

Mappa Topographico do Districto dos Campos Goiatacz – 1785

Carlos Freitas¹

Diretor do Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes, RJ
cfreitas@uenf.br

Cristiano Pluhar²

Professor da Rede Salesiana no Instituto Profissional Laura Vicunha, Campos dos Goytacazes, RJ-
cristianopluhar@hotmail.com

RESUMO

O militar e cartógrafo Manoel Martinz do Couto Reys, nascido na Vila de Santos, por volta de 1750, carrega importância ímpar para a História e a Historiografia do atual Norte Fluminense. No período compreendido entre 1780 e 1785, residiu na região com o intuito de mapeá-la e também identificar a produção do rico Districto dos Campos Goiatacz, para esmiuçar aspectos geográficos e pontuar fatos políticos e administrativos a partir do ano de 1627 quando os “Sete Capitães”, receberam, por doação da Coroa, parte das terras da então Capitania de São Thomé. Esse minucioso mapa – fantástica fonte primária – acompanhado de um manuscrito preciso, onde descreve os aspectos físicos e sociais da região, reveste-se em registro completo de um período pouco estudado. Inicia com uma descrição do relevo, flora e fauna, as explorações agrícolas, em especial a criação de gado e a efervescência do açúcar (produzido em 236 engenhos), bem como o cultivo de outros produtos – arroz, feijão, milho, algodão e o fabrico de aguardente – e a mão de obra escrava – exatos 12.085 negros – oriunda do Continente africano. Esse tipo de descrição reforça a visão político-administrativa do período, onde Couto Reys objetivou esclarecer frente ao rígido sistema de cobrança de impostos português, a real possibilidade arrecadatória do Districto. A memória econômica e social é marcada pela forte atividade comercial, em especial o escoamento da produção e a importação de mercadorias essenciais para a sua manutenção, utilizando vias fluviais e marítima. Expandido possibilidades, mostra as características do solo, das lagoas, córregos, canais e rios da região, além de comentários auxiliares que fomentariam as finanças locais. Os documentos são peças fundamentais para a Historiografia regional em todas as suas correntes teóricas, para uma análise mais aprofundada sobre a economia do Rio de Janeiro do século XVIII e os crescentes interesses da Coroa na Região.

PALAVRAS CHAVE: Couto Reys, Mapa, Manuscrito, Memória, Açúcar, Campos dos Goytacazes.

ABSTRACT

The military and cartographer Manoel Martinz do Couto Reys, born in the Vila de Santos, around 1750, carries great importance to the History and Historiography of the Norte Fluminense region. In the period between 1780 and 1785, he has resided in the region to map it and also to identify the production of the rich Districto dos Campos Goitacz, to scrutinize geographical aspects and point political and administrative facts since 1627 when the “Seven Captains” received, by crown’s donation, part of the lands of the Capitania de São Thomé. This minucious map – fantastic primary source – accompanied by a

¹ Museólogo, Mestre em Políticas Sociais, atua na Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro.

² Licenciado Pleno em História pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS, RS. Escritor.

precise manuscript, describing the region's physical and social aspects, becoming a complete registry of a partially studied period. It begins with a terrain description, flora and fauna, agricultural exploitation, in special the breeding of cattle and sugar's boom (made in 236 mills), as well as the farming of other products – rice, beans, corn, cotton and distilled spirits – besides slave workers – exact 12.085 negros – from African continent. This kind of description reinforces the period's politic-administrative vision, where Couto Reys focused to clarify alongside the rigid portuguese taxing system, the real taxing capacity of the Districto. The economical and social memory is strongly marked by a strong commercial activity, specially the flow of production and the importation of essential goods to it's upkeep, by fluvial and maritime transportation. Expanding possibilities, it shows the soil's characteristics, the lagoons, streams, canals and rivers, besides auxiliary comments that would boost local finances. The documents are fundamental tools for the region's Historiography in all it's theoretical thoughts, for a deeper analysis about Rio de Janeiro's economy of the 18th century and the increasing interests of the Crown in the region.

KEYWORDS: Couto Reys, Map, Manuscript, Memory, Sugar, Campos dos Goytacazes.

I - O LUGAR

No ano seguinte da chegada de Pedro Álvares Cabral ao atual território brasileiro, uma expedição pela costa do Atlântico se realizou com a intenção de observar as possibilidades econômicas e os riscos presentes nas extensas terras. Nesse ano – 1501 –, precisamente no dia 21 de Dezembro, ao passar pelo, hoje, litoral Norte Fluminense, os participantes daquela expedição nomearam, em homenagem ao Santo do dia, o local por Cabo de São Thomé.

A conquista do novo território inicia com as feitorias, sistema já usado na África e Índia, na exploração do pau-brasil, um similar na substituição de corante oriental. Esse modelo explorador não evitava as incursões de estrangeiros, franceses principalmente. D. João III inaugura o sistema de exploração mercantil na América, com a criação das Capitánias – delegação pública de poderes - e a concentração da população sob o olhar burocrático, fixando-a, iniciando outros tipos de exploração, onde o açúcar será o expoente.

A capitania seria uma espécie de estabelecimento militar e econômico, voltado para a defesa do território e atividades produtivas e comerciais. Os agraciados com doações seriam pessoas próximas ao trono, burocratas e militares. Martim Afonso de Sousa foi escolhido para estrear esse processo colonizador no Brasil, em 1532, quando fundou a Vila de São Vicente que, de imediato, iniciou a plantação da cana-de-açúcar.

Por mérito à sua participação em prol do Estado, a Coroa portuguesa, através de Carta de Doação datada de 29 de Janeiro de 1536, repassa 30 léguas de costa a Pero de Góis da Silveira e nomeia a área por Capitania de São Thomé, atual região Norte Fluminense e parte do Sul do Espírito Santo. A região também foi chamada de Paraíba do Sul.

Contando com recursos escassos e animosidades com os incorretamente chamados de *selvagens* – os índios Goytacá – Pero de Góis, após duas tentativas de colonizar e erguer uma vila no local – Vila da Rainha – desiste de suas intenções colonizadoras e foge para a vizinha Capitania do Espírito Santo. A criação de vilas visava integrar um núcleo de vigilância, atividades comerciais e um sistema fiscal.

Por herança, Gil de Góis, recebe a Capitania e, nesse ponto, a História se mostra pouco esclarecedora. Memorialistas e Historiadores locais divergem sobre a tentativa colonizadora por parte do segundo donatário. O que se afirma categoricamente é que, em 1619, por falta de recursos, dificuldades ou interesse, a Capitania de São Thomé é devolvida à Coroa. A região, novamente, retorna ao estado de abandono, por pouco tempo.

Como forma de privilegiar homens que se destacavam na segurança do território e serviços à Coroa, eram feitas doações de Sesmarias. Alguns deles, que se destacaram na defesa do Rio de Janeiro e domesticação indígena, conhecidos como os *Sete Capitães*, recebem parte da antiga Capitania. Após a divisão territorial entre os donatários e a confirmação de posse, inaugura-se uma atividade econômica³ na região; a criação de gado⁴, que trará sucesso ao empreendimento colonizador pela primeira vez. A construção do primeiro curral, com o intuito de abastecer o Rio de Janeiro⁵ com carne, couro e força para movimentar engenhos, em 1633, inaugurará, também, o interesse de terceiros no potencial econômico regional. Essa atividade é referenciada nas seguintes palavras do *Roteiro dos Sete Capitães* (1893, p. 5-6.):

Tínhamos grande desejo de irmos ver esta nossa nova propriedade, porém corria uma notícia muito desastrosa dos gentios Goytacazes, e assim ficamos indecisos algum tempo; aonde então tivemos a notícia que os selvagens Goytacazes mais ferozes costeavam pelo Norte do Rio Paraíba até às cordilheiras das minas do ouro, e que estes é que fizeram oposição aos dois donatários quando queriam dar começo à sua donataria ao Norte do Rio Paraíba, e os da parte do Sul era uma horda da mesma raça, porém muito mais pacíficos; e que nas ditas campinas haviam duas aldeias destes, uma não muito distante de Macaé, e a outra na ponta do cabo de São Tomé.

Com estas noticias ficamos mais satisfeitos e animados, apesar que já tínhamos lidado muito com gente de semelhante natureza. Determinamos a seguir a vermos a nossa nova propriedade, quando nos coubesse no possível, pois tanto a necessitávamos para criação do nosso gado.

³ “Logo nos primórdios, a estrada única é pela costa. Por ela vieram os Sete Capitães a pé, e por muito tempo foi o caminho das boiadas para o Rio. Partindo da vila, seguia a sueste até o Furado, e daí marginava sempre o litoral até Macaé, de onde continuava por Cabo Frio até a Praia Grande.” (LAMEGO, 1945. p. 152.)

⁴ O gado era comprado em Cabo Frio e Araruama.

⁵ O *Roteiro dos Sete Capitães* (1893, p. 19) esclarece a possibilidade lucrativa da criação de gado endereçada ao Rio de Janeiro: “(...) quando tornássemos, algumas cabeças de gado entre todos; porém a falta deste gênero no Rio de Janeiro era grande, pois as coisas estavam então no seu princípio; alguns que se criavam mal chegavam para o trabalho dos engenhos.”

Com a instalação de colonos na região, arrendatários dos sesmeiros, e o gado produzindo bons resultados, aumenta o interesse de poderosos do Rio de Janeiro nas terras. Dentre eles, destacam-se o general Salvador Correia de Sá, o governador da capitania, e os jesuítas e beneditinos. Em 1648 é realizada uma nova partilha das terras, firmando-se uma “escritura de composição”, onde os antigos proprietários e seus herdeiros, perdem a maior parte das terras. Os maiores quinhões passam a ser os do general e o dos jesuítas.

O poder político e econômico do general e de sua família, consegue que a Coroa doe um Morgado a dois de seus filhos, com um título de nobreza, o de visconde de Asseca. Esse domínio se estenderá por mais de um século, com cobrança abusiva de impostos, lutas por posse de terras e muita violência. Por determinação da doação, havia o compromisso de levantar duas vilas no território, fato que se deu em 1677, oficializando as povoações já existentes e instalando as Câmaras. As vilas são a de São Salvador dos Campos e a de São João da Praia, que serviria por muitos anos como porto para o escoamento da produção agrícola e industrial da região. Um porto deficiente e perigoso por conta dos bancos de areia na foz do Paraíba, que só operava nas marés mais altas das luas cheia e nova.

A diversidade produtiva evidencia-se através da agricultura de gêneros que serviram, em primeira instância, ao abastecimento do território. Porém, por conta de um solo e clima propícios, uma cultura se sobressai: o cultivo da cana-de-açúcar e a respectiva produção do açúcar.

O sucesso econômico é tamanho que, em 1780, cumprindo ordens da Coroa para analisar as possibilidades arrecadatórias fiscais, Manoel Martinz do Couto Reyz, militar e cartógrafo se dirige à região onde permanece por cinco anos e cumpre importantíssimo papel à História regional e nacional ao mapear, minuciosamente, as diferentes atividades produtivas, seus senhores, suas fazendas, Freguesias, sociedade, costumes, recursos hídricos, minerais, sua flora e fauna. Com um conhecimento diferenciado, o santista, nascido por volta de 1750, revela traços marcantes de sua personalidade e o zelo com a coisa pública, entre vários aspectos, escaneia as vias fluviais e indica melhoramentos que alavancariam o escoamento produtivo e econômico regional. Sua visão e maneira de descrever mostra um pensamento muito alinhado ao pensamento iluminista, característico do final do século XVIII.

Acompanhando o mapa⁶, Couto Reys redigiu importantíssimo documento intitulado *Descrição Geographica, Pulitica e Cronographica do Districto dos Campos Goiatacz* onde elucida sua lida cartográfica e

⁶ Intitulado Mappa Topographico Do Districto dos Campos Goiatacz em que se comprehendem e assignalam todas as suas Freguesias e estabelecimentos dispostos de baixo da Ordem do Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Luiz de Vasconcellos e Souza do Concelho de Sua Magestade Vice Rey e Capitão General de Mar e Terra do Estado do Brazil. Levantado por Manoel Martinz do Couto Reys, Capitão de Infantaria do Primeiro Regimento Desta Praça. Rio de Janeiro em outubro de 1785. Explicação As diversas cores das agoadas servem de indicar o território pertencente a jurisdição de cada Freguesia. O amarelo vivo mostra a de Santo Antonio dos Guarulhos e mais amortecido a de São Gonçallo o verde vivo a de Capivary e o desvanecido a de São João. O encarnado mais claro a de São Salvador; e o mais vivo ao Sul de Macahé pertence a cidade de Cabo Frio. Explicação dos Signaes

traça uma radiografia da região. Esses dois documentos, que se completam, são fonte obrigatória para qualquer pesquisa que envolva a região Norte Fluminense.

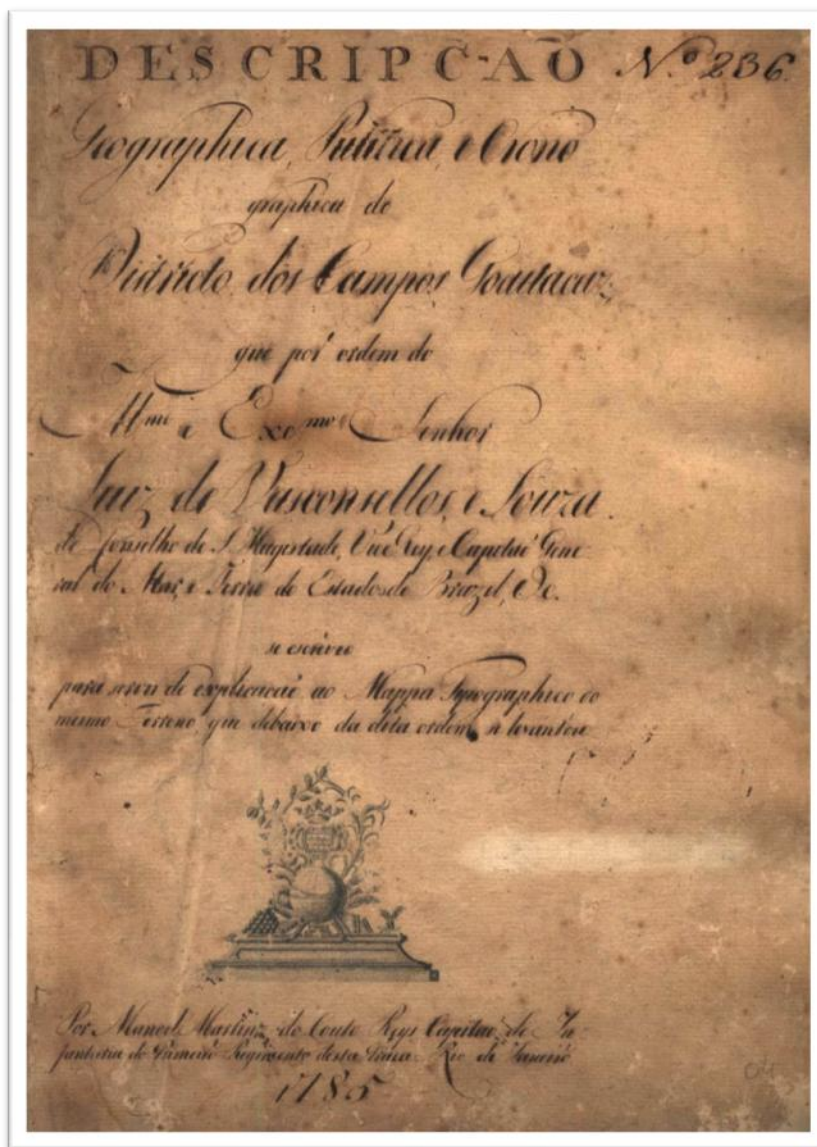


Figura 01: Capa do Manuscrito construído por Couto Reys. Fonte: Arquivo Público Municipal Waldir Pinto de Carvalho.

Este signal denota Engenho de asucar *
Engenhoca de aguardente ☼
Curral de gado vacum ▲
Casas de Moradores ■
Petipe de huma Légoa de Tres mil braças

A primeira parte do manuscrito, foco de nosso trabalho, nomeada *Descrição Geographica do Districto dos Campos* inicia com uma minuciosa análise das terras que compõe o local. Um dos aspectos, sempre recorrente, é a questão da delimitação das propriedades, mal demarcadas e fruto de muitas lutas por sua posse. Em seguida, Couto Reys discorre sobre os rios, suas especificidades e possibilidades comerciais – escoamento da produção. Além disso, sugere melhoramentos que aumentariam a utilidade desses caminhos fluviais⁷.

II - O RIO URURAI

Os rios carregam importância fundamental no processo colonizador brasileiro. Através deles o explorador desbravou territórios e criou possibilidades econômicas que fomentaram a Colônia e o Império brasileiro.

No caso regional que nos propomos a tratar, mostraremos, individualmente, os rios de maior relevância regional. Iniciamos com o “Ururay”; sobre ele Couto Reys faz a seguinte menção:

O Rio Ururay he hum Sangradouro ou esgoto da Lagoa de sima para a Lagoa Feia tem curta extensão porem enfadonha navegação por suas grandes voltas. Elle da excellente transportação ás madeiras, que descem do Sertão em canoas, ou balsas. (REYS, 1997, p. 27.)

Ainda o “Ururay”, o autor mostra uma alternativa para melhor aproveitamento do rio: “Seria de muita utilidade, que nas mayores voltas se fizessem cortaduras para encurtar, e facillitar a navegação.” (1997, p. 27.)

⁷ Os 236 engenhos do Districto e o exorbitante número de 12.085 escravos mostram a relevância econômica e a necessidade de vias de escoação eficazes.

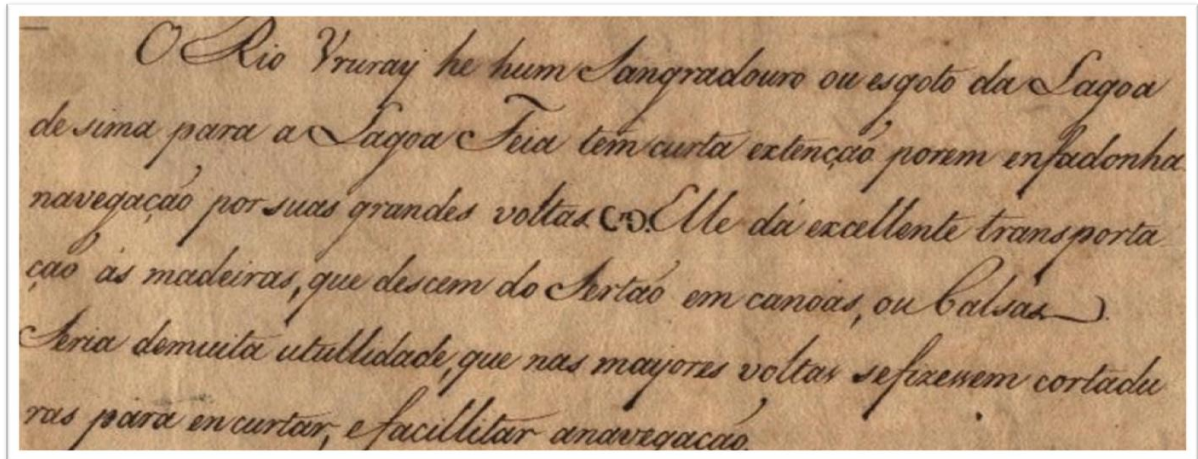


Figura 02 - Trecho do manuscrito de Couto Reys referente ao Rio Ururay. Fonte: Arquivo Público Municipal Waldir Pinto de Carvalho.

Ao se fazer um comparativo entre o trabalho realizado por Couto Reys com a obra de José Carneiro da Silva, o 1º. Visconde de Araruama⁸, de 1819, portanto, 34 anos passados, observa-se, em relação específica, ao Rio Ururay um avanço em questões produtivas e populacionais. Três décadas avante, o Visconde de Araruama faz os seguintes comentários sobre o mesmo Rio: “O rio Ururahy nasce na lagoa de Cima, e traz a sua corrente a leste até a lagoa Feia, onde desagoa. As suas margens estão povoadas de engenhos e roças de mandioca.” (SILVA, 1907, p. 11.)

Ao traçarmos paralelos entre as duas obras, outra perspectiva possível é a mudança de diretriz na cadeia de cultivo. Em 1785, os principais cultivos eram: açúcar, algodão, arroz, aguardente, milho, feijão e mandioca. Já em 1819, o algodão vinha do Espírito Santo, o milho e o feijão “quase que não entram mais no artigo de exportação”⁹, o arroz sofreu drástica queda na produção e a farinha de mandioca é originada de outras localidades. Há, também, novos produtos cultivados como o fumo e o café. Essa mudança no sistema produtivo deveu-se basicamente ao aumento das áreas cultivadas com a cana de açúcar, mais rentável que os outros produtos.

⁸ Memória Topographica e Historica sobre os Campos dos Goytacazes com uma noticia breve de suas produções e commercio.

⁹ Op. Cit. 55.



Figura 03: Recorte do mapa de Couto Reys evidenciando o Rio Ururá. Fonte: Acervo particular.

III - O RIO PARAÍBA DO SUL: DIFICULDADES NA NAVEGAÇÃO

Sobre o Rio Paraíba do Sul¹⁰, segundo Augusto de Carvalho, na significativa obra *Apostamentos para a Historia da Capitania de S. Thomé*, de 1888, apresenta, já em 1685, intensa movimentação com o porto de São João da Barra para o escoamento da produção local à Bahia e, em pequena escala, com o Rio de Janeiro (1888, p. 280.), Couto Reys salienta as dificuldades de navegação e frisa o minucioso conhecimento dos comerciantes locais para um aproveitamento eficaz desse caminho fluvial. Quando em 1818, o naturalista

¹⁰ Couto Reys descreve assim o Rio Paraíba do Sul (1997, p. 27-28.) “O Rio Paraíba, hum dos mais famosos de todo o Brazil por sua longa extensão, o mayor, e mais volumozo deste Districto, tem suas primeiras origens na Serra da Bocaina () caminho por onde se conduzem as Boiadas, que descem do Curitiba (o) para o Rio de Janeiro, o qual dirigindo o seo curso para o Norte, por espasso de 5 legoas; se faz tão robusto com a recepção de infinitos correjos, que o denominarão os seos Naturaes Para-ytinga eja tão soberbo, que para vadear-se se conserva huma ponte de 15 braças de comprimento. D’aqui discorrendo por diversos rumos, sempre sercado de Serras, procura a de Pirati, chamada Quebra cangalhas; e chegando na proxima vizinhança de Mogi das Cruzes faz volta, e torna a seguir o rumo deixado; mas por terras povoadas. Depois de varios rodeios, a parece nas Lorangeiras, e d’alli procura a Villa de Jacaré-y a onde se conserva huma passagem real. Desta vai passar pela de São Joze, Tabate, Pindáminháagaba e Guiratinguetá sempre tranzitando ao londo dellas, vai dividir a Freguezia da Piedade, a omde também, há outra passagem Real, para os caminhantes das Minas geraes. Torna a dar volta da Piedade para a Freguezia de Campo alegre () por onde discorre athe a Fazenda de Santa Anna (), e antes que a esta chega faz confluencias com o Rio Pira-y, ja então he inavegavel pelas repetidas asperezas de Caxoeiras, e Itaupavas; e encontrando-se com o Paraibuna vagando sempre entre as prizoens de grossas Serras chega aos Campos Goaitacaz, a fenecer no Mar por duas barras, huma ao Norte chamada de Gargaú, que por baixa não admite entrada mais que a Canoas, e outra ao Sul com mais de 100 brassas de lavoura, e fundoi de minuto, unicamente para Súmacas, que sustentão 3000 arrobas de pezo.”

francês Saint-Hilaire visita a região e relata suas observações em *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*, reafirma os comentários de Couto Reys sobre os empecilhos de navegação do Paraíba do Sul (1941, p. 381.):

Embarcações (sumacas) capazes de levar de 50 a 120 caixas de açúcar, de 2.000 libras cada uma, podem entrar no Paraíba; entretanto a embocadura desse rio é muito perigosa (...). E' unicamente nas marés altas que os sumacas podem entrar ou sair.

Outro viajante que visita Campos dos Goytacazes, corrobora, na segunda metade do século XIX, sobre as dificuldades desse caminho fluvial. O suíço J. J. Von Tschudi, em *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo* relata o seguinte sobre o Rio Paraíba do Sul (1953, p. 23.):

Somente navios costeiros de 20 toneladas no máximo pode chegar ao porto da cidade, mas existem várias outras linhas regulares de navegação, que rivalizam entre si, e favorecem o sistema de comunicação com a capital do Império. Os navios vindos do Rio de Janeiro atracam em geral em São João da Barra, porto marítimo, que fica na foz do rio Paraíba (...). Como a barra tem pouquíssima profundidade, as embarcações somente a podem atravessar durante a maré alta da lua nova ou da cheia. Por isso as saídas dos navios se fazem de quinze em quinze dias do Rio de Janeiro, em intervalos de 24 horas. Chegados a São João da Barra, procedem imediatamente à descarga, tomam novo carregamento e aproveitam logo a maré favorável para se porem a largo. Pequenas embarcações fazem, rebocadas por lanchas, o percurso rio acima, até a cidade de Campos, 7 léguas em direção Oeste.

O desenvolvimento e a necessidade de melhorias para melhor eficácia no escoamento da produção se evidencia através do aproveitamento das margens do extenso Rio. Enquanto o manuscrito menciona a existência em “trez das mayores Ilhas estão edificadas alguns Engenhos de açúcar” (1997, p. 28.), Saint-Hilaire mostra o alongamento exploratório – ou melhor aproveitamento – do terreno que margeia o Paraíba do Sul (1941, p. 420):

Quase por toda a estrada atravessa pastagens semeadas de laranjeiras; entretanto elas são pouco extensas e, para além ficam plantações de cana cercadas. A cada instante passa-se diante de engenhos de açúcar, ou de simples casas.

Em 1785, Couto Reys menciona a possibilidade da criação de gado nas margens do Paraíba do Sul; esse melhor aproveitamento da área é exposto por Tschudi (1953, p. 23) que observa a concretude do comentário feito no manuscrito: “Outra atividade lucrativa a que se dedicam é a criação de gado bovino e cavalari, que fazem na margem Norte do Rio”.

IV - O RIO PARAÍBA DO SUL E O PORTO DE SÃO JOÃO DA BARRA

Todavia, o escoamento através do Rio Paraíba do Sul e do porto de São João da Barra¹¹ se mostra insuficiente. Costumeiramente se diz que o auge do porto durou entre 1740 -1860. Com o aumento da interligação nacional econômica e produtiva do período Imperial, a necessidade de movimentação dos produtos clamava por maior eficiência. O porto movimentou a economia regional – mesmo com todas as dificuldades geográficas –, porém, agora, sentia que seu domínio findava. Mesmo assim, em 1876, surge a Companhia de Navegação São João da Barra e Campos que foi a maior empresa transportadora marítima do local, perdurando até o ano de 1919¹². O conhecido autor Alberto Ribeiro Lamego – Lamego Filho –, na obra *O homem e o brejo*, relata o crescimento da produção e a dificuldade de vazão das mercadorias (1945, p. 156):

A produção de Campos (...) continua em acelerado crescimento e a estrangulada foz do rio já não tem capacidade para escoá-la. Há necessidade de grandes navios. Mas estes só poderão ancorar com segurança muito ao sul, na bela enseada de Imbetiba. Projeta-se então o canal Macaé-Campos (...).

¹¹ João Oscar (1976, p. 83.) descreve assim a atividade comercial portuária e urbanística da região: “A movimentação portuária de São João da Barra esteve ligada, desde a circulação de suas primeiras embarcações, ainda no século XVIII, aos portos de Salvador, primeiramente, e depois do Rio de Janeiro, Recife e Santos. Transportando a produção açucareira de Campos, as pipas de aguardente do interior de Minas Gerais e também da própria Campos e, no século XIX, o café produzido em São Fidélis e em Cantagalo, bem como suas próprias mercadorias – gado e açúcar –, o porto de São João da Barra foi responsável direto pelo florescimento da cidade, que num determinado momento (...) chegou a ter 6 estaleiros de construção naval, 3 vice-consulados no século XIX (Grã-Bretanha, Portugal e Países Baixos), além de vida social intensa, com a presença constante de companhias teatrais e por três vezes a visita do Imperador D. Pedro II (...).”

¹² A Companhia de Navegação São João da Barra e Campos, apesar da diminuição do fluxo no porto, registrou, em 1909, balancete positivo.



Figura 04 - Barco a vapor, no fim do século XIX, nas águas do Rio Paraíba do Sul. Fonte: Acervo fotográfico do Arquivo Público Municipal Waldir Pinto de Carvalho.

V - O CANAL CAMPOS-MACAÉ E O RIO MACAÉ

A construção de um canal que serviria para o escoamento da produção foi pensado, inicialmente, em 1794 para maior lucratividade arrecadatória da Coroa Portuguesa. Contudo, sua construção iniciaria apenas no fim da primeira metade do século XIX – 1844. Obra estupenda no campo da engenharia, porém custosa e lenta. Hervé Salgado Rodrigues em *Campos – Na Taba dos Goytacazes* (1988, p. 97.) explana o seguinte sobre o canal:

O Canal Campos-Macaé tivera vida curta. Esse canal foi ‘pensado’ desde os tempos ainda do Bispo Azevedo Coutinho em seu livro ‘Ensaio Econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias’, edição de Lisboa em 1794. Longamente pensado, e anos para ser construído. Basta dizer que suas obras começaram em 1844. Antes, em 1836, José Carneiro da Silva, 1º. Visconde de Araruama, publicava a sua ‘Memoria sobre a abertura de um novo canal para facilitar a comunicação entre a cidade de Campos e a vila de Macaé’, impressa em 1836. E foi o Visconde de Araruama que arremataria, muitos anos depois, as obras do canal. (...) A Construção do canal foi uma longa epopéia. Aberto à força muscular, pelo braço escravo, tinha 105 quilômetros e só foi inaugurado em fevereiro de 1872. (...) O canal serviu por muito pouco tempo. Logo era inaugurada a Estrada de Ferro Macaé-Campos e sua utilidade desaparecia.

O grande feito do Canal Campos-Macaé¹³, foi a vitalização do Rio Macaé¹⁴. O cartógrafo Couto Reys menciona a pouca utilização dessa via fluvial, bem como a insignificante utilização de suas margens. Para Alberto Ribeiro Lamego (1945, p. 139) o rio *é a pior parte da planície pela escassez de aluviões nas margens do rio empantanado*. A população¹⁵ que margeia o Macaé, formada por pescadores e comerciantes de madeira, sofreu com a impossibilidade de crescimento econômico. Ainda o mesmo autor (1945, p. 157.) responsabiliza o fracasso do canal “à inexistência de um estudo em conjunto de toda essa complexíssima hidrografia da planície.”

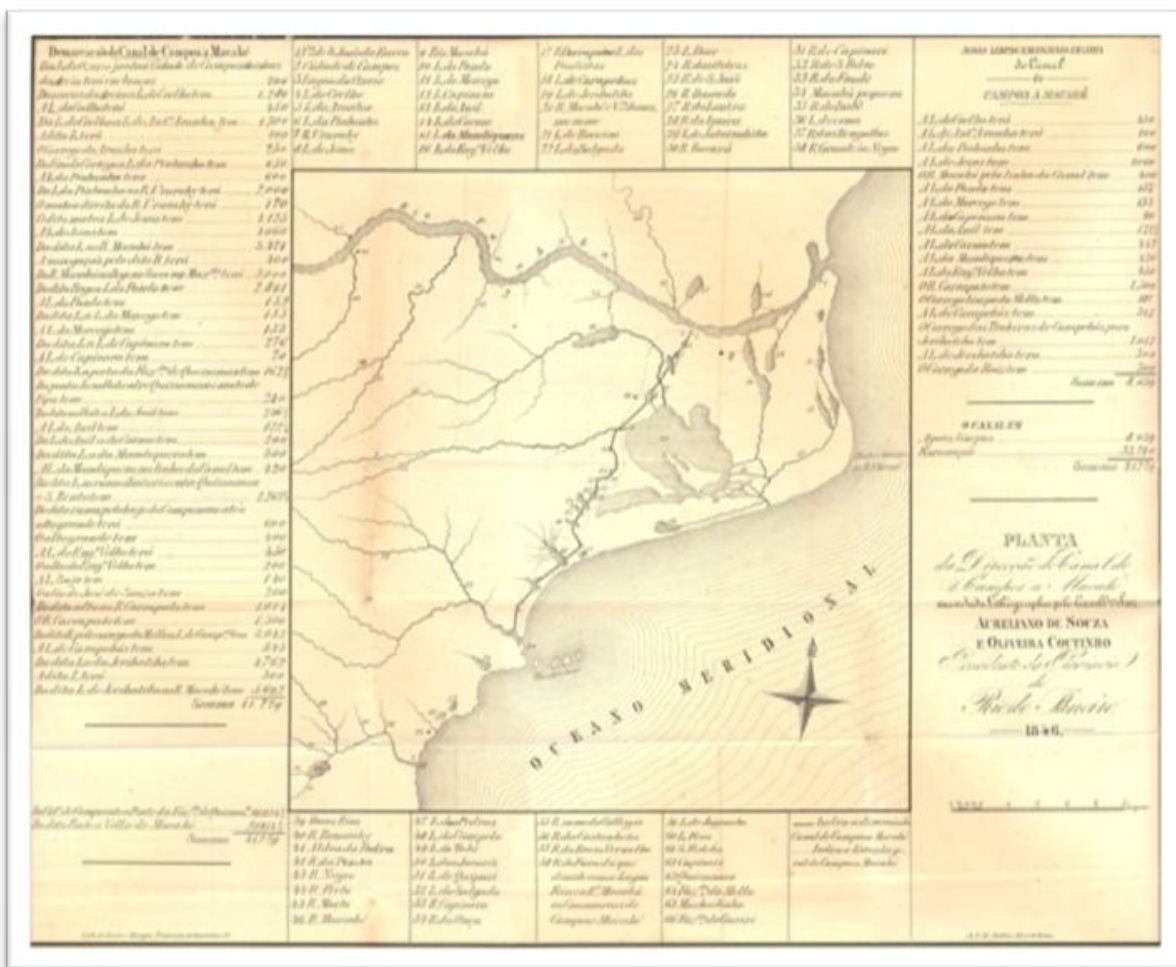


Figura 05: Mapa contendo o Canal Campos-Macaé. Fonte: Acervo do Arquivo Público Municipal Waldir Pinto de Carvalho.

¹³ Com base em Alberto Ribeiro Lamego sobre a Vila de Macaé (1945, p. 140). “é porém, somente com a estrada de ferro a Campos que a vila começa a evoluir.”

¹⁴ De acordo com Couto Reys (1997, p. 26.) “O Rio Macaé termo, ou limite deste Distrito pela parte Boreal, tem as suas primeiras origens nas circunvizinhanças de Macacú, corta as baixadas da Cordilheira já mencionada, e augmentando o seo fluxo com a recepção de varios corregos, e Rio de São Pedro, passa ao Sul, e pouco distante das fraldas do Frade, e correndo com direcção a Nordeste, e Leste, faz confluencias com o Mar (...).

¹⁵ José Carneiro da Silva, em 1819, relata a grande população nas margens do Rio Macaé.

VI - O RIO MURIAÉ

Por seu percurso privilegiado, o Rio Muriaé, que desagua no Rio Paraíba do Sul carregou importância econômica em longos trechos navegáveis. Tanto Couto Reys quanto o 1º. Visconde de Araruama relatam margens povoadas e produtivas. As palavras de Couto Reys (1997, p. 29.) afirmam:

(...) o Rio Moriahe que tem hum avultado curso, e bellissima navegação athe o primeiro caxoeiro, e ainda passado este mais a sima hum bom espasso, depois do que são repetidas as ytaupavas, que difficultão a passagem: he geralmente enfadonho por suas grandes voltas. Tem seo nascimento contíguo, aos dos Rios da Pomba, e Cabapuana, e na mesma Serra: corre com inclinação a Sueste com 20, ou mais Legoa de extensão no seo total comprimento athe fazer barra, pouco distante da Villa de São Salvador. São as suas margens abundantissimas de varjarias excellentes em terreno alto; porem ainda assim com extencissimas baixadas, de onde se gerão longos brejais, que se comunicão com outros igualmente dilatados, que partem os Sertoens das Cassimbas, e por varios corregos se esgotão, huns no Paraíba, e outros no Cabapuana. abunda tãobem de estimaveis madeiras, e do socorro da sua navegação; se colhe a facillidade da sua condução. A sua margem oriental athé perto do Caxoeiro, está muito bem povoada de Engenhos.

O trajeto do Rio Muriaé, de tão significativo, serviu para guiar trechos da estrada férrea – Estrada de Ferro do Carangola – que acelerou, na segunda metade do século XIX o escoamento produtivo da região do atual Noroeste Fluminense. As encostas do vale Muriaé foram revestidas por extensos cafezais que geraram lucros e muito poder político aos seus proprietários. O ciclo do café na região iniciou nas primeiras décadas do século XIX e permaneceu até meados do XX. A região produzia também alimentos e gado para abastecer o mercado interno.

VII - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho realizado por Manoel Martinz do Couto Reys, no final do século XVIII, é uma das poucas referências à Historiografia regional do período. Carregando uma exatidão quantitativa possibilitadora de análises nos diversos campos do conhecimento, o mapa acompanhado do manuscrito explicativo, nos esclarece a prosperidade dos anos seguintes nos Campos dos Goytacazes. É notável a sua capacidade de observação e conhecimento técnico na confecção do mapa, fornecendo, à época, ao governo colonial uma grande quantidade de informações, que auxiliaram os administradores em suas atividades na arrecadação de impostos e incentivos a novos investimentos produtivos.

A análise que apresentamos, verifica a produção diversificada, porém percebe-se o foco no açúcar, bem como os caminhos fluviais que possibilitaram o crescimento econômico e político¹⁶ regional. Fatos

¹⁶ Em 1855, vinte anos após a elevação da até então Vila à categoria de Cidade dos Campos dos Goytacazes (28 de Março de 1835), através do Marquês do Paraná, inicia-se um movimento que colocaria a Cidade no posto de Capital de uma nova Província – Província

que comprovam as palavras de Couto Reis são facilmente encontrados. Um claro momento aconteceu em 1855, vinte anos após a elevação da vila à categoria de Cidade. Motivada por um grande centro comercial, produtivo e, portanto, financeiro, cogitou-se Campos dos Goytacazes para nova elevação; agora, Capital de uma nova Província – Província de Goytacazes.

Os adventos tecnológicos do fim do século XIX, elevaram, ainda mais a região. Os trilhos, primeiramente¹⁷ postados por particulares nos Campos dos Goytacazes, em um pequeno trecho, na conhecida Estrada de Ferro¹⁸ Campos – São Sebastião trouxeram novas transformações para o transporte da produção de açúcar local. O projeto empreendedor logo atraiu atenção dos investidores que resolveram expandir o trajeto e a variedade de seus carregamentos. Tanto foi o sucesso que, em 1888, a inglesa Company Leopoldina Railway compra a ferrovia e inicia a ligação com outras linhas de pequena extensão. Essa união de bitolas facilitou a movimentação comercial, diminuindo os custos do transporte e dando glamour a uma região que aproveitava – não só no sistema produtivo¹⁹ – da Era Industrial. Os caminhos árduos para Minas Gerais e o próximo-longínquo Espírito Santo foram facilitados e novos produtos incrementaram o comércio e a economia desses lugares.

Durante os primeiros cinquenta anos do século XX o transporte de mercadorias²⁰ e passageiros foi dominado pelos trens. Até o início da ditadura militar²¹ que, se faz verdadeira com o descaso²² das ferrovias no Brasil e o encarecimento das movimentações comerciais proporcionado pelas rodovias.

Juntamente com esse processo de encarecimento dos meios de escoamento, a oscilação no preço do principal produto, o açúcar, diminui a movimentação econômica regional. Todavia, mesmo em menor escala, a cadeia produtiva ainda se move através do trabalho escravo e infantil e o sobrenome de famílias historicamente importantes, seja na política ou economia, permanecem soando bem aos ouvidos de uma população carente e bairrista e elogiosa de grandiosidades distantes da própria realidade.

VIII - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARVALHO, Augusto de. *Apostamentos para a Historia da Capitania de S. Thom'e*. Campos: Typ. e Lith. de Silva, Carneiro & Comp, 1888.

¹⁷ Em 1873. Dois anos após essa data, a ligação ferroviária entre Campos e Macaé se concretizou.

¹⁸ A ferrovia, no Brasil, foi concretizada por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, na primeira metade da década de 1850. Contudo, o Governo Imperial do Brasil, em 1835, já incentivava a construção de linhas férreas no País.

¹⁹ Avanços industriais que foram introduzidos nos engenhos de açúcar.

²⁰ O açúcar, que por vários anos moveu a economia regional, sofreu, durante o século XX, profundas oscilações que tiraram a sua preponderância.

²¹ O golpe contra o Governo do Presidente João Goulart ocorreu no dia 31 de Março de 1964.

²² Falta de investimentos e descuido com a estrutura das ferrovias.

- HILAIRE, Augusto de Saint. *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. São Paulo. Rio. Recife. Porto Alegre: Brasiliana, 1941.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Conselho Nacional de Geografia, 1945.
- OSCAR, João. *Apostamentos para a História de São João da Barra*. Teresópolis: Mini Gráfica Editora, 1976.
- REYS, Manoel Martins do Couto. *Descrição Geographica, Pulitica e Cronographica do Districto dos Campos Goiatacaz - 1785*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1997.
- RODRIGUES, Hervé Salgado. *Campos - Na Tabacaria dos Goytacazes*. Niterói: Imprensa Oficial, 1988.
- Roteiro dos Sete Capitães*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: IHGB, 1893.
- SILVA, José Carneiro da. *Nova edição da Memoria Topographica e Historica sobre os Campos dos Goytacazes - Com uma noticia breve de suas produções e commercio*. 3ª. edição. Campos dos Goytacazes: Grafimar Artes Gráficas e Editora, 2010.
- SOUSA, Horacio. *Cylo Aureo - a História do 1º. Centenario de Campos 1835-1935*. Campos dos Goytacazes: Artes Gráficas - Escola de Aprendizes Artífices, 1935.
- TSCHUDI, J.J. Von. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. Tradução de Eduardo de Lima Castro. São Paulo: Biblioteca Histórica Paulista, 1953.