00	

Fonte: IHGB- Melhoramento do porto de Imbetiba e o Caminho de ferro de Imbetiba a Campos em agosto de 1873. Rio de Janeiro. *Op. cit.*, p. 11.

⁵²⁹IHGB- *Melhoramento do porto de Imbetiba e o Caminho de ferro de Imbetiba a Campos em agosto de 1873*. Rio de Janeiro. Publicação Oficial. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1875.

Produtos como café, fumo, algodão e couros pagavam por tonelada métrica na maior distância, incluindo a navegação a vapor, 16\$670 (dezesesseis mil seiscentos e setenta réis). Se o transporte fosse apenas pela linha férrea, pagava-se 8\$170 (oito mil cento e setenta réis). O preço pela arroba transportada de Campos para o Rio de Janeiro era de 250 réis; de Campos a Imbetiba, 122 réis, e de Imbetiba até o Rio de Janeiro 128 réis⁵³⁰. As tarifas para os passageiros correspondiam a 30\$000 na 1ª classe e 15\$000 na 3ª classe, inexistindo a segunda.

Iniciado o tráfego, de junho a meados de setembro de 1875, a companhia transportou um total de 1.637 passageiros, na 1ª classe e 5.253, na 2ª classe, totalizando 6.890 passageiros. Em mercadorias, transportou 944.293 quilos totalizando 154:658\$800 (cento e cinquenta e quatro contos, seiscentos e cinquenta e oito mil e oitocentos réis). Para a conclusão das obras ainda incompletas em alguns pontos da linha, buscava a Companhia Macaé a Campos obter um empréstimo de 3.000:000\$000 (três mil contos de réis), solicitado ao poder Legislativo, obrigando-se a 7% de juros e à amortização em 10 anos.⁵³¹

O relatório sobre o movimento do tráfego feito pela Companhia Macaé a Campos não deixa dúvidas de que o dinamismo do porto de Imbetiba devia-se, principalmente, às atividades da linha férrea e não às do canal Campos- Macaé. Informa o documento que

Campos, por exemplo, envia diariamente para Macaé 10 a 12 vagões de mercadorias, que carregam, termo médio, 100 sacas de açúcar (6.000 quilogramas) cada uma. Quando visitamos o caminho de ferro, os armazéns de Santa Fé de Macabu e Santana regurgitavam de mercadorias, que não tinham expedição mais pronta por falta de material rodante. Apesar disso, os vapores da Companhia, que carregam ordinariamente cinco mil a cinco mil e seiscentas (5.000 a 5600) sacas de café e açúcar ou 336.000 quilos, e fazem mensalmente 9 viagens de ida e volta, realizam mais de uma viagem extraordinária, tal é a afluência das cargas.⁵³²

⁵³⁰IHGB- Melhoramento do porto de Imbetiba e o Caminho de ferro de Imbetiba a Campos em agosto de 1873. Rio de Janeiro. Publicação Oficial. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1875, pp. 13-14.

⁵³¹A renda bruta da Companhia era de 1.516:000\$000 e deduzidos os custeios de 534:000\$000, chegava-se à renda líquida de 982:000\$000. Essa renda equivalia a 12,5% do capital de 7.800:000\$000. Era proposto o pagamento de 433:320\$000, equivalente a 7% de juros do empréstimo que a Companhia pretendia obter. Os números mostram que os negócios da Companhia eram suficientemente promissores na ocasião. *Op. cit.*, p. 18.

⁵³²IHGB- Melhoramento do porto de Imbetiba e o Caminho de ferro de Imbetiba a Campos em agosto de 1873. Rio de Janeiro. Publicação Oficial. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1875, p. 15.

As exportações feitas pela Companhia incluíam a produção dos vales do Paraíba, Muriaé e Pomba⁵³³, assim como os municípios de Cantagalo e Santa Maria Madalena. A fim de projetar sobre uma base segura o valor total do comércio entre Macaé e Campos, a Companhia considerou nos seus cálculos “que do valor total do comércio de Macaé e Campos, só 6.000 arrobas utilizem a viação férrea e a navegação a vapor”, lembrando, entretanto, estar o número aquém do valor real das importações e exportações realizadas.

Convém observar a curiosa menção às atividades do porto feita pelo memorialista macaense Antonio Alvarez Parada. Afirma o autor ter havido “paralisação do desenvolvimento comercial” de Macaé na década de 1880 devido à falência sucessiva das grandes casas comerciais, ao abuso do crédito, à saída do município de braços necessários à agricultura, ao esvaziamento da lavoura e descentralização do comércio, que teria saído da cidade para os distritos e, por último, “o monopólio da navegação marítima pela Companhia Macaé a Campos”. Todavia, afirma o autor terem-se unido todos “em busca da melhor saída para a situação, o alfandegamento do porto”.⁵³⁴

Ao que parece, a grita pelo “alfandegamento” do porto de Imbetiba esteve no centro das disputas entre negociantes macaenses e a companhia da estrada de ferro e, possivelmente, o memorialista Antonio Alvarez Parada serviu-se dos jornais locais para afirmar ter ocorrido naquele período o esvaziamento das atividades comerciais em prejuízo dos macaenses. A campanha para a criação da alfândega envolveu comerciantes e grupos maçônicos ligados à loja “Perseverança 2”, que “agiram diretamente ou através de seus políticos” entre os quais destacou-se o Conselheiro Almeida Pereira, genro do 1º visconde de Araruama, que em circular de setembro de 1881, pedia a habilitação do porto de Macaé⁵³⁵.

Segundo o jornal *O Constitucional*,⁵³⁶ em favor daquela causa estava o renomado saquarema, Francisco Belisario Soares de Souza, que em 5 de setembro de 1882 teria, como Ministro da Fazenda, pronunciado eloquente discurso em favor da alfândega, discurso que não encontramos. Verificamos que nas legislaturas de 1862-1863, 1866-1867 e 1868-1869 o

⁵³³O rio Pomba é um dos principais afluentes da margem esquerda do rio Paraíba do sul. O vale do rio Pomba constituiu-se na principal zona cafeeira de Minas Gerais na região da Mata. A respeito do café em Minas cf. PIRES, Anderson. *Capital Agrário, Investimentos e Crise na Cafeicultura de Juiz de Fora 1870/1930*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em História da UFF, 1993; SARAIVA, Luiz Fernando. *Um Correr de Casas, Antigas Senzalas: A transição do trabalho escravo para o livre nas fazendas de café, 1870 – 1900*. Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em História da UFF, 2001.

⁵³⁴ PARADA, Antonio Alvarez. *Op. cit.*, p. 116, (verbete 231), v.1.

⁵³⁵ *Idem.*

⁵³⁶ SEMAPH- *O Constitucional*. *Op. cit.*, p. 1

mesmo havia tomado assento na Assembleia provincial representando o 2º distrito, o de Campos.

O jornal do Partido Conservador, *O Constitucional*, com o qual colaborava diretamente o grupo político de Quissamã funcionou como porta voz dos interesses da liderança política local, representada pelos filhos e genros do já falecido visconde de Araruama. A edição de 04 de junho de 1887 fazia menção à defesa feita por Belisário de Soares de Souza em 1882 ao “alfandegamento”. Na referida fala da qual não encontramos registro apenas o comentário do jornal, o político teria ressaltado a importância do porto de Macaé, ponto inicial de uma estrada de ferro ligada a outras linhas férreas da região, e cujas exportações alcançavam a cifra de 36.156:597\$440. O objetivo da matéria era o apoio a mais de 1.000 reclamantes que bradavam às autoridades do Império pela criação da alfândega de Macaé. Embora não tenhamos encontrado o referido discurso, o periódico retomava as argumentações do político de que, se o porto de Macaé se comunicasse diretamente com os portos estrangeiros e se fossem desprezadas as mercadorias sob a rubrica “diversos”- que incluía também artigos de exportação - considerando-se apenas o café e o açúcar que saíam pelo porto de Imbetiba, “o valor de sua exportação o colocaria em sexto lugar entre todos os portos do Império!”⁵³⁷

Exagero ou não, a defesa era reforçada pelos valores das exportações dos principais portos brasileiros nos anos de 1879, 1880 e 1881, como segue abaixo, onde é possível situar o valor acima referido entre as exportações das províncias do Pará e do R. G. do Sul, como mostra a tabela 15.

⁵³⁷ A matéria informava ainda que a Mesa de Rendas de Macaé já se achava autorizada para o comércio direto de alguns gêneros, mas eram restritas as concessões. Havia, entretanto, uma casa comercial em Macaé que já vinha recebendo e expedindo gêneros para o Rio da Prata e encontrava-se à espera de seu primeiro carregamento de Portugal. SEMAPH- *O Constitucional*- Órgão do Partido Conservador. *Op.cit.*, p 1. Sobre a matéria a favor do alfandegamento, ver também PARADA, Antonio Alvarez. *Op. cit.*, p.86 (verbete 630), v. 2.

Tabela 15: Valor total da exportação de diferentes províncias nos três (1879, 1880, 1881)

Províncias	Valor das exportações
Rio de Janeiro	333.486:000\$
São Paulo	90.239:500\$
Pernambuco	56.675:800\$
Bahia	50.086:000\$
Pará	45.195:000\$
R.G. do Sul	25.659:000\$
Alagoas	14.408:000\$
Maranhão	10.818:000\$
Sergipe	8.226:000\$
Paraná	8.066:000\$
Ceará	7.656:000\$
R.G. do Norte	2.204:000\$
Paraíba	1.945:000\$
Piauí	1.227:000\$
Santa Catharina	842:000\$

Fonte: SEMAPH- *O Constitucional*- Órgão do Partido Conservador. 04 de junho de 1887. *Op. cit.*

Francisco Belisário Soares de Souza pertencia à família de proprietários de terras da região de Itaboraí, na província do Rio de Janeiro. O jornalista colaborou no *Diário do Rio de Janeiro* e ocupou o cargo de Redator do periódico *O Tempo*, órgão do partido Conservador. Advogado e banqueiro foi ainda Diretor do Banco do Brasil entre os anos de 1873 e 1878, além de Ministro da Fazenda do XXXIV Gabinete do II Império (1885-1888) presidido pelo senador João Maurício Wanderley, o barão de Cotegipe. Também foi Senador (06/05/1887 a 24/09/1889) e Conselheiro de Estado, em 1889. Na década de 1860 havia sido deputado à Assembleia provincial nas legislaturas de 1862-63 e de 1866 a 1869. Foi também deputado à Assembleia Geral nos períodos de 1869-1872, 1872-1875, 1º/02/1877 a 14/10/1877, 1882-1884 e 11/02/1885 a 19/08/1885.⁵³⁸

⁵³⁸BRASIL- Congresso. Senado Federal. Secretaria de Informação e Documentação. Dados Biográficos dos Senadores do Rio de Janeiro (1826-2001). 3ª edição revista e ampliada. Brasília: Senado Federal, Secretaria de Informação e Documentação, 2001, p. 103.

Observa-se que a questão do porto de Macaé alcançara uma dimensão que ultrapassava, de longe, o jogo de forças local ou mesmo regional. Ao que parece o grupo político regional de expressiva força, que havia investido grande capital político no funcionamento do canal Campos Macaé e nos negócios da navegação, amargava o dissabor de ver escorrer como água o controle das atividades portuárias pela Companhia Macaé a Campos. Era esse grupo que bradava pela alfândega e arregimentava outras vozes contra o monopólio do transporte exercido pela linha férrea, assim como as atividades de navegação desenvolvidas pelos empresários da estrada de ferro entre os quais se destacavam nomes ligados ao Partido Liberal. Os apelos pela criação da Alfândega de Macaé se prolongaram ainda por alguns anos obtendo êxito apenas em 1896.⁵³⁹ Quanto à companhia da Estrada de Ferro Macaé a Campos, consta no *Almanaque Laemmert* de 1875, que a empresa possuía um capital de 5.000 contos divididos em ações de 200\$000, subscritas 3.000,⁵⁴⁰ tendo seu porto em “Imbitiba” com três vapores em funcionamento e sede na Corte. O escritório geral ficava nas imediações do porto, também em “Imbitiba”.

As tensões envolvendo o porto de Imbetiba são reveladoras dos embates entre o antigo grupo econômico e político local ligado ao Partido Conservador e os novos empresários da estrada de ferro e da navegação identificados com os projetos liberais e defensores da intensificação das atividades portuárias.

O decreto n.º. 1.746 de 13 de outubro de 1869 autorizava o Governo a contratar a construção de docas e armazéns para cargas, descargas e guarda de mercadorias nos diferentes portos do Império. Os empresários que executassem obras de melhorias nos portos receberiam o direito de exploração das tarifas na forma de concessão de serviços públicos. Também, segundo o decreto, ficava permitida a participação de investidores estrangeiros naqueles negócios, o que para César Honorato revela a intenção do governo imperial de atrair capitais externos, notadamente os ingleses, tendo em vista “que o padrão portuário para todo o mundo alterava-se na escala industrial e na magnitude de capital”⁵⁴¹ que os empresários nativos não

⁵³⁹PARADA, Antonio Alvarez. *Op. cit.*, p. 50, (verbete 98), v. 1. Pelo Decreto n.º 2.260 de 16 de abril de 1896 abria o Ministério da Fazenda o crédito de 43:983\$700 para conclusão das obras do edifício destinado à Alfândega de Macaé, no Estado do Rio de Janeiro. A Alfândega, entretanto, seria extinta pouco tempo depois, pelo Decreto n.º. 1.178 de 16 de janeiro de 1904. Disponível em: <www.receita.fazenda.gov.br/memoria/aduana/unidades>

⁵⁴⁰ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o anno de 1875. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1875, p. 150.

⁵⁴¹HONORATO, César. “O Estado imperial e a modernização portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2 edição revista. São Paulo. Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002, p. 173.

teriam como arcar com recursos próprios. Apesar dos intentos do Governo no incentivo daqueles investimentos vários daqueles projetos malograram como mostra o autor.⁵⁴²

No mesmo ano do decreto, em 1869, o trecho entre Campos e Quissamã havia sido inaugurado com a navegação a vapor para o transporte de cargas e passageiros. A primeira viagem ocorreu no vapor denominado *Macabu*, que fazia a linha de navegação entre a localidade de São João de Macabu e a freguesia de Quissamã. Levava a bordo o Conselheiro Almeida Pereira entre outros passageiros⁵⁴³. O vapor havia partido com destino a Quissamã chegando ao destino “sem encontrar obstáculo algum em sua viagem e rebocando pranchas e canoas”. As viagens incluíam os rios Macabu e Ururaí, a Lagoa Feia e o Canal até Campos e seus empresários pretendiam rebocar de 3 a 5 embarcações e 6 pranchas carregadas.⁵⁴⁴ Em setembro daquele ano *O Telégrafo* noticiava que o Conselheiro João de Almeida Pereira e seu sócio, o Dr. Guilherme de Almeida Magalhães haviam obtido do governo provincial a permissão para fazerem a junção do canal ao Rio Paraíba, como vimos no Capítulo 3. Entretanto, o projeto ainda passou por uma sequência de ações desencontradas: a desistência de Almeida Pereira da sociedade; mais tarde, a transferência da concessão que seu sócio fazia em favor da Companhia União Industrial; o embargo da obra para instalação de um sifão no Paraíba; a falência da mesma companhia.

Outros trechos do canal Campos - Macaé prestavam-se a circuitos mais restritos da navegação. O transporte parcialmente abandonado cumpria papel secundário comunicando os centros de produção servidos pelos cursos d'água e os caminhos de ferro. O canal que fora o símbolo do poder da antiga oligarquia quissamaense permanecia sendo objeto de ataques. O jornal macaense *Tribuna do Povo: órgão da democracia, comércio e lavoura*, (não sabemos se de circulação só em Macaé ou na região), de clara orientação liberal, atacava, em 1883, os *poderosos de Quissamã* e, claro, o canal Campos - Macaé. A matéria em questão afirmava ter a empresa representado, a princípio, um capital de 4 mil contos de réis sem que o canal trouxesse benefícios à altura daqueles gastos. Quanto ao custo total da obra, temos informações desencontradas: algumas fontes de época apresentam estimativas entre 2 mil e 3 mil contos de réis sobre o valor da obra. O historiador Alberto Lamago se referiu a 3 mil

⁵⁴²Foi o caso do Porto de São Luiz do Maranhão, melhoramento proposto por Sir John Hawkshaw, em 1876 de construção de um dique que não conseguiu efetivar, e do Porto de Salvador, para a qual foi incorporada em 1872m em Londres a Companhia sob o nome “Bahia Docs Company Limited”, dissolvida em 1879. HONORATO, César. “O Estado imperial e a modernização portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). .

⁵⁴³BNRJ- *O Telégrafo*. Gazetilha. Ano III. Macaé. 09 de maio de 1869, n.º 210, p. 2.

⁵⁴⁴BNRJ- *O Telégrafo*. Gazetilha. Ano III. Macaé. 13 de maio de 1869, n.º 211, p. 1.

contos de réis.⁵⁴⁵ O articulista do *Tribuno do Povo*, entretanto, vai mais longe ao afirmar que decorridos quase 30 anos de juros acumulados – a publicação data de 1883 – elevara-se aquele capital “a 12 mil contos sem que a província e os dois municípios auferissem resultado algum (...) só servindo o canal para afastar qualquer outro melhoramento entre os muitos de que necessita[va] o nosso município”.⁵⁴⁶

A questão que mais nos chama a atenção na matéria, no entanto, refere-se às hostilidades políticas envolvendo o que chamamos de “o grupo do canal” e “o grupo da Estrada de Ferro.” Mencionando as empresas que se formaram para “dar riqueza ao município”, como a Estrada de Ferro Macaé a Campos, a Barão de Araruama e a Ferro Carril Macaé e Imbetiba com as quais, afirmava o articulista, muitos capitalistas da região haviam concorrido com seus capitais. Entretanto, acusava: os “patricios de Quissamã trancaram suas arcas para este grande melhoramento provincial!”.⁵⁴⁷

Entendemos que esse “trancamento de arcas” nada mais foi do que a opção de investimento feita pelo antigo grupo de Quissamã que havia apostado no canal desde a década de 1830, mas em meados da década de 1870, após a morte de José Carneiro da Silva e a desistência de Almeida Pereira da companhia de navegação a vapor pelo canal, decidira pela aplicação dos capitais familiares na Companhia Engenho Central de Quissamã, inaugurada em 1877, obtendo garantia de juros do governo imperial. Vale observar que em nossa pesquisa de mestrado, ao analisarmos o perfil dos investimentos desse grupo, percebemos um padrão voltado, essencialmente, para os investimentos em terras e escravos.

Entre os inventários analisados estavam o do médico, filho do saquarema Eusébio de Queiroz Coutinho Matoso da Câmara, o Dr. Eusébio de Queirós Matoso Ribeiro da Câmara, falecido em julho de 1885. O inventário foi aberto por sua esposa, Raquel Francisca de Castro Carneiro Mattoso, filha do Visconde e Viscondessa de Araruama. Além de gado, fazendas, terrenos situados nas margens do canal, benfeitorias e outros bens, Eusébio deixou 110 ações da Companhia do Engenho Central de Quissamã, que totalizavam 22 contos de réis, e 79 escravos. Seu patrimônio somava 113:499\$000 (cento e treze contos, quatrocentos e noventa e nove mil réis) e entre os bens de raiz havia lavouras de cana. O inventário não menciona fazendas de café. Suas lavouras abasteciam de cana o Engenho Central.⁵⁴⁸

⁵⁴⁵ LAMEGO, Alberto. Macaé à luz de documentos... *Op. cit.*, p. 136.

⁵⁴⁶ BNRJ- *Tribuno do Povo*. Ano XVI. Macaé, 1 de dezembro de 1883. n.º 1, p. 1.

⁵⁴⁷ *Idem*.

⁵⁴⁸ PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, p. 97.

Os ativos patrimoniais do conselheiro Almeida Pereira, genro do visconde de Araruama embora revelassem investimento em café e outras culturas além da cana, também denotaram forte concentração em terras/benfeitorias e escravos, estes últimos, em número de 165, representando mais de 50% de seu patrimônio. Em 1879, seus bens somavam 333:382\$000 (trezentos e trinta e três contos, trezentos e oitenta e dois mil réis), encontrando-se, em grande parte penhorados ao Banco do Brasil em troca de um empréstimo tomado ao capitalista do município de Campos, Antonio José de Magalhães.⁵⁴⁹

Currais, fazendas, bens de raiz, 210 ações da Companhia Engenho Central de Quissamã e 214 escravos integravam o patrimônio da Viscondessa de Araruama que teve os bens arrolados em partilha requerida por um de seus filhos, o Comendador José Caetano Carneiro da Silva, em 1879. Seus bens somavam 490:620\$500 (quatrocentos e noventa contos, seiscentos e vinte mil e quinhentos réis), “fora os adiantamentos em escravos e dinheiro distribuídos aos filhos, como parte referente à legítima materna”, sendo seu valor elevado para 647:615\$600 (seiscentos e quarenta e sete contos, seiscentos e quinze mil e seiscentos réis)⁵⁵⁰. O maior percentual de investimentos, cerca de 41,9%, estava em escravos; seguido de casas, terrenos e terras, além de animais, benfeitorias e outros. Era tipicamente um perfil de riqueza colonial. Essa antiga fidalguia rural, afetada pelos endividamentos que drenavam a lucratividade das lavouras e obrigada a pegar empréstimos nas mãos dos credores “capitalistas” e banqueiros acabaria trilhando o caminho do empobrecimento.

Mesmo o barão da Póvoa do Varzim, ao qual já nos referimos no início do capítulo, “capitalista” e representante do Banco da Póvoa e outros de Portugal, além de presidente da Companhia Ferro Carril de Macaé, ao falecer, em 1897, deixou um patrimônio orçado em 36:414\$650 (trinta e seis contos, quatrocentos e quatorze mil réis, seiscentos e cinquenta réis). Deduzidos os impostos devidos ao Estado, restavam 27:263\$700 (vinte e sete contos, duzentos e sessenta e três mil e setecentos réis) a serem divididos entre três herdeiros e ainda um débito, reclamado por uma herdeira direta do casal. A fim de saldar seus compromissos financeiros foram levados vários objetos a leilão na porta do seu chalé.⁵⁵¹

No município de Campos, Sheila de Castro Faria cita o caso do Barão da Lagoa Dourada que se suicidou, em 1876, por achar-se falido e endividado. Afirma a autora que entre as décadas de 1880 e 1890, a venda de unidades de terras em Campos foi significativa,

⁵⁴⁹ *Idem*, p.100.

⁵⁵⁰ *Idem*, p.95.

⁵⁵¹ *Idem*, p.103.

sobretudo por parte daqueles que ostentavam títulos de nobreza. Onze áreas no valor médio de 21:596\$910 (vinte e um contos, quinhentos e noventa e seis mil, novecentos e dez réis), cada, foram vendidas no referido período, procedimento este que se diferenciava dos anos anteriores, marcados pelo acúmulo de terras.⁵⁵²

A falência de boa parte dessa antiga fidalguia rural em Campos e também de Macaé parece demarcar um aspecto particular no comportamento daqueles capitais, de feições tipicamente rurais. Denota sua pouca diversificação. Alocados nas atividades produtivas escravistas e pouco afeitos aos investimentos ligados as atividades financeiras e especulativas, aqueles capitais, constituídos desde o século XVIII na região, experimentaram a partir da segunda metade do XIX reduzidas condições de reprodução e acumulação.

Endividamentos e falências deram a tônica das referidas análises. Em Macaé, as fortunas rurais apresentaram nas últimas décadas da escravidão um perfil de investimentos centrado principalmente em escravos, animais, terras, benfeitorias e ações do Engenho Central de Quissamã. Sobre esses grupos a abolição do trabalho escravo repercutiu de forma mais severa levando aqueles patrimônios à bancarrota.

Em Campos dos Goytacazes a redução das transações envolvendo terras e hipoteca teria sido um dos reflexos da estagnação do crédito no desdobramento da crise que atingiu as lavouras escravistas no pós 1850, como afirma Sheila de Castro, especialmente nas duas últimas décadas que antecederam a abolição. A decadência das fortunas rurais ocorreu ao mesmo tempo em que novos grupos passaram a assumir o comando das usinas e engenhos centrais. Depois da abolição, esses novos “capitalistas”, como aponta a autora, assumiram o controle sobre a produção canavieira campista. A venda de terras por parte da antiga aristocracia rural e a emergência de sociedades agrícolas e comerciais sobre o comando dos novos capitais desenhou o contorno das mudanças em curso naquela sociedade escravista. Entretanto, a nosso ver a riqueza rural passada de mão representou apenas uma das pontas do *iceberg* de empreendimentos agrícolas, investimentos financeiros e atividades rentistas percebidos pela autora cuja análise, situada na crise da escravidão, debruçou-se principalmente nos seus efeitos sobre o capital mercantil, alocado na produção canavieira.

⁵⁵² FARIA, Sheila de Castro S. *Terra e Trabalho... Op. cit.*, p. 244.

Sobre o perfil das inversões de capitais em Campos, Walter Luiz C. Pereira chama atenção para o volume das atividades financeiras naquele município nas duas décadas anteriores ao fim da escravidão. Ao abordar o tema, no contexto do dinamismo da economia campista, o autor questiona os conceitos de “crise” e “decadência” adotados por Faria, dada a expressiva disponibilidade de crédito por parte dos bancos da praça de Campos.

Sobre as estradas de ferro que cortavam o município de Campos, Walter Pereira informa que pelos trilhos da E.F. Campos - São Sebastião foram transportados, em 1883, “46 mil pessoas com suas quatro locomotivas e oito carros de passageiros, 7.890 toneladas de mercadorias e 1.803 animais, registrando um resultado positivo de 11,6 contos”⁵⁵³. Tamanho era o dinamismo da região, que a Estrada de Ferro Carangola fazia a ligação do extremo norte da província do Rio de Janeiro até Minas Gerais e próximo ao Espírito Santo, percorrendo, aproximadamente, 150 quilômetros de extensão. Em 1883, a ferrovia auferiu um lucro de 263:000\$000 (duzentos e sessenta e três contos de réis) para, em 1886, com 188 quilômetros, transportar 51 passageiros, “32 mil toneladas de mercadorias (12 mil toneladas de café, dois mil de açúcar e 18 mil toneladas de mercadorias diversas) e 2.623 animais”.⁵⁵⁴

Os dados levantados pelo autor sobre a economia campista autorizam-no a afirmar que o município no período de crise do trabalho escravo apresentava outros matizes, configurando um perfil de investimentos monetários e especulativos surpreendente. Debruça-se o autor sobre outras formas de capital incitando novas investigações sobre a região e reforçando a importância econômica e política de Campos, questão já sinalizada por Maria de Fátima Gouvêa, Renato Lemos e Maria Isabel de Jesus Chrysostomo ao mencionarem a disputa daquele município com Niterói em vários momentos ao longo do século XIX no intuito de tornar-se capital da Província Fluminense.⁵⁵⁵

Estradas de ferro construídas, inicialmente, com capitais privados – como a Estrada de Ferro Campos - São Sebastião, a Estrada de Ferro do Carangola ou Campos-Carangola, a Estrada de Ferro de Santo Antônio de Pádua além da Macaé - Campos – funcionavam

⁵⁵³ PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. *Francisco Ferreira Saturnino Braga: negócios e fortuna em Campos dos Goytacazes*. pp. 19-20. (Texto manuscrito).

⁵⁵⁴ *Idem*, pp. 21-22.

⁵⁵⁵ GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, p. 33. LEMOS, Renato Luis do Couto Neto. “Como açúcar no café: escravidão, ideologia e política no republicanismo fluminense”. In: TELO, Andréa Corte da (org.). *História Fluminense: novos estudos*. Niterói: FUNARJ/ Imprensa Oficial, 2012. (Centro de Estudos de História Fluminense); CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. “Campos: a capital sonhada de uma província desejada (1835-1897)”. *História* (São Paulo), vol. 30, n.º.1, p. 56-89, 2001. Disponível em <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=SO101-90742011000100004&script=sciarttext> >

ativamente⁵⁵⁶. Constam no *Almanak* campista, consultado por Walter Pereira e utilizado nesse capítulo, várias instituições financeiras como a *Caixa Econômica de Campos*, o *Banco de Campos* e no *Banco Commercial e Hypotecário de Campos*, além de companhias de seguros como a *Companhia de Seguros Marítimos, Terrestres São Salvador* e a *Companhia de Seguros Marítimos, Terrestres e de Escravos Perseverança* com sede na cidade. O dinamismo das atividades econômicas e das operações rentistas em Campos podem ser verificados também na crescente produção do açúcar para o período indicado, além da tentativa de ganhos maiores em produtividade. Os indicativos econômicos apresentados pelo autor mostram um perfil pouco conhecido do norte fluminense para o período. Sobretudo na década de 1880, quando a economia cafeeira fluminense apresentava flagrantes sinais de declínio na região do Médio do Vale do Paraíba (Vassouras, Valença, Paraíba do Sul e outras)⁵⁵⁷, a partir de 1882 o norte fluminense dava sinais de crescimento econômico nos trilhos das estradas que seguiam para Minas e Espírito Santo levando-o a afirmar que,

(...) A ferrovia que unia o Rio de Janeiro a Minas Gerais e ao Espírito Santo auferiu, m 1883, renda no valor de 561 contos, sendo 447 contos relativo ao transporte de mercadorias e 87 contos resultante do transporte de passageiros. Naquele ano, a Estrada de Ferro do Carangola apresentaria um lucro de 263 contos. Três anos depois, em 1886, já com seus 188 quilômetros, a estrada de Ferro Campos-Carangola transportaria 51 mil passageiros, 32 mil toneladas de mercadorias (12 mil toneladas de café, dois mil de açúcar e 18 mil toneladas de mercadorias diversas) e 2.623 animais. O transporte de mercadorias apresentava aproximadamente 80% de suas receitas.⁵⁵⁸

A produção açucareira fluminense desenvolvia-se, principalmente, em Campos, Macaé e Cabo Frio. Na baixada campista, sua importância remontava a fins do século XVIII⁵⁵⁹, mantendo-se, na segunda metade do XIX como importante área de cultura canavieira do Rio de Janeiro. Localizado na fronteira com o Espírito Santo e Minas e cortado pelo rio Paraíba do Sul, principal artéria fluvial da província, o município de Campos dos

⁵⁵⁶ Com efeito, as ferrovias que cortavam a região, como a Cantagalo e a Macaé a Campos, contaram com garantias de juros de 7% da província, num período de 30 anos. Outras obtiveram empréstimos avalizados pelo governo provincial, a exemplo da E.F. Campos a São Sebastião, contratada em 1869 e posta em funcionamento em 1873. Seus empresários eram João de Sá Vianna e Rodolfo Evaldo Newbern. PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. *Francisco Ferreira Saturnino Braga: negócios e fortuna em Campos dos Goytacazes*. p. 18.

⁵⁵⁷ STEIN, Stanley. *Op. cit.*; SALLES, Ricardo. *Op.cit.*

⁵⁵⁸ PEREIRA, Walter Luis C. M.. *Op. cit.*, p. 23.

⁵⁵⁹ FRAGOSO, João Luis. *Op. cit.*, FARIA, Sheila de Castro. *Op. cit.*

Goytacazes ocupava papel de destaque sendo, inúmeras vezes, mencionado nos relatórios provinciais pela fertilidade de seus campos e a importância de suas vias fluviais.⁵⁶⁰

Os números desse dinamismo podem ser verificados também nas exportações que seguiam para o Rio de Janeiro. Queixando-se da ausência de dados estatísticos que discriminassem a produção de café procedente de Campos e que era exportada junto com a do sul de Minas e de São Fidélis, os campistas fizeram suas próprias estimativas abrangendo os anos de 1852 a 1881. O *Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da cidade de Campos*⁵⁶¹ informa o volume e valores da produção de café, açúcar e, aguardente do período, como se verifica na tabela 16 a seguir.

Tabela 16- Média da exportação de Campos para o Rio de Janeiro (1852-1881)

Decênios	AÇÚCAR			AGUARDENTE			CAFÉ		
	Kg	Preço Médio	Valor Total	pipas	Preço Médio	Valor Total	kg	Preço Médio	Valor Total
1852 a 1861	8.797,99	160	1.415:634\$020	6.998	61\$900	432:393\$900	552.000	331	178:712\$000
1862 a 1871	13.686,93	204	2.845:553\$253	7.099	83\$100	564:516\$000	974.000	407	397:080\$000
1872 a 1881	16.756,63	184	3.071:304\$246	7.966	82\$000	651:661\$000	1.801,80	448	807:206\$400

Fonte: Almanak de Campos, *Op. cit.*, p. 56.

Embora o açúcar permanecesse como o primeiro produto de exportação campista em volume produzido, observa-se também o crescimento da produção cafeeira e seus avultados rendimentos em vista da valorização do produto no mercado. Vale notar que em 1885 já as freguesias cafeeiras de Natividade (Carangola), Bom Jesus e Santo Antonio de Guarulhos haviam se desmembrado de Campos.

Além desses produtos o *Almanak* destacava a cultura do algodão e a montagem de uma fábrica de tecidos pelo “capitalista” Francisco Ferreira Saturnino Braga⁵⁶². Outros artigos de exportação, em menor escala, como álcool, goiabada e madeiras foram também mencionados, além de lavouras mercantis e de subsistência como as de fumo, cacau, milho, feijão, arroz e mandioca. O movimento de cargas e passageiros dava-se, majoritariamente,

⁵⁶⁰ Segundo Ismênia Lima Martins, era a região com o maior número de escravos da província. Cf. MARTINS, Ismênia de Lima. *Problemas da extinção do tráfico africano na província do Rio de Janeiro: uma tentativa de análise das dificuldades de reposição da mão de obra na grande lavoura fluminense*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: USP, 1973.

⁵⁶¹ Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da cidade de Campos – compreendendo também os municípios de São Fidélis, Macaé, São João da Barra (Rio de Janeiro). Organizado por João de Alvarenga, para 1885. Ano Segundo. Campos: Typographia do Monitor Campista, rua do Concelho, 58.1884.

⁵⁶² PEREIRA, Walter Luis C. M.. *Op. cit.*

pelas vias férreas que cortavam o município, auxiliadas por companhias de navegação como veremos adiante, não havendo menção significativa à utilização do canal Campos- Macaé, exceto pela referência ao estado de abandono em que se achava.

Originariamente, os grupos políticos do norte fluminense ancoravam-se na tradição da cultura canavieira herdada do século XVIII, quando do avanço sobre as terras, o controle sobre os índios e a montagem dos primeiros engenhos na região. Sobre esse tripé seria erigido capital político e riqueza que lhes permitiram desenvolver o *habitus* de classe⁵⁶³, materializado nos casarões e solares, nas jóias e bens de ostentação e na propriedade escrava.

A conjuntura de 1870 possibilitou que um novo investimento despontasse em Macaé: o Engenho Central de Quissamã. Inaugurado em 12 de setembro de 1877, contou com a subvenção do Governo⁵⁶⁴, e recebia cana de sete engenhos menores: Quissamã, Machadinha, Mantiqueira, São Miguel, Monte de Cedro, Santa Francisca e Melo de propriedade de seus acionistas. Foi fundado com a união dos capitais dos Carneiro da Silva, Ribeiro de Castro, Almeida Pereira e Queirós Mattoso. Constituído por um conjunto de edifícios, sua montagem contou com maquinário da firma estrangeira, a *Cia Five Lille*.⁵⁶⁵

Entre os membros da diretoria do Engenho Central, em 1884, estavam o II Visconde de Araruama (Bento Carneiro da Silva), seus irmãos, o Barão de Ururahy (Manoel Carneiro da Silva), e o Barão de Quissamã (José Caetano Carneiro da Silva) além de seu cunhado, o doutor Eusébio de Queirós Mattoso Ribeiro, juntamente com o irmão Manoel de Queiroz Mattoso Ribeiro. Segundo nos informa o articulista do jornal *Tribuna do Povo*, o governo havia dispensado um capital de 1.000:000\$000 (mil contos de réis) ao Engenho Central, “favor que, em tão alta escala, ainda se não concedeu a empresa congênere, e que tem servido de obstáculo a que no município se erija outra Usina”.⁵⁶⁶

O mesmo jornal havia desferido críticas ao grupo político de Quissamã, queixando-se da ausência de seus capitais nos investimentos ferroviários para a região. Agora voltava à carga indagando sobre o subsídio dado pelo Governo à companhia do engenho central.

⁵⁶³ BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Lisboa. DIFEL. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1989.

⁵⁶⁴ A transição do antigo engenho banguê para o engenho central só foi possível graças à política de apoio desenvolvida pelo Governo Imperial durante as últimas duas décadas do Segundo Reinado, quando o poder político ainda permanecia ligado à antiga oligarquia da indústria do açúcar. Ver VIANA, Sonia Bayão Rodrigues. *O engenho central de Quissamã (1877-1878)*. Dissertação de Doutorado defendida na Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. São Paulo: USP, 1981, p. 8. A respeito dos engenhos centrais em São Paulo cf. MEIRA, Roberta Barros. *Banguês, engenhos centrais e usinas- o desenvolvimento da economia açucareira em São Paulo e a sua correlação com as políticas estatais (1875-1841)*. São Paulo: Alameda, 2010.

⁵⁶⁵ PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op.cit.*, p. 46.

⁵⁶⁶ BNRJ- *Tribuna do Povo*. Ano XVI. Macaé, 1 de dezembro de 1883, n. 1, p. 1.

Àquela altura, perguntava-se o articulista: “onde estão os alicerces dessa influência política, o que a legitima, em que se funda”? Deixemos no ar a questão.

4.3- Ferrovias e centralização política do império no II Reinado

Os elementos que tornaram possível que os plantadores de diversas regiões do território se aglutinassem em torno da Coroa após as conturbadas décadas de 1830 e 1840 ainda são temas em voga no debate historiográfico. Contudo, tem sido recorrente na historiografia sobre império que a centralização política ou a construção de uma ordem interna no II Reinado deu-se em torno da preponderância do Centro-Sul sobre as demais regiões. Esta havia se consolidado na liderança dos proprietários de escravos do Vale do Paraíba fluminense na esteira das exportações do café. Por meio da ação estatal e da condução da direção moral e intelectual dos saquaremas se amalgamaram os interesses e ideologias formadores do que Mattos cunhou como *classe senhorial*, já destacada nos capítulos anteriores.

O império se havia erigido sobre a hegemonia da classe senhorial escravista. Grandes proprietários rurais da zona cafeeira envolvendo as regiões fluminenses, de Minas, São Paulo e a Corte definiram os contornos da classe, como nota Ricardo Salles, “submetendo e incorporando os interesses de outros grupos e classes sociais, tanto da sua quanto de outras regiões do império”.⁵⁶⁷ Esse predomínio da direção saquarema se faria notar mesmo nos períodos em que os conservadores estiveram fora do governo.

Ante a impossibilidade de manter o tráfico de escravos em 1850, novas condições sociais e econômicas facilitaram a ação do governo conservador “permitindo que sua determinação fosse acatada nas regiões e localidades mais interessadas na escravidão e dominadas por sua base social, os grandes fazendeiros escravistas da Bacia do Paraíba”.⁵⁶⁸ Com efeito, apesar da extinção do tráfico atlântico, as lavouras de café fluminenses se expandiram, alimentadas pela reserva de escravos feita no período anterior a 1850, pelo comércio interno de cativos, e subsidiada pela melhoria dos meios de transportes e a implementação de novas técnicas de produção e beneficiamento do café.

⁵⁶⁷SALLES, Ricardo. “O império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado”. p. 1. Fórum da Revista Almanack (texto para debate), p. 1. <http://www.almanack.unifest.br/public/journals/1/Ricardo_salles_texto_forum.pdf>

⁵⁶⁸*Idem*, p. 8.

Ao problematizar o processo de formação do Estado nacional brasileiro a partir do que Dale Tomich denominou de “segunda escravidão”⁵⁶⁹, Ricardo Salles, como já destacamos, debruça-se sobre o papel exercido pelos intelectuais ou pelo grupo dirigente do império no contexto da escravidão e da formação da classe senhorial. Grosso modo, considera as experiências dos dois países, Itália e Brasil do século XIX e suas particularidades: a incidência de condicionantes externos comuns, como o desenvolvimento do capitalismo industrial internacional, e a formação da modernidade ocidental em geral e européia em particular. Nos dois casos, grupos “antigos”, ou intelectuais denominados *tradicionais*⁵⁷⁰, ligados às funções de governo, teriam desempenhado importante papel na formação do Estado.⁵⁷¹ De um modo, inclinaram-se a algumas exigências do liberalismo, ainda que com restrições à participação institucional e representação política; de outro, aliaram-se em maior ou menor grau às classes economicamente ascendentes. Nesse sentido, afirma Salles que,

No Brasil, a elite política luso-brasileira, que desempenhou papel central no processo de independência e afirmação do Estado imperial, aliou-se aos plantadores escravistas da região Sudeste. Em alguns casos, seus membros tornaram-se eles mesmos plantadores. Por outro lado, tanto no reino da Itália quanto no Império do Brasil, grupos social e economicamente dominantes tradicionais em outras regiões – os latifundiários do *Mezzogiorno* italiano e os senhores de terras e de escravos de outras partes da antiga América portuguesa – mantiveram seu poder, mesmo que em posição de subalteridade.⁵⁷²

Como argumenta o autor, o império do Brasil nascia, no contexto americano, num momento de recrudescimento da escravidão. A vitória do Partido da Ordem se dera em vista de sua afinidade com os interesses escravistas⁵⁷³, especialmente dos proprietários do Vale, inseridos na expansão do mercado mundial de café. A base da produção social que concorreu como elemento de coesão dos grupos dominantes no II Reinado foi o café e com ele a

⁵⁶⁹O conceito de segunda escravidão, formulado por Dale Tomich, diz respeito ao recrudescimento da escravidão atlântico, a partir de fins do século XVIII, como resultado e elemento formativo do mercado mundial capitalista. SALLES, Ricardo. “O império do Brasil...”, p.16.

⁵⁷⁰Como afirma Salles, nos dois casos “grupos dirigentes, oriundos do Antigo Regime- aquele aglutinado em torno da monarquia do Piemonte-Sardenha, na Itália, e a elite política luso-brasileira, no Brasil- conduziram os processos de construção dos Estados. SALLES, Ricardo. O império do Brasil no contexto do século XIX... *Op. cit.*, p. 14.

⁵⁷¹Em situação periférica e subalterna no contexto internacional, ainda que distintas, e pressionados pelas forças sociais e políticas oriundas dos desdobramentos da Revolução Francesa, esses grupos passaram por um processo de atualização, definido por Gramsci de *aggiornamento*, a fim de manterem suas posições. SALLES, Ricardo. “O império do Brasil...”, p. 16.

⁵⁷²*Idem*, pp. 14-15.

⁵⁷³A defesa da reabertura da prática do tráfico internacional de escravos a partir de 1835-1837, seguida da vitória dos regressistas, como mostra Tamis Parron, obteve o apoio da maioria daqueles proprietários. PARRON, Tâmis. *Op. cit.*. SALLES, Ricardo. *Op. cit.*, p. 20.

manutenção da escravidão. Chamamos atenção, entretanto, para a região norte da província, área tradicionalmente voltada para a produção açucareira e de alimentos, e mais tarde alcançada pelos cafezais, a exemplo dos municípios de Campos e Macaé. Em 1878, contava o primeiro com 34.112⁵⁷⁴ escravos, superando Valença e Vassouras, com 28.476 e 20.896, respectivamente.⁵⁷⁵

Vale lembrar que a importância do norte fluminense havia sido suplantada pela região do vale do Paraíba fluminense. Após a independência, no bojo da expansão dos cafezais nas terras do vale e dos desdobramentos políticos e sociais gerados no período entre a abdicação e a Maioridade, emergiram gerações de proprietários escravistas que assumiram cargos na política imperial do II Reinado.

Dados levantados por Wilson Vieira sobre a quantidade exportada de açúcar e café pela província fluminense na primeira metade do século mostram que nos período de 1821-30, foram exportadas 292.200 sacas de açúcar e 276.691 de café, enquanto nos anos de 1841-1850 as exportações de açúcar foram de 263.079 sacas, contra 1.644.631 de café, configurando-se, ao longo da segunda metade do século a liderança da região cafeeira na pauta de exportações do país.⁵⁷⁶

Considerando a produção que saía pelo norte da província no pós 1870 percebemos a mudança desse quadro. Vimos, de acordo com a tabela 13, que o volume de exportação de café que seguia pela Estrada de Ferro Macaé a Campos até o porto de Imbetiba entre 1878-1882 superava em muitas vezes o volume de açúcar, cuja participação no valor total das exportações brasileiras nas últimas décadas do XIX tinha sido baixa, atingindo o maior patamar em 1883/4 com 18% daqueles totais e apresentando, no período de 1870-1880, média de 11,7% das exportações nacionais⁵⁷⁷. Seria correto considerarmos que a economia da região ascendia na esteira do café. A baixa produção de açúcar da baixada campista e alhures, se comparada com aquele produto, sugere que a tradicional área canavieira experimentava um período de mudanças, já apontadas por Sheila de Castro e retomadas por Walter Pereira com ênfase no papel econômico desempenhado pela região em fins do XIX. Quanto ao papel político, percebemos que grande distância separava aquela região escravista do Médio Vale do Paraíba. Nem de longe suas lideranças políticas pareceram alcançar o prestígio conquistado pelos proprietários do Vale, o que a nosso ver reforça a tese de Mattos acerca da

⁵⁷⁴ GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *Op. cit.*, p. 43.

⁵⁷⁵ *Idem*, pp. 43-44.

⁵⁷⁶ VIEIRA, Wilson. *Op. cit.*, p. 13.

⁵⁷⁷ VIANA, Sonia Bayão Rodrigues. *Op. cit.*, p. 8.

constituição da classe senhorial como processo que teria ocorrido *pari passu* à construção do próprio Estado. A importância do Vale e do café garantiram a ascensão de vários fazendeiros do Vale aos escalões políticos do Império ao passo que a projeção do norte fluminense esteve circunscrita aos domínios da província.

Foge ao escopo deste capítulo exaustiva exposição das condições que salvaguardaram o êxito da cafeicultura na província fluminense. Já é suficientemente reconhecido pelos historiadores de história política e econômica que, a partir da década de 1830, o aumento da participação do café na pauta de exportações brasileiras reforçou o *ethos* escravista tornando-se ao mesmo tempo elemento estruturante da centralização política em curso⁵⁷⁸. Na segunda metade do XIX, no entanto, a produção cafeeira da província fluminense experimentava seu período de apogeu e declínio. O fim do tráfico de escravos e o esgotamento das terras foram alguns dos fatores que precipitaram a crise, mas não os únicos.

Como observa Wilson Vieira, apesar da intensificação da produção a fertilidade das terras de Resende, Barra Mansa, Vassouras, Pati do Alferes, localizadas na parte ocidental do Vale, dava mostras de franco esgotamento. Na década de 1870, deslocava-se a cultura para as terras virgens da região oriental, Paraíba do Sul e Cantagalo, duplicando também o preço da produção devido aos custos do transporte. A expansão ferroviária da província dera-se, portanto, quando já as plantações de café estavam maturadas, com exceção das áreas orientais.⁵⁷⁹ Em busca de terras virgens e férteis muitos fazendeiros migraram para as zonas mineiras e Espírito Santo e, posteriormente, para o “Oeste Paulista”. Como nota Wilson Vieira, Almir Chaiban, Andréa Rebello e outros autores que se debruçaram sobre as ferrovias fluminenses do século XIX, a fase áurea da expansão do café desenvolvia-se a custos crescentes, quadro que seria ainda mais agravado no período de 1876 a 1890 quando as cafeiculturas do Oeste Paulista, Espírito Santo e Minas Gerais aumentaram suas produções, como mostra o autor na tabela 17 que transcrevemos a seguir.

⁵⁷⁸MATTOS, Ilmar R. *Op. cit.*; SALLES, *Nostalgia Imperial: a formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996 e *E o vale era o escravo. Op. cit.*; SARAIVA, Luiz Fernando. *O Império das Minas...*; CARVALHO, José Murilo. *A construção ... Op. cit.*, SCHNOOR, Eduardo e MATTOS, Hebe de (orgs.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.

⁵⁷⁹VIEIRA, Wilson. *Op. cit.*, p. 21.

Tabela 17: Produção exportável de café das principais regiões produtoras
(em sacas)

Anos	Rio de Janeiro	São Paulo	Minas Gerais	Espírito Santo
1851-1860	1.741.240	-	-	-
1861-1870	1.658.678	-	-	-
1871-1880	1.987.000	925.000	767.000	124.000
1881-1890	2.176.000	2.138.000	1.200.000	250.000

Fonte: Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro (vários anos), Stein (1861) e Cano (1865). Nota(-) Dado não disponível. In. VIEIRA, Wilson. *Op. cit.*, p. 23.

A preeminência política e econômica do centro-sul como vimos, fora elemento fundante do processo centralizador. Observa Ilmar de Mattos, entretanto, que “uma unidade não devia ser confundida com uma igualdade”. Ao lançar políticas específicas, ainda que articuladas, a Coroa – assim entendida como as forças dominantes no Estado Imperial - “não só promovia a restauração da hierarquia entre os interesses dominantes nas diversas regiões” como também “aprofundava a diferença no interior da região de agricultura mercantil-escravista” por meio do privilegiamento dos interesses ligados à expansão cafeeira.⁵⁸⁰

A respeito das hierarquias engendradas nas regiões do império, Evaldo Cabral de Mello faz um esboço dos embates regionais na Assembleia Geral, sobretudo a partir de 1850, período que encerra a fase denominada por Carvalho de “acumulação primitiva de poder”⁵⁸¹ e a partir do qual o problema da unidade nacional teria passado para segundo plano, dando lugar a pressões por maior participação dos parlamentares. Segundo Cabral de Melo, na Assembléia Geral a hegemonia do sul deparava-se com a pressão das províncias do norte sobre questões de interesse nacional tais como abolicionismo, política de imigração, investimentos em infraestrutura e outros, como nota o autor.

As inversões em obras de infraestrutura, sobretudo em estradas de ferro e portos, teriam sido objetos de frequentes protestos provinciais na Assembleia Geral aonde deputados do norte⁵⁸² reivindicavam maiores investimentos do Governo nas suas regiões de origem. Os chamados *melhoramentos materiais* dispensados às províncias do sul, em prejuízo das demais segundo Cabral de Mello, era apenas uma entre outras distorções geradas pelo tratamento

⁵⁸⁰ MATTOS, Ilmar R. de. *Op. cit.*, p. 86.

⁵⁸¹ CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem... Op. cit.*, p. 103.

⁵⁸² Sobre a geografia regional do Império e, em grande parte da República Velha, a geografia definia as províncias, depois estados, do Norte e as províncias, depois estados, do Sul. As do norte incluíam da Amazônia à Bahia e as do Sul, do Espírito Santo ao Rio Grande. Cf. MELLO, Evaldo Cabral. *O norte agrário e o império – 1871-1888*. 2. Edição revista. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999, p. 15.

diferenciado dado às províncias. Entre as queixas figuram a diferenciação de cotas de efetivos de acordo com a reforma do serviço militar em 1873, promovida pelo ministério do Visconde do Rio Branco. As cotas estabelecidas pelo ministério da guerra não eram respeitadas. A província mineira e a paulista se mantinham em *déficit* enquanto outras enviavam para o *front* cotas superiores a que estavam obrigadas. O problema não era novo; já havia se mostrado a desproporcionalidade dos contingentes populacionais recrutados para a Guerra do Paraguai quando as províncias sulistas, comparadas às do norte, enviaram um número considerado ínfimo de soldados para a zona de conflito. Tal constatação levaria um senador cearense a destacar “a grande desigualdade na contribuição de sangue com que o norte e o sul concorrem na defesa do império”.⁵⁸³

Os investimentos em infraestrutura destinados ao norte representavam outro ponto de tensão. O Governo havia ocupado a posição estratégica de intermediário entre aqueles investimentos e o capital estrangeiro⁵⁸⁴. As maiores províncias como a Bahia, Pernambuco e Pará, podiam dispensar essa intermediação em se tratando de capitais externos para serviços de abastecimento de água, saneamento, iluminação e transportes urbanos, por exemplo, mas não em relação às ferrovias e melhoramentos portuários cujos custos ficavam muito além de seus recursos⁵⁸⁵. Observa Evaldo Cabral de Mello que a garantia de juros dada pelo governo central às empresas constituía uma teia de cumplicidades amplamente vantajosa tanto para o capital estrangeiro quanto para o governo imperial, uma vez que “a tecnologia e o capital financeiro permitiam ao Estado, de imediato, contentar as clientelas partidárias que, na Corte, disputavam com vivo apetite as oportunidades do que então começava a designar-se por ‘advocacia administrativa’”.⁵⁸⁶

À longo prazo, o programa de inversões em infraestrutura funcionou como uma estratégia estabilizadora e o governo imperial, assim como o provincial, lançou mão desses recursos no pós-1850, animado pela expansão da economia capitalista.

⁵⁸³ MELLO, Evaldo Cabral de. *Op. cit.*, pp. 33-34. Além do contingente, pesou sobre as províncias do Norte o aumento da contribuição (imposto) provincial, cobrado em ouro. NOGUEIRA, Dênio. *Raízes de uma Nação*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988, p. 379.

⁵⁸⁴ Deve-se observar que a província fluminense constitui exceção nesse sentido, como anteriormente mencionado. A presença do capital estrangeiro na formação das companhias de estradas de ferro fez-se notar, sobretudo nas chamadas províncias do norte. Na montagem da malha ferroviária paulista, o capital estrangeiro representou parcela pequena daqueles empreendimentos. Sobre a ferrovia São Paulo Railway, ver TEIXEIRA, Palmira Petratti. *A instituição da São Paulo Railway*. São Paulo: Kid's Produções Gráficas, Ed. 2000; SAES, Flávio de Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo... Op. cit.*

⁵⁸⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. *Op. cit.*, p. 193-194.

⁵⁸⁶ *Idem*, p. 194.

No entanto, observa Cabral de Mello, que em 1873 deflagrou-se uma crise nos EUA e na Europa, que ficou conhecida na História Econômica como a Grande Depressão do final do Século XIX⁵⁸⁷. Essa crise foi penosa para os ingleses e, mais ainda para o Império brasileiro, pois, como afirma o autor, resultou numa “diminuição da disponibilidade de capitais e em dificuldades às nossas exportações, com as repercussões previsíveis sobre o equilíbrio orçamentário e cambial”.⁵⁸⁸ Um número elevado de títulos ferroviários brasileiros, lançados no mercado de Londres por onze empresas havia recebido garantia de juros pelo governo imperial. Entre elas, seis pertenciam às províncias do norte. Eram elas a Baturité (Ceará), a Natal Nova-Cruz (RG do Norte), Conde d’Eu (Paraíba), *Great Western* (Pernambuco), Central (Alagoas) e Paraguaçu (Bahia). Devido à crise, as companhias nortistas demoraram em torno de dez anos para terem suas ferrovias concluídas, à exceção da Baturité, que teve sua construção assumida pelo governo central em decorrência da grande seca de 1877-1878.
589

Desde a década de 1850, entretanto, parecia às províncias do norte que a política do governo era dirigida em favor da ferrovia D. Pedro II, “a menina dos olhos de todos os governos”, como diria o senador baiano Fernandes da Cunha. Tal preferência se devia também à preponderância da Praça do Rio nas decisões políticas do Governo. Nas palavras de Mello,

(...) enquanto as estradas do norte prosseguiam lentamente, a cargo das companhias inglesas, o Governo imperial se apressava em encampar a Pedro II, fazendo votar anualmente créditos generosos á sua conclusão, com o resultado de que, nos anos sessenta, seus trilhos continuavam a avançar ininterruptamente pelo vale do Paraíba e pelo interior de Minas, ao passo que as linhas da Bahia e Pernambuco atingiam apenas Alagoinhas e Palmares, respectivamente, onde permaneceriam paralisadas por mais dez anos.⁵⁹⁰

As despesas sociais de infraestrutura do império haviam se concentrado, nas décadas de 1840-50, em obras públicas tais como canais, pontes, drenagem de rios etc. A partir da década de 1860 passaram a ser dominadas, após a encampação da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1865, por investimentos em ferrovias. Afirma Carvalho que de 1854 a 1889, o império havia construído cerca de 10 mil quilômetros de estradas de ferro, sendo que, em 1888, 70% do capital empregado em ferrovias ou pertencia ao governo (38%), ou contava com as

⁵⁸⁷ Cf. Nota 495.

⁵⁸⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. *Op. cit.*, p. 200.

⁵⁸⁹ *Idem*, p. 198.

⁵⁹⁰ *Idem*, p. 196.

garantias de juros do mesmo (32%). Havia também as companhias que contavam com garantias de governos provinciais (15%) e apenas 15% não recebia qualquer subsídio.⁵⁹¹

Sobretudo fora dos centros produtores de café, a rentabilidade das estradas era baixa e o governo, para oferecer incentivo à construção de ferrovias e outras atividades econômicas, assumiu o primeiro empréstimo externo, de £ 1.435.000 libras esterlinas, em 1858⁵⁹². Os investimentos em imigração/colonização, saúde pública, educação, manumissões, como mostra Carvalho, não apresentavam alterações significativas. Salientavam-se, entretanto, os investimentos em construção de estradas de ferro, além das garantias de juros aos engenhos centrais. O exame das despesas do governo mostrava que os grandes gastos a partir da segunda metade do século estavam direta ou indiretamente relacionados aos interesses agrários.⁵⁹³ Havia ainda outros mecanismos fora do orçamento e de incentivo à agricultura. Era o caso dos empréstimos feitos através do Banco do Brasil, como parte da política de crédito rural, alvo das queixas dos agricultores pela insuficiência de seus capitais. Alavanca da economia brasileira a partir dos anos 1830, ela não só possibilitou a inserção do Brasil no comércio mundial, como apontado por Carlos Gabriel Guimarães⁵⁹⁴, como também criou as condições para a expansão das operações financeiras e de crédito. Esforços como a criação de bancos de crédito rural tiveram pouco êxito e o Banco do Brasil permaneceu como a principal fonte disponível de crédito, não raro, alvejado pelos proprietários do nordeste sob a acusação de só atender os agricultores do sul. Como nota Carvalho, a queixa tinha fundamento, pois.

Logo após a Lei do Ventre Livre, em 1873, o Banco emprestou 25 mil contos aos agricultores do sul a juros de 6% e não dedicou nenhum recurso ao nordeste. Um nordestino chegou a dizer que o Banco era o maior inimigo das 16 províncias e sugeriu a mudança da Corte para lugar mais neutro a fim de acabar com a proteção às províncias mais próximas a ela. No sul, a queixa mais comum era que somente os que tinham padrinhos fortes na praça do Rio conseguiam empréstimos, pois o Banco exigia endossantes, em geral grandes comerciantes.⁵⁹⁵

Divergindo das vertentes explicativas, que atribuem à ação saquarema papel preponderantes na formação do Estado Imperial defende Cabral de Mello a necessidade de uma reflexão crítica sobre as interpretações historiográficas que identificam o Segundo Reinado como sendo marcado pela dominação política dos setores agrários. Para o autor, a

⁵⁹¹CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem... Op. cit.*, p. 258.

⁵⁹²A respeito dos empréstimos e da política externa imperial Cf. ALMEIDA, Paulo Roberto de. *A diplomacia financeira do Brasil no Império*. < <http://www.pralmeida.net/05DocsPRA/767DiploFinImperio2.doc>>

⁵⁹³CARVALHO, *Op. cit.*, p. 261.

⁵⁹⁴GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia... Op. cit.*, p. 201.

⁵⁹⁵CARVALHO, *Op. cit.*, p 262.

grande lavoura e sua incidência no processo decisório não se fazia sentir *per si*, mas no bojo dos *complexos agrários comerciais*, montados em torno dos principais produtos de exportação, o açúcar, no norte e o café, no sul. No interior desses complexos a influência da grande lavoura não era determinante. Pelo contrário, deveria ceder em favor de outros segmentos, a fim de mostrar-se politicamente eficaz.⁵⁹⁶ Nesse sentido, o autor analisa o tratamento dado pelo governo imperial às reivindicações regionais a partir de 1871, quando ocorreu a ascensão do ministério Rio Branco até a derrocada do império, em 1889. Evidenciou-se no referido período maior desenvolvimento material da monarquia, o que levou ao acirramento das competições regionais em busca dos favores do Estado. Os debates no Parlamento do Império, que envolveram a proibição do tráfico internacional de escravos, o auxílio às lavouras, a política de imigração, os investimentos postos em “melhoramentos materiais”, a política tributária e outras questões, revelaram conflitos de interesses entre norte e sul, e a grita dos parlamentares do norte açucareiro contra os investimentos em favor dos negócios ligados ao sul cafeeiro.

Transparece no *Norte agrário* o antagonismo entre os complexos norte e sul, identificados com os interesses comerciais do açúcar e do café. O autor procura mostrar na análise das discussões parlamentares, na Assembleia Geral, a defesa aguerrida dos deputados no norte em prol dos interesses de suas províncias. Pensamos, entretanto, que o risco de se interpretar os embates parlamentares com ênfase no regionalismo reside em se perder de vista a complexidade do jogo político naqueles debates e a associação de interesses que extrapolavam os limites definidos entre norte e sul. Acrescente-se a isso terem sido aqueles homens também *homens do império*, afinados com “a velha arte de governar”.⁵⁹⁷

4.4- Redes de relações: Região, Província e Império

O período regencial havia favorecido maior inserção dos conservadores do norte da província nos interstícios da política fluminense. Ao longo do II Reinado, fazendeiros e políticos da região marcaram presença no jogo político provincial ao mesmo tempo em que buscaram ancorar-se na política “maior” conduzida por ministros, senadores, conselheiros de Estado ou mesmo deputados gerais. Se no âmbito da Corte pouco puderam se inserir

⁵⁹⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. *Op. cit.*, p. 25.

⁵⁹⁷ Cf. MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *Op. cit.*

diretamente essa *inscrição*, entretanto, iria se efetivar através das redes de relações pessoais e familiares que lhes garantiram a representação nos escalões mais altos do poder.

Ao tratar da composição do Senado e da atuação do Conselho de Estado, sobretudo entre os anos de 1842 e 1889, Maria Fernanda Vieira Martins afirma terem aqueles órgãos fornecido ao governo imperial a estabilidade política para a consolidação do Estado no período do II Reinado. Embora a nomeação para o Conselho levasse em conta as relações pessoais e a trajetória política daqueles atores, inclusive em relação aos poderes regionais, o Conselho nunca foi uma instituição de representação regional. Aqueles conselheiros mantiveram-se vinculados às origens e bases locais que sediavam suas redes de relações e que, não necessariamente, devia ser no local onde nasceram, mas aquelas pelas quais se davam suas ligações familiares.⁵⁹⁸

No século XIX, a permanência no poder de grandes negociantes e proprietários de terras e escravos – e das antigas famílias às quais representavam – foi assegurada graças às estratégias que envolviam matrimônios e relações de reciprocidade. Os representantes de importantes 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”.⁵⁹⁹

Como nota a autora, as inter-relações familiares nas esferas local e central, associadas à variedade de postos e ocupações, favorecia a presença de representantes de importantes famílias locais aos cargos municipais e provinciais, sobretudo na Assembleia fluminense. Era o caso da presença de seis deputados da família Teixeira Leite na Assembleia provincial em 1857, no período em que um Teixeira Leite presidia a câmara. Em 1858, quando a presidência focou a cargo do conde de Baependi, seis representantes da mesma rede tomaram assento na Assembleia. Prossegue a autora mostrando que o mesmo padrão se repetia na Assembleia Geral. Quando da representação do Rio de Janeiro na legislatura de 1843-1844, “a rede que envolvia os Nogueira da Gama e Carneiro Leão incluía cinco dos dez representantes da província”.⁶⁰⁰

⁵⁹⁸MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte... Op. cit.*, p. 101-103.

⁵⁹⁹MARTINS, 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.

⁶⁰⁰MARTINS, Maria Fernanda Vieira. . *A velha arte... Op. cit.*, p. 190.

Ao esquadrinhar a trajetória política dos membros da família Carneiro Leão e Nogueira da Gama, nas quais se destacam os nomes de Honório Hermeto Carneiro Leão, marquês do Paraná, Manuel Jacinto Nogueira da Gama, marquês de Baependi, Brás Carneiro Leão e outros, a autora mostra que vários deles ocuparam cargos públicos. Dos 23 nomes arrolados, 6 assumiram cargos tanto na corte quanto na província fluminense, 6 ocuparam cargos na corte e 7 na província, sendo os demais arrolados apenas como fazendeiros. Entre os Teixeira Leite, grandes negociantes e capitalistas do Vale, entre os 5 nomes destacados pela autora desponta o de Joaquim Teixeira Leite, que ocupou cargo nas duas esferas. Vice-Presidente de província entre 1852-57 e 1870, foi também deputado geral no ano de 1858, como mencionado acima. Outras famílias – Soares de Sousa – do visconde de Uruguai, Paulino José Soares de Sousa e Francisco Belisário Soares de Sousa, ambos ocuparam cargos tanto no império quanto na província.

Outro importante ramo familiar da província fluminense foi o dos Carneiro da Silva, do qual a autora destacou 5 nomes: José Carneiro da Silva (visconde de Araruama), Bento Carneiro da Silva (conde de Araruama), João José Carneiro da Silva (barão de Monte Cedro), José C. C. da Silva (visconde de Quissamã), Manuel Carneiro da Silva (visconde de Ururá), todos haviam sido agraciados com títulos, entretanto, nenhum deles ocupou cargo na corte. No âmbito da província integraram a Guarda Nacional, a câmara municipal de Macaé e a Assembleia provincial fluminense.⁶⁰¹

A restrita representação política dos fazendeiros do norte fluminense estende-se também aos campistas. Embora com expressivas representações na Assembleia provincial, a participação na política imperial foi de pouca expressão. Entre os campistas, vários nomes como o de Caldas Viana, Antonio Francisco de Almeida Barbosa, Joaquim Francisco Viana, Miguel, Herédia de Sá, Francisco Leocádio de Figueiredo, João Batista Pereira, Francisco Pinto Neto dos Reis e outros assumiram cargos na esfera provincial. Em se tratando de cargos mais altos, temos notícia de apenas um político campista ter chegado ao senado no período do Império. Foi Joaquim Francisco Viana que, conforme anteriormente mencionado, foi deputado provincial (1835-1843) e Geral (1849-53), chegando a senador pela província do Piauí. Ironicamente, no período em que esteve na Câmara dos Deputados apresentou projeto de emancipação de Campos em relação à província fluminense.⁶⁰²

⁶⁰¹ *Idem*, pp. 191-194.

⁶⁰² CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. Campos: a capital de uma província desejada (1835-1897). *Op. cit.*, p. 68-75.

Em tese de doutorado sobre poder e café na Zona da Mata Mineira Luiz Fernando Saraiva observa que entre os políticos feitos Conselheiros de Estado entre os anos de 1842 e 1889 a zona da Mata não se fez representar por político oriundo da região em nenhum dos Conselhos. Recorrendo aos quadros organizados por Maria Fernanda V. Martins sobre a composição dos Conselhos no referido período - que indicavam que num total de 72 conselheiros, apenas 13 eram naturais de Minas Gerais tendo, entretanto, atuação na província do Rio de Janeiro – o autor ultrapassa esse número, encontrando 20 mineiros que atuaram no Conselho. Apesar do resultado mais otimista, aponta para a assimetria temporal verificada entre a representação política da região no Conselho e a importância econômica da Zona da Mata. Afirma o autor que “mesmo com a rápida expansão da cafeicultura, a Mata mineira não apresentou nenhum de seus políticos “autóctones” como pertencentes ao Conselho de Estado, ou um dos mais altos cargos da ‘hierarquia imperial’”.⁶⁰³

A lógica da suposta relação de simetria entre a representação econômica e a política, apontada por Saraiva para analisar a representação da Zona da Mata na política do Império na segunda metade do XIX, e da qual a historiografia se utiliza também para entender a importância do Vale do Paraíba e sua representação na política imperial não se aplicou, como demonstra o autor, à Zona da Mata Mineira. As reflexões desenvolvidas pelo autor para o caso mineiro suscitam novas indagações acerca da fraca representação também da região norte fluminense nas esferas mais altas da política imperial do II Reinado.

Nossa pesquisa mostrou, entretanto, que as estreitas ligações da região com as lideranças notadamente a conservadoras, foram estratégicas das quais se serviram os políticos e lideranças locais. Os Carneiro da Silva, de fato, não ocuparam cargos diretos na política maior do Império. Entretanto, a formação de alianças matrimoniais garantiu em vários momentos a projeção dos interesses familiares. 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. Nesse último ano foi escolhido para ministro do Gabinete Conservador chefiado por Angelo Muniz da Silva Ferraz, barão de Uruguaiana.⁶⁰⁴ 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. Também Eusébio de Queirós Mattoso Ribeiro da Câmara, filho do ministro e Conselheiro saquarema Eusébio de Queirós,

⁶⁰³ SARAIVA, Luis Fernando. Op. cit., p. 163.

⁶⁰⁴ MUSEU CASA DE QUISSAMÃ- *Memória visual e afetiva...* Op. cit., p. 47.

havia passado para a família ao casar-se com a filha do visconde de Araruama, Raquel Carneiro da Silva. Um dos filhos do visconde, o barão de Ururá viria a se casar com Ana de Loreto Carneiro Viana de Lima e Silva, filha de Luiz Alves de Lima e Silva, o duque de Caxias.

Vimos nos capítulos anteriores o quanto a história do canal Campos - Macaé esteve atrelada ao capital econômico e político da região e às vicissitudes da história política do II Reinado. Nos anos 1860, a presença liberal na Assembleia provincial coincidia com o reconhecimento do malogro do canal.

Passando em revista as notícias do *Jornal do Commercio* e do *Diário do Rio de Janeiro* nas décadas de 1860 e 1870, observamos que, no âmbito da Corte, o canal Campos-Macaé já não era objeto de notícia. Mas o exame dos periódicos locais indica, para o mesmo período, que a navegação fluvial, embora não permitisse inteiro fluxo entre Campos e Macaé, auxiliava no transporte intrarregional de mercadorias.

Em 1869, ano em que foi inaugurada a navegação a vapor entre o rio Macabu e a freguesia de Quissamã, o canal era ainda acometido, nos trechos mais ao sul, pelos velhos problemas: a obstrução dos cursos d'água e a pouca capacidade de reboque por vapores em períodos de seca. O jornal *O Telégrapho* noticiava em fevereiro daquele ano que na freguesia do Barreto, próxima a cidade de Macaé, a prancha de Francisco José Pereira havia afundado havia meses, sem que alguém a tirasse de lá.⁶⁰⁵ Além disso, a barra da lagoa de Carapebus encontrava-se fechada a fim de se acumular a água das primeiras chuvas da estação, medida que gerava polêmicas entre os usuários da navegação devido à retenção de água numa parte da linha, em prejuízo de outra. Em notícia veiculada em 1882, *O Constitucional* informava o nome do arrematante da parte do canal de Macaé a Campos, o Sr. Alferes Duarte Pereira da Costa, responsável por dar navegação regular ao canal que “na sua máxima extensão esta[va] aterrado, e em outros lugares completamente obstruído.”⁶⁰⁶

Vale notar que na década de 1870 pesava sobre a administração provincial a garantia de juros destinada às empresas ferroviárias.⁶⁰⁷ Novas concessões da província para o

⁶⁰⁵ BNRJ- *O Telégrafo*. Gazetilha. Ano III. Macaé. 25 de fevereiro de 1869. n.º 190, p. 2.

⁶⁰⁶ BNRJ- *O Constitucional*. Correspondência. Ano I. Macaé. 26 de abril de 1882, n.º 31, p. 1.

⁶⁰⁷ O rendimento da companhia Estrada de Ferro de Cantagalo, com base nos Relatório do Engenheiro Fiscal para os anos de 1860 e 1872 mostram que o rendimento da Companhia não atingiu em nenhum dos referidos anos a marca de 7% do capital realizado. Ao contrário, nos anos de 1862-64 a companhia apresentou déficit no balanço. Da mesma forma, a E F. Dom Pedro II, quando esteve nas mãos do capital particular não conseguia, com o movimento do tráfico, compensar os gastos da construção da linha. Cf. RABELLO, Andrea C.C. *Op. cit.*, pp. 113-114.

funcionamento de 14 companhias no ano de 1872, como mostra Rabello, não incluíam as garantias de juros.⁶⁰⁸ Devido a isso, metade delas não conseguiu reunir os capitais necessários à incorporação, sendo considerados seus contratos caducos, em 1875.

A decisão pela encampação de algumas companhias ferroviárias pelo governo provincial fluminense⁶⁰⁹ estendeu-se também ao canal Campos - Macaé. O relatório apresentado pelo engenheiro fiscal da província, o Sr. Luiz Raphael Vieira Souto mencionava, em 1874, antigos problemas em relação à obra, pois,

(...) o canal iniciado há quase trinta anos, orçado em 1.432 contos ainda não se acha concluído, apesar de ter consumido mais do dobro daquela quantia e das obras terem sido executadas **já por administração, já por empreitada, já, enfim, por empresas e companhias auxiliadas pela Província**. O traçado e abertura não foi executado em conformidade com um plano baseado em estudos completos e detalhados. Não houve precedência de planta, nivelamento e perfis transversais cuidadosamente levantados, nem de um exame detido sobre a importância, natureza e regime dos mananciais de alimentação do canal...⁶¹⁰

Conquanto fosse recomendada uma solução *última e definitiva* para aquela questão, vimos que a alternativa encontrada pela administração provincial no ano seguinte à falência da Companhia União Industrial foi pela encampação do canal. Saía ele das mãos de cessionários dos serviços de manutenção ficando, exclusivamente, a cargo da administração provincial. Pouco fez a província em prol da recuperação daquela navegação sob seu controle. O *Almanak* de 1885 ao referir-se a viação pública de Macaé mencionava a estrada de Niterói a Campos, a de Macabú, a de Santa Maria Madalena, a de Neves e também o canal de Campos a Macaé, “que percorre as freguesias marítimas do município e que se acha abandonado”.⁶¹¹

Nos periódicos locais o canal permanece como notícia. Os constantes apelos por providências das autoridades acerca do estado em que se achava. Possivelmente as reiteradas reclamações surtiram pouco efeito sobre a administração provincial e os usuários da navegação resolveram por si mesmos realizarem a limpeza do canal como pudemos perceber

⁶⁰⁸ RABELLO. Andréa C. C.. *Op.cit.*, p. 119.

⁶⁰⁹ Assistia-se ao recuo da província quanto às garantias de juros e subsídios às estradas de ferro, pertencentes a particulares, assumindo ela mesma, após a encampação das linhas, os gastos com a manutenção daquelas vias. Foi o caso da encampação pelo governo provincial, em 1872, da Estrada de Ferro de Cantagalo em quase toda a sua totalidade e também a 1ª seção da Estrada de Ferro de Niterói a Campos. Além disso, a província também possuía ¼ das ações da União Valenciana. Quanto à E. F. D. Pedro II, desde 1865 ela já era de propriedade do governo imperial e nos anos 1880 havia avançando por Minas e São Paulo, o que lhe dava a dimensão de ferrovia nacional. RABELLO, Andréa Fernandes C.C.. *Op. cit.*, p.146.

⁶¹⁰ RIO DE JANEIRO- Relatório do engenheiro responsável pelo *Canal Campos Macaé e pela Estrada de Macaé a Campos*, o Sr. Luiz Raphael Vieira Souto. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigésima legislatura no dia 8 de setembro de 1874 pelo presidente desembargador Manuel José de Freitas Travassos*. Rio de Janeiro. Typographia do Apostolo – Rua Nova do Ouvidor ns. 14 e 16, A7-1, p. 5 e 6. (grifo meu)

⁶¹¹ Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da cidade de Campos. *Op. cit.*, p. 254.

através de notícia veiculada no jornal *O Monitor Campista* de 1880, que trazia uma lista de 131 colaboradores acompanhada dos valores pagos por eles a fim de procederem aos serviços de limpeza do canal. A quantia somava 968\$000 (novecentos e sessenta e oito mil réis) e o responsável pela iniciativa era o campista Julio Feydit.⁶¹² A partir das notícias encontradas naqueles periódicos inferimos o interesse dos usuários, sobretudo campistas, sobre a navegação regional. Rios e lagoas da região desde muito tempo cumpriam importante papel no desenvolvimento do comércio local (mapa 3). Embora frustradas as expectativas da administração provincial e do Império em relação à ampliação daquele circuito de navegação, o uso das águas pelos comerciantes e moradores da região permanecia.

O relatório provincial de 1882 dava notícias sobre a conservação do canal Campos - Macaé, instituída pelo decreto 2.545 de 19 de setembro de 1881 que autoriza o governo a contratar com o alferes Duarte Pereira da Costa ou que melhores vantagens oferecesse, a conservação do canal por 15 anos, no espaço entre os rios Paraíba e Macabu⁶¹³. Interessante observar que Campos desejava assegurar a navegação pelo trecho do canal ligado aos referidos rios. A limpeza do trecho em área campista ficava assegurada pelo decreto e contava com a iniciativa, como vimos dos usuários da navegação. Quanto aos macaenses não tivemos notícias de que houvesse empenho na navegação pelo canal.

Não tardaria, entretanto, para que novos empreendimentos surgissem na região. Em 1875 era fundado o Engenho Central de Quissamã. O empreendimento familiar contou com a união de capitais das famílias Carneiro da Silva, Queirós Mattoso, Almeida Pereira e dos Ribeiro de Castro, esses últimos vindos de Campos e subsídios do Governo. Entre os membros da diretoria estavam, em 1884, Bento Carneiro da Silva, João Carneiro da Silva e José Caetano da Silva, além de Dr. Eusébio de Queirós, e seu irmão Manoel de Queirós Mattoso, filhos do já citado ministro e membro do Conselho de Estado entre os anos de 1855 e 1868.⁶¹⁴

Pelo casamento de seus herdeiros, a ligação familiar dos Carneiro da Silva com importantes lideranças do Império havia se consolidado. A união de Ana de Loreto, filha do duque de Caxias com o barão de Ururáí “filho do empresário, capitalista e proprietário visconde de Araruama” e de uma das filhas do visconde, Raquel Carneiro da Silva, com o

⁶¹²BNRJ- *O Monitor Campista*. Ano 43. Campos, 10 de março de 1880, n.º 55, p. 2.

⁶¹³RIO DE JANEIRO- Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da 1ª sessão da vigésima quarta legislatura em 8 de agosto de 1882 pelo presidente, desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1882, S9-37.

⁶¹⁴PENHA, Ana Lucia Nunes. *Op. cit.*, p. 46.

filho do líder saquarema conselheiro Eusébio de Queirós, como mencionado, ligaria a família de Quissamã “a dois poderosos conselheiros de Estado”.⁶¹⁵

A criação dos engenhos centrais representou um esforço de renovação tecnológica da indústria açucareira no contexto da crise da produção. Observa Sonia Bayão, que a criação do Engenho Central de Quissamã deve-se a iniciativa de João José Carneiro da Silva (barão de Monte de Cedro), autorizado seu funcionamento pelo decreto n.º. 6.033 de 6 de novembro de 1875. O novo empreendimento familiar surgia exatamente no momento em que a ferrovia era inaugurada na região, deixando de fora o poderoso grupo político local. O capital inicial era de 700:000\$000 (setecentos contos de réis), com garantia de juros de 7% de depois 6%. Informa Sonia Bayão que a Companhia, no entanto, jamais se utilizou da garantia de juros durante o Império.⁶¹⁶

Como vimos, na década de 1870 era perdida a batalha do canal e João de Almeida Pereira bem o sabia. Aliados do investimento ferroviário na região, posto que conduzido por grupos ligados ao Partido Liberal, ainda restava aos conservadores saquaremas os vínculos familiares firmados com o duque de Caxias e outros correligionários, o que possivelmente garantiu os recursos para o novo empreendimento, o primeiro a ser fundado no país.⁶¹⁷

Outra evidência de um capital político acumulado pelo grupo familiar do visconde de Quissamã, ainda em vigência no fim do XIX, pode ser verificada através da obtenção dos títulos nobiliárquicos adquiridos nas últimas décadas do Império. Bento Carneiro da Silva recebeu em 1877 o título de visconde e, em 1888, o de conde de Araruama; seu irmão, Manoel Carneiro da Silva, recebeu o título de barão em 1879 e depois de visconde de Ururahy em 1888.⁶¹⁸ A trajetória do grupo político de Macaé ao longo do século revela em vários momentos seu forte alinhamento com o grupo saquarema. Suas inserções políticas no pós 1870 revelam o reforço da tradição conservadora, a mesma que marcou a atuação política do visconde de Araruama e seus descendentes na região.

Finalmente, buscamos apresentar nesse capítulo alguns aspectos que marcaram a construção do canal Campos - Macaé e da Estrada de Ferro Macaé a Campos, considerando as demandas do poder local/regional e a inserção de seus representantes nos quadros do poder provincial e do Império. A análise desenvolvida revela a inserção dos grupos regionais em

⁶¹⁵ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *Op. cit.*, p. 183.

⁶¹⁶ VIANA, Sonia Bayão Rodrigues. *Op. cit.*, p. 8, 45.

⁶¹⁷ O primeiro decreto, datado 6 de abril de 1873 aprovava os estatutos da Cia Agrícola de Campos concedendo-lhe autorização para funcionar em São João da Barra. Possivelmente a Cia não funcionou de imediato sendo o de Quissamã o primeiro engenho central fundado no país. Cf. VIANA, Sonia Bayão Rodrigues. *Idem*, p. 38.

⁶¹⁸ *Idem*.

instâncias de poder que extrapolavam os limites locais, 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 do século XIX.

Considerações Finais

Arrematantes, cessionários da navegação, pequenos lavradores e comerciantes locais, homens pobres e livres, vivenciariam os dilemas de uma sociedade escravista confrontada com a *Modernidade*. Esta se materializava na grande obra de engenharia capaz de unir lagoas, sanear pântanos insalubres, drenar e desviar cursos de rios e finalmente trazer a *Civilização* por caminhos de água por onde transitaria o progresso da indústria e do comércio regionais.

No entanto, como mostrou essa pesquisa o entusiasmo inicial com a construção do canal logo deu lugar ao desânimo. Os avanços tecnológicos do “século da ciência” como se referiu David Knight, ao reportar-se ao período que vai de 1789 a 1914, foram marcados pela fé e pela inocência; crença nos resultados das experiências e inocência depositada nos diagnósticos científicos e previsões.⁶¹⁹ Filhos de seu tempo, engenheiros e homens de política depositaram sua fé na *Veneza Brasileira*, obra que não alcançou os resultados esperados. Certamente, os recursos tecnológicos da época estavam aquém dos desafios exigidos para aquela obra hidráulica de futuro tão promissor quanto seria sua extensão.

O canal do Panamá iniciado em 1881, como nota Matthew Parker, além de ceifar milhares de vidas levou o engenheiro francês De Lesseps a desistir da empresa que seria concluída pelos americanos em 1914, ano de sua inauguração. Entre os principais problemas enfrentados pelos franceses estavam as inundações do rio Chagres, a malária e os imensuráveis gastos com as obras. Como nota Parker, “os engenheiros americanos conseguiram em dez anos conquistar um objetivo que derrotou os franceses por mais de vinte e dois.”⁶²⁰ O orçamento feito por De Lesseps para a construção de um canal ao *nível do mar* correspondia a apenas um quarto do gasto feito pelos americanos para o projeto de um *canal de eclusas*. Sobre esse ponto afirma o autor, que “o projeto de um canal ao nível do mar, culminação de séculos de ilusão sobre o istmo, era simplesmente impossível”.⁶²¹

Os percalços da abertura do Panamá no final do século, guardadas as devidas proporções em relação ao Campos-Macaé, sugerem que os recursos tecnológicos disponíveis na década de 1840 para o canal brasileiro estiveram muito aquém dos desafios exigidos para sua realização. No Brasil, além das inundações nos períodos de cheia dos rios, o canal Campos-Macaé deparou-se também com a absoluta falta de água em alguns períodos do ano, como afirmavam as fontes consultadas. Teria o número insuficiente de eclusas inviabilizado o

⁶¹⁹ SCWHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930)*. 1ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

⁶²⁰ PARKER, Matthew. *Op. cit.*, p. 524.

⁶²¹ *Idem*.

projeto? Teriam sido precipitadas as escavações e insuficientes os conhecimentos existentes sobre a topografia regional? Não sabemos.

A trajetória do canal permite-nos, entretanto, outras análises. Nascido no Regresso foi acalentado pelos saquaremas como parte de um projeto político de nação centralizada e alinhada aos ideais de Civilização. Agregou em torno de si fazendeiros e negociantes de Campos e Macaé, ávidos por projetarem a região pelo escoamento de suas riquezas, amalgamados em torno da ideia de progresso e das representações que evocavam o futuro grandioso do Império. As lideranças conservadoras que emergiram do Regresso tomaram para si a grande obra civilizadora e o canal revestiu-se da simbologia de um tempo, o *Tempo Saquarema*. Nem mesmo as críticas que pesaram sobre sua funcionalidade e problemas técnicos impediram novos investimentos provinciais na década de 1850.

A assembleia fluminense constituiu-se no espaço político de atuação dos fazendeiros regionais em prol da abertura do canal, destacando-se a atuação do campista João Caldas Viana e de José Carneiro da Silva. Na segunda metade do século, entretanto, os embates políticos apontaram para as divergências entre campistas e macaenses e mais do que isso, para a mudança de foco dos interesses dos primeiros, voltados para o incremento da navegação pelo Paraíba até São João da Barra. Vale acrescentar o alinhamento dos campistas com Minas e Espírito Santo, expresso no intento de formação, em 1853, de uma nova província.

Os caminhos percorridos por negociantes e lideranças políticas e as oportunidades de investimentos que se lhes afiguraram se forjaram na dialética das transformações processadas no Brasil do século XIX. O abandono e a derrocada do canal como pudemos perceber, verificou-se na década de 1860, frente à emergência de novos atores políticos de tendência liberal que tomaram assento na Assembleia provincial fluminense como resultado da política de Conciliação. A década de 1870 representou novo marco na história do Império e do canal. A expansão das linhas férreas na província do Rio de Janeiro punha em evidência a obsolescência de longa data do canal e as tentativas frustradas de funcionamento regular e contínuo da sua linha. Afiguravam-se assim, como solução para o transporte do café, açúcar e outros produtos que vinham de Cantagalo, São Fidélis, Campos e da província mineira e capixaba a expansão das estradas de ferro. Na esteira do café e das estradas de ferro, o município de Campos experimentou nas últimas décadas do Império surpreendente dinamismo financeiro, que sugere ter ocorrido no pós-1870 o deslocamento do eixo econômico do Vale do Paraíba para o norte fluminense. Nessa década, já o visconde de Araruama havia falecido (1864) e da mesma forma os bastiões do Partido Conservador como Paraná (1856) e Eusébio de Queiros (1868). Novos atores e configurações políticas emergiam

e abriram os caminhos das estradas de ferro e dos capitais financeiros, nacionais e estrangeiros, ávidos por oportunidades.

No tocante à construção do canal Campos - Macaé, acreditamos ter conseguido contribuir com a história regional ao travarmos diálogo com memorialistas e historiadores locais examinando suas informações e aprofundando algumas delas através das fontes primárias consultadas. Nesse sentido, a pesquisa nos possibilitou retomar o papel desempenhado pelo canal Campos - Macaé no desenvolvimento da navegação intra-regional reduzindo, contudo, sua importância no circuito de comunicação com a Corte. Da mesma forma, julgamos ter trazido à luz outros atores, entre personalidades políticas e dezenas de arrematantes que participaram de sua abertura na década de 1840 e início dos anos 1850. Supostamente aberto pelas mãos dos escravos, a pesquisa sinalizou a presença de trabalhadores livres embora não tenham sido encontrados registros sobre a quantidade de trabalhadores, livres ou escravos, alocados nas obras do canal. Finalmente, pensamos ter contribuído para a revisão da afirmativa recorrente de que o canal Campos - Macaé, três anos após sua inauguração, foi suplantado pela Estrada de Ferro Macaé a Campos. A pesquisa de fontes mostrou que era deficitária a navegação e objeto de polêmica na Assembleia provincial desde os anos 1850, portanto, sua obsolescência não teve como causa a inauguração da estrada de ferro.

Desde os Annales, proliferam novas abordagens, problemas e metodologias que reforçam a necessidade “de se fazer uma história da vida cotidiana dos homens do passado que inclua as relações humanas e econômicas das diferentes classes entre si, o caráter da família e da vida no lar, as condições do trabalho e do lazer, a atitude do homem ante a natureza”, bem como aspectos culturais de cada época e suas relações com as condições gerais de vida e das mudanças.⁶²²

Esperamos ter contribuído com essa história.

⁶²² FONTANA, Joseph. *Op. cit.*, p. 262.

FONTES e BIBLIOGRAFIA

Fontes Manuscritas

Espaço Cultural José Carlos Barcelos (ECJCB)

Resposta aos quesitos de [J H] Freese por sua ordem numérica. Manuscrito de José Carneiro da Silva, s/d. (14 p)

Arquivo da Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes

Livros de Atas da Câmara (1840-1846; 1848-1853)

Arquivo da Câmara Municipal de Macaé

Livro de Atas da Câmara (1845-1850)

Fontes Publicadas

ALMANAQUE Laemmert: administrativo, mercantil e industrial da Corte e da província do Rio de Janeiro. 1844-1889. Disponível em <<http://www.crl.uchicago.edu>>

BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados. Rio de Janeiro. (1860-1875). Disponível em <<http://www2camara.gov.br/>>.

RIO DE JANEIRO- Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro (1835-1889) Disponível em <<http://www.crl.uchicago.edu>>

Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ)

Setor de Microfilmes

Periódicos

O Campista (1834-1835)

O Constitucional (1881-1886)

Diário do Rio de Janeiro (1844-1865)

Jornal do Commercio (1837-1855)

O Monitor Campista (1840-1841/ 1879- 1882)

Monitor Macaense – jornal político, literário, comercial e agrícola (1864-1870)

O Recopilador Campista (1835)

O Télégrapho (1869-1872)

Tribuna do Povo- órgão da democracia, comércio e lavoura (1878-1884)

Anais da Assembleia Legislativa Provincial. 1836 (fev.-ab); 1861(set.-dez)

Coleção de leis, decretos e regulamentos da Província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Typografia do Diario, de N.I. Vianna.(1851-1873).

Setor de Obras Gerais

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1883.

BRASIL- *Coleção de leis do Império do Brasil*: 1828. Rio de Janeiro. Typ. Nacional, 1878.

Setor de manuscritos

Memória a respeito da grande importância do canal de Campos a Macaé. s/d e local. II- 34, 16,7. Coleção Carvalho.

Secretaria de Acervo e Patrimônio de Macaé - SEMAPH

O Constitucional- Órgão do Partido Conservador. (1886-1887)

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

Algumas reflexões sobre o denominado canal Campos Macaé. Autoria anônima. Rio de Janeiro: Typ. Americana de I. P. da Costa. 1849. (Coleção Tereza Cristina).

Melhoramento do porto de Imbetiba e o caminho de ferro de Imbetiba a Campos em agosto de 1873. Rio de Janeiro. *Publicação Oficial. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1875.*

Arquivo Público do Rio de Janeiro

Leis N. 333 e 357. Livro de contas correntes com os arrematantes do canal de Campos a Macaé . Indenização a Campo Almeida e Companhia. Fundo Presidente de Província. Notação 0878.

Contratos Pendentes de Execução. Rio de Janeiro. Typ. d Correio Mercantil de M. Barreto, Filhos & Octavianno, rua da Quitanda, n.55, 1873.(1855 a 1862/ 1862 a 1868).

Anais da Assembleia Legislativa Provincial. Nictheroy. Typ. do “Echo da Nação”, Rua da Conceição, n. 70. (1861-1875).

Contratos Celebrados. Província do Rio de Janeiro. Typ. do Diário do Rio de Janeiro. Rua do ouvidor, 97. (1868 a 1869/ 1870 a 1873)

Fontes bibliográficas

ABREU, Mauricio Almeida de. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. 2 vols. Rio de Janeiro: Andrea Jacobsson Studio e Prefeitura do RJ, 2010.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Eliana C. Cavour P. de; SILVA, Gisela Cunha Carneiro da. *A casa de Mato de Pipa*. Quissamã, 1985.

ALVES, Augusto. *A construção de Porto Alegre 1895-1930: modernidade urbanística como suporte de um projeto de Estado*. Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação de Planejamento Urbano e Regional da UFRGS. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2005. (mimeo)

ANDRADE, Marcos Ferreira de. *Elites regionais e a formação do Estado Imperial brasileiro Minas Gerais Campanha da Princesa (1799-1850)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008. (Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa).

ATLAS DO IMPÈRIO DO BRAZIL- Os mapas de Cândido Mendes. 1868. Rio de Janeiro: Arte & Historia. Livros e Edições, 2000.

BEAUCLAIR, Geraldo. *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense 1808-1860*. Rio de Janeiro, Studio F & S Ed, 1992.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliográfico Brasileiro*. Typografia Nacional, 1883.

BOBBIO, Norberto (*et. all*). *Dicionário de Política*. Coord. trad. João Ferreira; Rev. Geral João Ferreira e Luis Guerreiro Pinto Cacaís. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998..

BOTELHO André e SCHWARCZ, Lilia Moritz (orgs.). *Um enigma chamado Brasil: 29 intérpretes e um país*. São Paulo: Cia das Letras, 2009.

BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Lisboa, DIFEL, Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1989.

BRAGANÇA, Vânia Fróes. Contribuição para o estudo e decadência e extinção do município de Estrela. In: *Ensaio sobre a política e economia da Província Fluminense no século XIX*. Coordenação Richard Graham. Universidade Federal Fluminense, 1974.

CABRAL, Diogo de Carvalho. Floresta, política e trabalho: a exploração das madeiras-de-Lei no Recôncavo da Guanabara (1760-1820). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 28, nº 55, pp. 217-241, 2008.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Nos caminhos da acumulação: negócios e poder no abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro (1808- 1835)*. Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH.Niterói: UFF, 2002. (mimeo)

CANABRAVA, Alice Piffer. *O Algodão em São Paulo, 1861-1875*. 2. Ed., São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

CARDOSO, Ciro Flamarion. *Escravidão e Abolição no Brasil*. Novas Perspectivas. Jorge Zahar Editores. Rio de Janeiro, 1988.

CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Relume Dumará, 1996.

CARVALHO, José Murilo de; NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das. (orgs). *Repensando o Brasil do Oitocentos: cidadania, política e liberdade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

CARVALHO, Waldir P. *Gente que é nome de rua- a vida e a obra de homens e mulheres que fizeram a história de Campos*. Copyright © Waldir P. Carvalho, 1987. Vol. 2.

CASADEI, Thalita de Oliveira. *D. Pedro II na Planície Goitacá – as viagens do Imperador ao norte da Província do Rio de Janeiro*. Thalita de Oliveira Casadei, 1985.(mimeo)

CHAVES, Claudia M. Das Graças. A construção do Brasil: projetos de integração da América Portuguesa. Disponível em www.revistausp.sibi.usp.br/scielo.php?pid=S0034...script=sci

COSER, Ivo. *O visconde de Uruguai: centralização e federalismo no Brasil (1823-1866)*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2008.

COSTA, João Severiano Maciel [et al]; Memórias sobre a escravidão. Introdução de Garça Salgado. Rio de Janeiro. Arquivo Nacional: Brasília. Fundação Petrônio Portela. Ministério da Justiça, 1988.

COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmocles: o exército, a Guerra do Paraguai e a crise do Império*. São Paulo: HUCITEC/Ed. da UNICAMP, 1996.

COSTA, Wilma Peres; OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles (orgs.). *De um Império a outro: formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Aderaldo & Hothschild: Fapesp, 2007.

DaMATTA, Roberto. *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1983.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

Dicionário da Língua Portuguesa, composto por Antônio de Moraes Silva – natural do Rio de Janeiro. 5ª edição. Aperfeiçoada, e acrescentada de muitos artigos novos, e etymologias. Tomo I A-E. Lisboa: Typographia de Antonio José da Rocha – Aos Martyres, nº 13. 1844.

DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005.

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

ERTHAL, Clelio. *Cantagalo- da miragem do ouro ao esplendor do café*. 2 ed. Revista e atualizada. NitPress- Niteroi, 2008.

ESTEFANES, Bruno Fabris. *Conciliar o Império: Honório Hermeto Carneiro Leão, os partidos e a política de Conciliação no Brasil Monárquico (1842-1856)*. Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-graduação em História Social da USP. São Paulo: USP, 2010.(mimeo)

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*. 11. ed. São Paulo: Globo, 1997, p. 146 (2 vol.)

FARIA, Sheila S. de Castro. *Terra e trabalho em Campos dos Goitacases (1850-1920)*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói: UFF, 1986. (mimeo)

FEYDIT, Julio- *Subsídios para a História dos Campos dos Goytacazes desde os tempos coloniais até a proclamação da República*. Campos. Typografia Vapor do Alvarenga e Companhia, 1900.

FOHLEN, Claude. *O faroeste- 1860-1890*. Tradução Paulo Neves. São Paulo: Companhia das Letras: Círculo do Livro, 1989. (A vida cotidiana).

FONTANA, Joseph. A história dos homens. Tradução Heloisa Jochims Reichel e Marcelo Fernando Da Costa. EDUSC, 2004.

FRAGOSO, João Luis. “A Nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)”. *TOPOI*. Revista de História, n.º 1. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGHIS, 2000.

_____. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça do Rio de Janeiro 1700-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda Baptista, GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI - XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro, ALMEIDA, Carla Maria Carvalho, SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

FRANCO, Maria da Conceição Vilela. *A morte conta a vida: sentenciamento, assassinatos e sepulturas como elementos de construção da memória macaense (1855-1910)*. Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH da Universidade Salgado de Oliveira. Niterói. UNIVERSO, 2009.(mimeo)

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32.ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005.

GIFFONI, José Marcello. *Sal:um outro tempero do Império (1801-1850)*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, 2000.

GORESTEIN, Riva; MARTINHO, Lenira Menezes. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Sec. Municipal de Cultura, 1993. (Coleção Biblioteca Carioca v. 24).

GOUVÊA, Maria de Fátima S.. *O império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia e Poder no Segundo Reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Co., 1854-1866*. Tese de Doutorado em História apresentada na FFLCH/USP. São Paulo: USP, 1997. (mimeo)

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. “Sobre uma doença infantil da historiografia Brasileira”. Suplemento Literário. In *O Estado de São Paulo*, 24 de junho de 1973.

_____. (org.) *História Geral da Civilização Brasileira. Tomo II, 1º volume, O Processo de Emancipação - O Brasil monárquico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1993.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a restinga*. 2 ed. revisada pelo autor. Rio de Janeiro: Lidador, 1974.

_____. *O homem e o brejo*. Rio de Janeiro. Conselho Nacional de Geografia, 1945.

_____. *Macaé à luz de documentos inéditos*. Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro. Niterói: Estado do Rio de Janeiro, 1948.

LAMEGO FILHO, Alberto. *A planície do solar e da senzala*. 2 ed. rev. Rio de Janeiro/Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro, 1996.

LANDES, David. *Prometeu desacorrentado- transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, desde 1750 até a nossa época*. Tradução de Vera Ribeiro e revisão de Cesar Benjamim. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.

LOBO, Eulália M. Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro- do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. 2 vol. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978.

_____. “O comércio Atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVII”. *Separata da Revista de História*, nº 101. São Paulo, Brasil, 1975.

LOPES, Walter de Mattos. *A Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação deste Estado do Brazil e seus domínios Ultramarinos: um Tribunal de Antigo Regime na Corte de D. João (1808-1821)*. Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH. Niterói: UFF, 2009.

LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização no Brasil.1808-1830; prefácio do Prof. João Cruz Costa*. 2 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

MCNeese, Tim. *The Erie Canal : Linking the Great Lakes/ Tim Mcneese*. P.cm – (Milestone in American History). Chelsea House. NY, 2009.

MADUREIRA, Nuno Luis. *Mercado e privilégios – a indústria portuguesa entre 1750-1834*. Lisboa: Ed. Estampa, 1997.

MANTOUX, Paul. *A Revolução Industrial no século XVIII- estudo sobre os primórdios da grande indústria moderna na Inglaterra*. Tradução de Sonia Rangel. São Paulo: UNESP/HUCITEC, 1988.

MARCHIORI, Maria Emília Prado [et all]. *Quissamã*. Rio de Janeiro; SPHAN, fundação Nacional Pró Memória, 6ª diretoria Regional, 1987.

MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar- um estudo sobre a política e elites a partir do Conselho de Estado (1842 – 1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

_____. *O Imperial Instituto Fluminense de Agricultura: Elites, Política e Reforma Agrícola (1860-1897)*. Dissertação de Mestrado apresentada no Curso de Pós-Graduação em História. Niterói: UFF, 1995.

MATTOS, Ilmar R. de. *O Tempo Saquarema: formação do Estado Imperial*. 2. ed. São Paulo: Editora HUCITEC, 1990.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o império – 1871-1888*. 2. Edição revista. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

MEIRA, Roberta Barros. *Banguês, engenhos centrais e usinas: o desenvolvimento da indústria açucareira em São Paulo e sua correlação com as políticas estatais (1875-1941)*. São Paulo: Alameda, 2010.

MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *Estado e historiografia no Brasil*. Niterói: EdUFF, 2006.

MOREIRA, Gustavo A. Cardoso. *Uma família no Império do Brasil: os Cardoso de Itaguaí (um estudo sobre economia e poder)*. Dissertação de Mestrado apresentada no PPGH. Niterói: UFF, 2005. (mimeo)

MORSE, Richard. *O Espelho de Próspero*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

MUAZE, Mariana. *As memórias da Viscondessa: família e poder no Brasil Império*. Rio de Janeiro: FAPERJ/Zahar Ed., 2008.

MOTA, Carlos Guilherme (org.). *1822 Dimensões*. 2. ed. São Paulo, Perspectiva, 1986.

MUSEU CASA DE QUISSAMÃ- Memória visual e afetiva de Quissamã. Museu casa de Quissamã, 2006.

NOVAIS, Fernando Antonio. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 6. ed. São Paulo: Editora HUCITEC, 1995.

Novo Dicionário Aurélio de Língua Portuguesa, 2ª ed. revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira S.A.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780 – 1870)*. Bauru, SP: Edusc; Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2005 (Coleção História).

OSCAR, João. *Escravidão e Engenhos*: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis. Rio de Janeiro: Achiamé, 1985.

PARADA, Antonio Alvarez. *Histórias curtas e antigas de Macaé*. Rio de Janeiro: Artes Gráficas, 1995. Obra póstuma, 2 v.

PARKER, Matthew. *Febre do Panamá: a história de uma das maiores realizações do homem*. Tradução de Carlos Duarte e Anna Duarte. Rio de Janeiro: Record, 20011.

PEDREIRA, Jorge L. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um grupo social*. Tese de Doutorado (Sociologia Histórica) apresentada na Universidade Nova de Lisboa. Lisboa: UNL, 1995. (mimeo)

PENHA, Ana Lucia Nunes. *O município de Macaé: fortunas agrárias na transição da escravidão para o trabalho livre*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói: UFF, 2001(mimeo).

PEREIRA FILHO, João de Almeida. *Necrologia de Exm^o. Sen^r. Visconde de Araruama*. Campos: Typographia Campista – Rua Direita, n. 24. 1864.

PEREIRA, Walter Luiz. Óleo sobre tela, olhos para a história. Memória e pintura histórica nas Exposições Gerais de Belas Artes do Brasil Império (1872-1879). Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2003.

PETRONE, Maria Tereza Schorer. *O Barão de Iguape. Um empresário na Época da Independência*. São Paulo: Ed. Nacional, 1976.

PILKINGTON, Roger. Canals: Inland waterways outside Britain. In: SINGER, Charles, HOLMYARD, E.J., HALL, A.R., WILLIAMS, Trevor L. *A history of technology*. The Industrial Revolution – 1750 to 1850. Oxford/At the Clarendon Press, 1958, v. IV.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas *Os simples comissários: negociantes e política no Brasil império*. Tese de Doutorado apresentada no PPGH. Niterói: UFF, 2002. (mimeo)

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 2008.

RABELLO, Andréa Fernandes C. C.. Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro. Ferrovias e café na 2ª metade do século XIX. Dissertação apresentada no PPGH da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 1996.

RECUPERO, Bernardo. “Caio Prado Junior e o lugar do Brasil no mundo”. In: BOTELHO André e SCHWARCZ, Lilia Moritz (orgs.). *Um enigma chamado Brasil: 29 intérpretes e um país*. São Paulo: Cia das Letras, 2009.

RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. São Paulo/Belo Horizonte, EDUSP/Itatiaia, 1980. 2 v.

RODRIGUES, Claudia. *Nas fronteiras do além: a secularização da morte no Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. (Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, 2003).

RODRIGUES, Helio Suevo. A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro - o resgate da memória. Rio de Janeiro, Open Plus Gráfica e Editora/Memória do trem. 2004.

RODRIGUES, Hervé Salgado. *Campos: na taba dos Goytacazes*. Biblioteca de Estudos Fluminenses. Série Municípios. Niterói: Imprensa Oficial, 1988.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: Ed. Unicamp/Cecult/FAPESP, 2000.

SALLES, Ricardo. *E o Vale era o escravo: vassouras, século XIX*. Senhores e Escravos no coração do Império. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

_____. *Nostalgia Imperial: a formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. Rio de Janeiro. Topbooks, 1996.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (org). *Cidades Capitais do século XIX: cosmopolitismo e transferência de modelos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

SANTOS, Ana Maria dos. “Auge e decadência econômica do Recôncavo da Guanabara: o caso de Itaguaí”. In: *Ensaio sobre a política e a economia da província fluminense*. Coordenação Richard Graham. Universidade Federal Fluminense, 1974.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. “A pequena produção de alimentos na crise do escravismo: Magé, 1850-1888.” In: *Cativeiro e Liberdade*. Revista Interdisciplinar em História Social. RJ: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social/ UFF: Laboratório de História Oral e Iconografia. Volume 3, n. 2, p. 72-83, jan-jun, 1996.

SARAIVA, Luiz Fernando. *O Império das Minas Gerais: café e poder na zona da Mata Mineira, 1853-1893*. Tese de Doutorado defendida no PPGH. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008. (mimeo)

SCHNOOR, Eduardo e MATTOS, Hebe de (orgs.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.

SCHWARCZ, Lilia K. Moritz. *As barbas do Imperador: D Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SCISÍNIO, Alaôr Eduardo. *Dicionário da Escravidão*. Rio de Janeiro: Léo Christiano Editorial, 1997.

SILVA, José Carneiro da. *Memoria topographica e histórica sobre os Campos dos Goitacazes, com huma noticia breve de suas produções e o commercio* – oferecida ao muito alto e muito poderoso Rey e senhor nosso D. João VI. Rio de Janeiro. Imprensa Regia, 1819.

SZMRECSANYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. 2 ed.revista. São Paulo. Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.

SILVA, José Carneiro da. *Memória sobre cannaes e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, a Agricultura e o Commercio da construção destas obras*. Campos: Typographia de A. J. P. Maya Parahiba, a C^a. Rua do Conselho, n.º. 94, 1836.

SILVA, Weder Ferreira da. *Colonização, Política e Negócios: Teófilo Benedito Ottoni e a trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863)*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Mariana: UFOP, 2009.(mimeo)

SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História Econômica do Brasil, 1500-1820*. 4.ed. Brasília: Senado Federal, 2005. (Edições do Senado Federal, n.º 34).

SOUSA, Horácio de. *Ciclo Áureo*. História do 1º Centenário da Cidade de Campos (1835-1935). Campos: Artes Gráficas, 1935.

SOUZA, Adriana Barreto de. *O Exército na Consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política militar conservadora*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999.

STEIN, Stanley. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria Brasileira: origem e desenvolvimento*. Nova Edição. São Paulo: Hucitec, Editora da Unicamp, 2000.

SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2. ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/EDUSP/Imprensa Oficial, 2002.

TEIXEIRA, Palmira Petratti. *A instituição da São Paulo Railway*. São Paulo: Kid's Produções Gráficas, Ed. 2000.

URICOCHEA, Fernando. *O Minotauro Imperial*. São Paulo: DIFEL, 1978.

VIANA, F. J. Oliveira. *Populações meridionais do Brasil*. 4. ed. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra / Governo do Estado do Rio de Janeiro e Universidade Federal Fluminense, 1973. 2v.

VIANA, Sonia Bayão Rodrigues. *O Engenho Central de Quissamã*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: USP, 1980.

VIEIRA, Wilson. *Apogeu e decadência da agricultura fluminense (1860-1930)*. Instituto de Economia. Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP, 2000. (mimeo)

WEBER, Max. *Economia & Sociedad*. Mexic, Fondo de Cultura Economica. Segunda Parte, Capítulo IX (Sociologia de la dominación), subitens I, II e III.

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.

Internet- Fontes

BENTIVOGLIO, Júlio. *A corte negociada: a presença de Aureliano Coutinho no golpe da maioria de 1840*. Disponível em <http://www.catalao.ufg/historia...> acesso em 10 de agosto de 2010.

CANO, Wilson. Reflexões sobre o papel do capital mercantil na questão regional e urbana do Brasil. Texto para discussão. IE/UNICAMP, Campinas, n. 177, maio 2010. Disponível em <http://www.unicamp.br/downarq.php?id=1807&tp+a>

CARVALHO, Jose Murilo de. A utopia de Oliveira Vianna. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 4, n.º 7, 1991, p. 82-99. <http://www.virtualbib.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewArticle/2310>.

_____. “Mandonismo, Coronelismo, Clientelismo: uma discussão conceitual”. *Dados*, vol. 40, n.º 2. Rio de Janeiro, 1997. http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52581997000200003&lng=en&nrm=iso&tlng=pt.

CHRYSOSTOMOS, Maria Isabel de Jesus. Campos: a capital sonhada de uma província desejada (1835-1897). *Historia*. São Paulo, vol 30 n.º 1, p. 56-89, 2011. ISSN 1980 – 4369. Disponível em: <http://www.scielo.br.php?pid+SO101-9074201100010004>

_____. “Uma Veneza no Sertão fluminense: os rios e os canais em Campos dos Goitacazes”. In: *História Revista*. Revista da Faculdade de História e do programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Goiás, p.5. Disponível em www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/view/9558.

FRAGOSO, João Luis. Para que serve a história econômica? Notas sobre a história da exclusão social no Brasil, 14. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 29, 2002, p. 3-28. Disponível em : <http://www.bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/download/1296>

GRAHAM, Richard. *Construindo uma nação no Brasil do século XIX: visões novas e antigas sobre classe, cultura e Estado*. Disponível em http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol5_mesa1.html

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. Mauá por trás do mito. Disponível em <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/retrato/maua-por-tras-do-mito>

LAMOUNIER, Maria Lucia. “Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil do século XIX”. *Economia Selecta*, Brasília (DF), v. 9, n. 4, pp 215-245, dezembro de 2008. Disponível em: [HTTP://www.anpec.org.br/encontro2008/artigos/206807211170](http://www.anpec.org.br/encontro2008/artigos/206807211170)

OLIVEIRA, L E & LAMAS, F G. A companhia União e Indústria e as vicissitudes da escravidão e da imigração nas fronteiras da província mineira e fluminense (1850-1870). *Anais do VII Congresso Brasileiro de História Econômica e 8ª Conferência Internacional de História de Empresas*. Aracaju. CD room.

MARQUESE, Rafael de Bivar. Azeredo Coutinho, visconde de Araruama e a Memória sobre o comércio dos escravos de 1838- Dossiê História Atlântica: recortes e perspectivas. In: *Revista de História*. Departamento de História da Universidade de São Paulo, n.º 152, 1º semestre/ 2005. www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?pid=S0034...script=sci_arttext

MONTEIRO, Pedro Meira. Sérgio Buarque de Holanda e as palavras. http://www.unicamp.br/siarq/sbh/Pedro_Meira_Monteiro.pdf

MUAZE, Mariana. O vale do Paraíba fluminense e a dinâmica imperial http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2010/12/15_mariana_muaze.pdf

NOVAES, Adriano. *Os Caminhos Antigos Fluminenses*.

<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>

PRADO, Maria Emília. Leituras da Colonização Portuguesa no Século XX. <http://www.intellectus.uerj.br/Textos/Ano5n1/Texto%20de%20Maria%20Emilia%20Prado.pdf>.

SALLES, Ricardo. O império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. Fórum da Revista Almanack <http://dgp.cnpq.br?buscaoperacional/detalhegrupo.jsp?grupo=16977051T3AK4D>

SCHWARCZ, Lilia K. Moritz. “Um debate com Richard Graham ou ‘com estado mas sem nação: o modelo imperial brasileiro de fazer política’”. http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol5_mesa3.html

SOFFIATI, Arthur. Os canais de navegação do século XIX no norte Fluminense. *Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego* n.º 2 (Edição Especial) Campos dos Goytacazes: CEFET Campos, jul/dez 2007. www.essentiaeditora.iff.edu.br/index.php/boletim/article/view/214

VIANNA, Luiz Werneck. “Americanistas e iberistas: a polêmica de Oliveira Viana com Tavares Bastos”, p. 166. In: *DADOS- Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, vol.34, n.º 2, 1991. p. 145-189. http://www.bresserpereira.org.br/Terceiros/Cursos/2010/1991.Americanistas_e_iberistas.pdf.

PEREIRA, Walter Luiz C. de M.. Tráfico ilegal de africanos e conexões interprovinciais. Disponível em www.labhstc.ufsc.br/vencontro/pdf/PEREIRA,%20Walter520Luiz.pdf

ANEXOS

Figura 1

Lei que autorizou o Presidente de Província a fazer a despesa com a planta do canal Campos-Macaé

1837 N.º 5

José Ignácio Vaz Vieira, Vice-Presidente da Província de São Paulo, faz saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo sancionou a seguinte Lei:

Art.º 1.º O Presidente da Província he autorizado para fazer a despesa necessaria no levantamento da planta de um canal, que, partindo das embocaduras da Cidade dos Campos dos Goytacases, se dirija ao Porto da Ilha de Macaé e d'ahi se estende até ás praias de Macahi, semha sair ao Porto das Caixas, ou n'outro qual outro ponto da bahia de Niteroy.

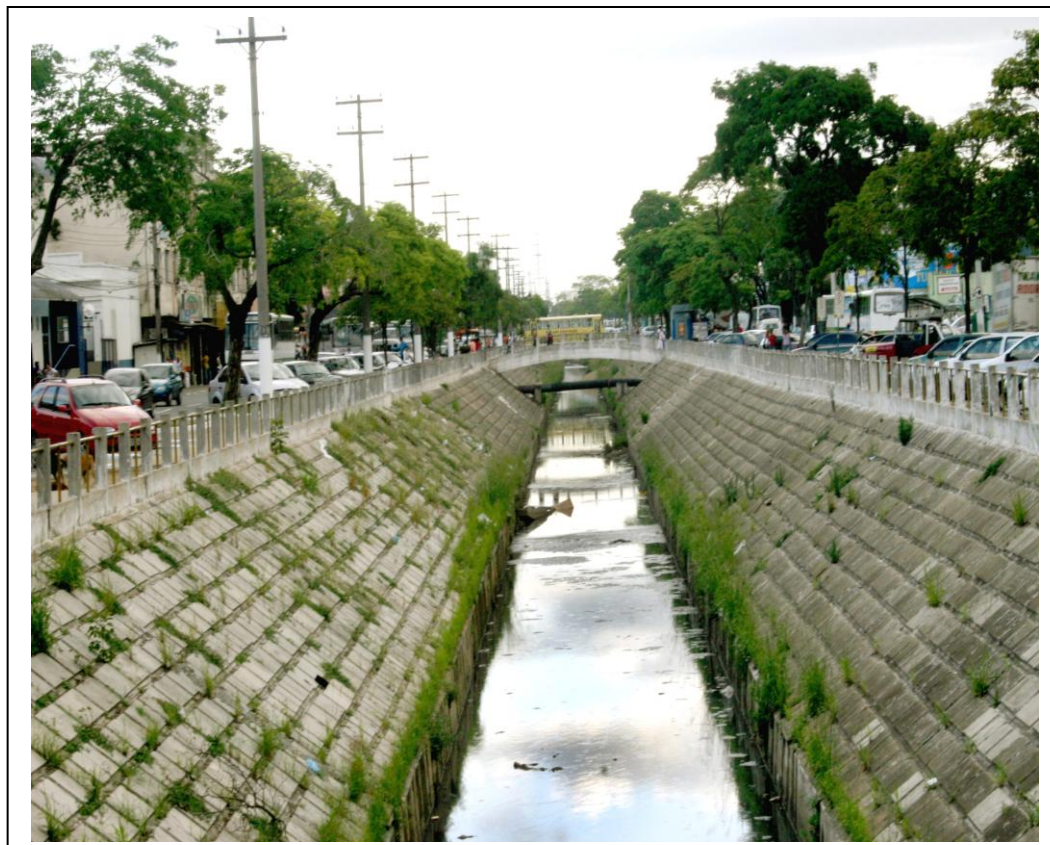
Mande portanto a todas as Autoridades, e quem o contrario, a execução da referida Lei, que a cumpram e façam cumprir, tão intimamente como n'ella se contém. O Secretario d'essa Província a faça imprimir publicas e corar. Dada na Sala do Governo da Província aos doze dias do mes de Outubro de mil oitocentos trinta e sete, decimo sexto da Independencia e do Imperio.

José Ignácio Vaz Vieira

Fonte: Notação 0819. Livro de Leis sancionadas.1837.
APERJ- Fundo PP.

Figura 2

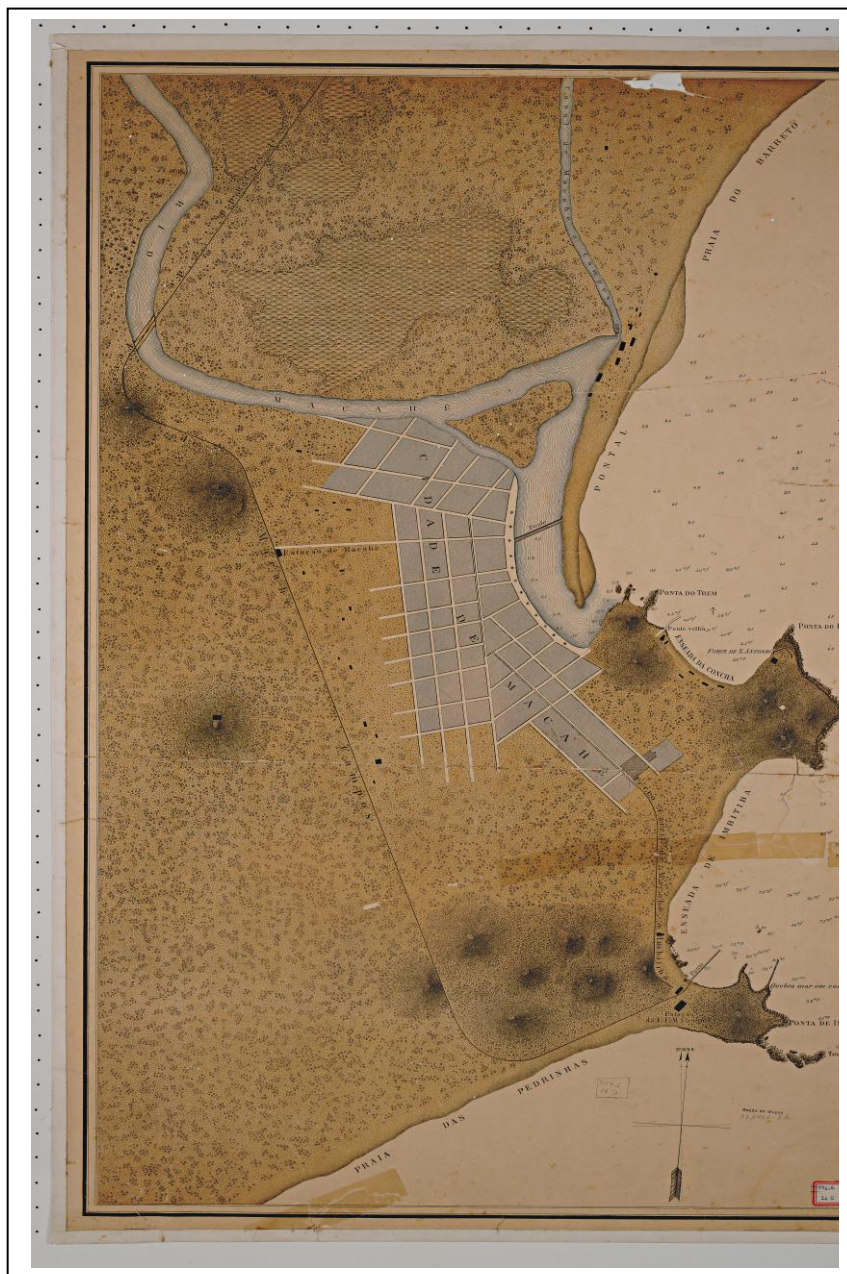
Canal Campos Macaé no centro de Campos dos Goitacazes



Disponível em <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Canal>>
(01 de fevereiro de 2012).

Figura 3**Planta mostrando a Estrada de Ferro Macaé - Campos
E sua ligação com o Porto de Imbetiba, em Macaé**

Fonte: Planta hidrográfica do Porto de Imbetiba, Concha e Macaé,
levantada pelo engenheiro Estacio de Lima Brandão.4Y/map.246.
ANRJ

Figura 4**Portos de Imbetiba e Canal Campos Macaé**

Fonte: Planta hidrográfica dos portos de Imbetiba e Macaé, levantada em setembro de 1881 pelo capitão tenente José Maria do Nascimento e Primeiro Tenente Artur Índio do Brasil. Desenhada por Lauriano José Martins Pena Junior.4Y/MAP.237. ANRJ-

Figura 5**Canal Campos Macaé em Quissamã**

Disponível em <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Canal>>

Figura 6

Notícia sobre a necessidade de limpeza do Canal Campos - Macaé (1892)



Fonte: O Século. Ano VI. 10 de janeiro de 1892, n. 221. SEMAPH - Macaé-