

## A CRISE DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL EM SÃO JOÃO DA BARRA

*Paulo Paranhos*

**Resumo:** *Desenvolvimento, apogeu e crise da navegação no rio Paraíba do Sul e suas implicações para as cidades de Campos e São João da Barra.*

**Abstract:** *Development, rise and crisis of the navigation in the Paraíba do Sul river and its implications for the cities of Campos and São João da Barra.*

### 1. Os primórdios da navegação no rio Paraíba do Sul

Dadas as suas condições geográficas — de um lado o Oceano Atlântico e de outro o rio Paraíba do Sul — a cidade de São João da Barra manteve-se privilegiada, durante décadas, na função de escoadouro da sua produção e das cidades vizinhas, assim como Campos, São Fidélis, além de exportar também produtos originários do interior de Minas Gerais, mormente das cidades limítrofes com aquelas assinaladas. No dizer do ínclito historiador fluminense, João Oscar, “as águas buliçosas do Paraíba do Sul acalentavam as esperanças de inúmeras gerações de homens resolutos, que faziam do trabalho no porto sanjoanense a rotina de todos os dias” (1977, 142).

O início da navegação pelo rio Paraíba do Sul dá-se por volta do limiar do século XVIII, com a alteração geológica verificada a partir de sua bifurcação natural logo após a entrada das águas nas terras de São João da Barra, quando se separava, formando o rio Iguassu, indo este em direção ao oceano pelas terras do Açú, ao sul da vila.

Com o tempo, o leito do rio Iguassu foi-se alterando e o Paraíba do Sul pouco a pouco avolumando as suas águas em direção a São João da Barra, a tal ponto que em 1709 a barra apresentava um fundo de 13 palmos, de acordo com as informações constantes da obra de Augusto de Carvalho (1888).

Sobre os primeiros tempos da navegação em São João da Barra, podemos anotar que era a princípio muito limitada e em geral as embarcações destinavam-se ao porto de Salvador, sem grandes movimentos para a cidade do Rio de Janeiro. Para a praça de Salvador exportavam-se carne salgada, queijo, feijão, milho, algodão em caroço e couros, advindos da região das Minas Gerais, pagando cada embarcação a quantia de \$320 a título de entrada no porto de São João da Barra.

Explica-se o maior volume de transações comerciais do norte fluminense com Salvador, haja vista que ainda era a capital do Brasil Colônia, tendo o Rio de Janeiro somente assumido essa primazia em 1763. Por outro lado, observamos que a produção mencionada era praticamente toda originária da Capitania das Minas Gerais, pois a lavoura do açúcar em Campos ainda era insipiente no início do século XVIII.

O incremento da produção açucareira na planície norte fluminense, a partir de 1725, ensejaria algumas importantes transformações no transporte fluvial, com a chegada de barcos adquiridos nos estaleiros de Salvador.

## 2. A construção naval em São João da Barra

Beneficiada por sua privilegiada localização, a cidade de São João da Barra teria iniciada a construção naval em 1740. Segundo Fernando José Martins, nesse ano o primeiro navio que sairia do estaleiro e desceria às águas do Paraíba do Sul foi o *São João e Almas*, “de propriedade de Manoel Francisco Brazin, Domingos Belchior e Domingos d’Oliveira, e para se tripularem muito concorria depois a gente do Gargaú, composta de índios das aldeias do norte” (1868,157).

Seria este o início da construção naval que se estenderia durante século e meio na cidade, atraindo um fluxo considerável de pessoas para o trabalho nos estaleiros, fazendo com que a cidade experimentasse um surto de prosperidade muito grande, gerando empregos, fazendo a riqueza de muitos e alavancando a construção civil, com o aparecimento de sobrados e casas em profusão para atender à demanda de uma população que passaria a viver em função da construção naval e das navegações fluvial e marítima:

*sobradões senhoriais, como o velho prédio do atual fórum ou os antigos trapiches, são, hoje, o testemunho vivo dessa época de fausto e de outras épocas posteriores que presenciaram o apogeu econômico da cidade e viram rios de dinheiro serem aplicados em obras suntuosas ou gastos em festas e saraus pelos potentados ligados ao comércio do açúcar e à navegação* (1977, 144).

No século XIX São João da Barra alcançaria significativo desenvolvimento, cobrando-se, segundo Fernando José Martins (1868) a importância de 5\$000 por entrada e saída de embarcações do porto da cidade, tendo o Tenente Joaquim Thomaz de Faria, a partir de 1815, como administrador daquele porto. Em menos de 80 anos há um aumento percentual de 1.625% na cobrança das entradas e saídas de embarcações (\$320 para 5\$000), explicável pela importância que assume o porto da cidade como elo de ligação da região produtora — Campos — e os demais portos nacionais, além do que a falta de uma política fiscal rígida na época fosse campo fértil para, indiscriminadamente, serem cobrados valores abusivos no frete de mercadorias, ainda mais fora da Corte.

Por tão expressivo desenvolvimento econômico, fazendo com que a

pequena cidade de São João da Barra rapidamente se transformasse a partir da construção de barcos destinados ao transporte do açúcar e da aguardente, fez-se imprescindível criar, por parte do Ministério da Marinha, uma delegacia da Capitania do Porto da Corte em São João da Barra, no ano de 1847, com a finalidade de disciplinar o trânsito de embarcações e afugentar os contrabandistas que começavam a infestar a região com o tráfico de escravos, principalmente após a edição da Lei Euzébio de Queiroz, de 1850.

### 3. A navegação a vapor no rio Paraíba do Sul

Alexander Davidson, inglês radicado em Campos, foi o introdutor do vapor nos engenhos da região norte fluminense e, por sua iniciativa, em 20 de junho de 1852, lançava-se ao rio o navio *Goytacaz* com aquela tração, fazendo o primeiro trajeto de experiência até a cidade de São João da Barra.

Após Davidson seria dada concessão, em julho de 1855, a Joaquim Francisco Simões para estabelecer um estaleiro para a construção e conserto de embarcações em Campos. Seguiu-se a concessão dada a José Luiz da Silva que lançou, em maio de 1870, a lancha *São João Baptista*.

Por outro lado, intensificava-se o movimento no porto de São João da Barra e os sanjoanenses aperfeiçoavam-se nos serviços portuários, suprimindo os cinco navios que aportavam e o mesmo número de navios que zarpavam diariamente, movimentando cerca de 2.000 toneladas de carga por dia, como se verificou no ano de 1860.

No ano de 1854 foi constituída a Companhia Macaé e Campos que tomava passagens nos portos da Banca e da Cadeia (em Campos) e conduzia até a borda dos vapores que partiam do porto de São João da Barra para a Corte.

Em 1855 foi organizada a União Campista-Fidelista por Antonio Rodrigues Fluminense e outros e que possuía entre os seus vapores o *Hermes*, que naufragou nas costas de Macaé, em 28 de novembro de 1861, estando nele o famoso escritor Manoel Antônio de Almeida, autor de *Memórias de um sargento de milícias*, tragicamente desaparecido naquele sinistro.

Em 1876 nascia a Companhia de Navegação São João da Barra e Campos, tendo seus estatutos aprovados em setembro do mesmo ano e iniciando-se a construção de sua sede, na Praça Matriz de São João da Barra. A inauguração ocorreu em dezembro de 1878, tendo em sua diretoria Manoel Felisberto da Silva, Manoel José Nunes Teixeira e Manoel Antonio de Oliveira Cruz, de acordo com a notícia publicada no Monitor Campista de 3 de dezembro de 1878.

João Oscar (1977) demonstra a evolução das empresas de navegação sanjoanenses com a introdução do vapor, da qual apresentamos o seguinte quadro:

EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO	ANO DE FUNDAÇÃO	PROPRIETÁRIO
Comp. de Navegação São João da Barra e Campos	1876	Manoel de Oliveira Cintra e outros
Comp. de Cabotagem São João da Barra	1877	Joaquim Antunes Moreira e Souza e Francisco Pinto Júnior
Soc. de Navegação e Vapor Itabapoana	1878	Joaquim Ferreira Guimarães Fontão
Comp. Marítima e Fluvial de S. João da Barra e Campos	1878	Manoel Felisberto da Silva

Revela ainda o autor *de Apontamentos para a história de São João da Barra* que “ainda por essa época — período de 1870 a 1890 — possui S. João da Barra nada menos do que 6 estaleiros de construção naval!” (1977, 146).

Acrescenta que esse período representou o apogeu da navegação na região. E indaga, qual seria o tamanho médio dos navios que aportavam em São João da Barra? E, a partir de suas pesquisas junto aos jornais da época e demais documentação existente na Capitania dos Portos, chegou à conclusão de que

*para os padrões atuais de tonelagem, eram realmente pequenos tais navios; mas, para os padrões da época em que trafegavam, seu tamanho e tonelagem eram indiscutivelmente dos mais razoáveis que possuía o País, mormente os que faziam a linha de cabotagem da barra de Atafona e da enseada de Gargaú ao Rio de Janeiro e outros portos brasileiros. De tamanho médio, para a época, eram os vapores que transportavam pessoas e mercadorias entre Campos e S. João da Barra* (idem 147).

Em estudo produzido pelo próprio João Oscar, apresentamos a relação dos principais navios à vela e a vapor que faziam o comércio regular em São João da Barra na segunda metade do século XIX:

1872 - **Vapores:** Agente, União, Ceres, Gerente, Murihaé e Macabu  
**Patacho:** Santa Rita  
**Corveta a Vapor:** Belmonte

1876 - **Vapores:** Presidente e Atlântico  
**Patachos:** Social, Machado, Penalva, São Benedito, Monte Alegre, São Manoel, 3 de Maio e Flora  
**Sumacas:** Minerva, Dois Irmãos, Diana, Maria da Glória  
**Barca:** Pacote

1887 - **Vapores:** Carangola, Parayba, Cachoeiro, Miracema e Goytacaz.

Contudo, mesmo considerada a época de ouro da navegação sanjoanense, João Oscar encontrou e nos revelou significativo documento na Câmara Municipal daquela cidade, datado de 13 de outubro de 1871, de autoria do então vereador Barão de Barcelos (Domingos Alves de Barcelos Cordeiro), preocupado com os rumos da navegação no Paraíba do Sul. Dizia em certo trecho que:

*quando o abandono do porto de S. João da Barra é idéia corrente, ameaçando de morte os interesses desta localidade, já de si decadente, a Câmara Municipal não deve assistir impassível o aniquilamento do município e da cidade; o projeto do porto de Gargaú é exequível, se for realizado, e trará uma era de prosperidade ao município de S. João da Barra; proponho, por isso, que esta Ilustre Câmara represente ao Governo Provincial, não só sobre a exequibilidade do mencionado porto artificial em Gargaú, como sobre as vantagens que resultam da realidade do mesmo projeto (citado por OSCAR, 1977, 117).*

Entendia-se que, talvez, um porto em Gargaú fosse a solução para a mudança do porto de São João da Barra para lugar mais apropriado dadas as condições de navegabilidade neste último local e a proximidade daquele com a foz do rio Paraíba do Sul. Conforme veremos adiante, a idéia foi rejeitada por implicações políticas no limiar da República no Brasil.

Retornando aos ensinamentos de João Oscar (1977), chegamos à principal empresa de navegação da região: a **Companhia de Navegação São João da Barra e Campos**, fundada em 23 de julho de 1876, no apogeu da navegação pelo rio Paraíba do Sul.

Composta de 14 proprietários de navios, capitaneados pelo comerciante Manoel Felisberto da Silva, “foram julgados aptos 17 navios que perfizeram 325:000\$000 de capital inicial”, nos dizeres do jornal *Primeiro de Março*, datado de 27 de julho de 1876.

A Companhia, além de ser a mais bem equipada e com os melhores navios para o transporte de mercadorias, teria “também vapores com viagens regulares de S. João da Barra ao Rio de Janeiro”, conforme atestava o *Monitor Campista* do dia 3 de dezembro de 1878, para o trânsito regular de passageiros entre aquela cidade e a Corte.

#### **4. A crise das empresas navais e da navegação sanjoanense**

João Oscar (1977, 150) aponta o ano de 1880, “ou até mesmo um pouco antes”, como o início da crise da construção naval em São João da Barra e assegura que 1896 foi o ano em que o abalo foi mais fortemente sentido, vez que ali chegava o ramal ferroviário da ligação Campos a Macaé, pertencente à E.F. Leopoldina, unindo a cidade de São João da Barra à zona de produção do açúcar.

O século XX prenunciava o declínio do movimento portuário do rio Paraíba do Sul, pois notadamente alguns estaleiros haviam deixado de exis-

tir, gerando desemprego e conseqüentemente falta de perspectivas de progresso para a cidade. Sobre esses momentos de crise na cidade, Carlos Sá, escrevendo sobre a participação da imprensa em São João da Barra, mais precisamente em sua obra *Zériques, um jornalista político na província fluminense*, chama a atenção para os temas abordados pelos jornais sanjoanenses, mormente o *São João da Barra* que, segundo o autor, era um dos grandes lutadores contra a decadência da cidade. Apontava que no período de 1880 a 1890

*o jornal combateu o canal Campos-Macaé e a estrada de ferro. A ferrovia provocara o encerramento das companhias de navegação, como a Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, cujo desmoronamento começara com a construção do canal, e o endividamento das outras* (SÁ, 1995,73).

O canal a que se refere o editorial poderia ter sido uma construção importante para as cidades de Campos e Macaé, porém representou um duro golpe nas atividades portuárias de São João da Barra.

Sobre a construção desse canal hidroviário ligando Campos a Macaé, colhemos informações na obra *Páginas de história fluminense*, de Thalita de Oliveira Casadei (1971), que mostra que a idéia de se abrir um canal navegável entre as duas cidades era antiga, recuando aos tempos de Azeredo Coutinho, bispo de Pernambuco e Elvas que, em 1818, estudando a planície do norte fluminense, via ali a possibilidade de se construir tal empresa, dada a quantidade de rios na região.

A construção, posta em execução a partir das intervenções do Visconde de Araruama (José Carneiro da Silva), junto à Assembléia Legislativa Provincial da qual era deputado, e concluída em 1871, deveria propiciar grandes saídas de produção de Campos para o Rio de Janeiro. Porém, no dizer da Prof<sup>a</sup> Thalita Casadei, “foi uma obra cara e não chegou a prestar os serviços dela esperados, pois, com a construção da estrada de ferro, sua navegação aos poucos foi abandonada” (1971,81).

A navegação pelo canal deveria aproveitar, principalmente, as águas da Lagoa Feia, em Campos, interligando-se às lagoas menores existentes até Macaé. Porém, interesses políticos, entre os quais podemos assinalar os do próprio Luiz Alves de Lima e Silva — então Barão de Caxias -, que pretendia desviar o curso do canal (como assim o fez) para que passasse em terras de sua filha Ana, fizeram com que a obra se diluísse nos meandros da burocracia e na falta de visão dos governantes de então.

Retornando a Carlos Sá, estudioso da vida de São João da Barra, o mesmo anota que “em 1891, a Associação de Beneficência Marítima fora liquidada” (1995, 73) e mais ainda, que “o movimento portuário decaía, provocando desemprego” (idem). Para Carlos Sá, à luz do jornal *São João da Barra*, de propriedade de seu bisavô Zériques, “a estrada de ferro tomou-se a Grande Inimiga de São João da Barra” (idem).

Nem mesmo o editorial de 13 de fevereiro de 1882, do mesmo jornal, sensibilizaria as autoridades com relação ao ressurgimento da Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos. Transcrevê-mo-lo:

*Se é verdade que a via férrea traz a comunicação rápida com a Corte e os municípios de Campos e São Fidélis, não se dá a mesma razão com o município de São João da Barra. Se bem que tenhamos uma companhia marítima, que dispõe de barcos à vela e auxílio para um vapor de reboque, isto não é suficiente para o município onde a agricultura tem vida, em que se nota movimento comercial ativo, em que existem estaleiros de construção importantíssimos, e que a cada momento está necessitando de comunicações rápidas com a Corte, o que não se tem atualmente, porque não se deve contar com navios à vela e porque os vapores fluviais da Cia. Marítima só vão a Campos quando têm barcas a transportar* (citado por SÁ, 1995, 74).

Este apelo, segundo o mesmo Carlos Sá (1995), vem após a grande enchente de 1882, que inundou os terrenos da estrada-de-ferro, arrancando seus trilhos e tornando impraticável o trânsito de trens na região.

Sem qualquer contestação, podemos assegurar que de importância fundamental para a reconstituição da História de São João da Barra são os jornais editados na cidade e, para nosso estudo, de mais relevo ainda aqueles que foram testemunhas oculares da decadência do porto de São João da Barra.

Retomando, então, o relato de Carlos Sá, embasado nos jornais editados por José Henriques da Silva, o Zériques, cujo clamor contra a destruição da cidade e de seu porto é uma constante em seus editoriais, observamos que “quando Zériques chegou a São João da Barra, a cidade era florescente, com sua base econômica nas atividades da navegação: porto e estaleiros” (SÁ, 1995, 82), o que demonstra a insatisfação constante do editorialista contra o abandono e o descaso que se dá à cidade.

Não restam dúvidas de que os estudos de Carlos Sá (1995), escarafunchando os jornais sanjoanenses, são de grande valia para o resgate da História de São João da Barra, mormente as notícias relativas à construção naval e à navegação na região norte fluminense, lembrando que “a construção naval sanjoanense era uma das melhores e mais baratas” e ali mesmo foram “construídas algumas barcas que faziam a travessia do Rio a Niterói” (idem, 89). Mas, conforme mesmo atesta o jornal *São João Barra*, a produção começava a declinar e a edição de 7 de julho de 1883 alertava que:

*no estado atual das coisas, quando a via férrea Macaé e Campos, em competência com a nossa barra, baixa consideravelmente os fretes, que são hoje metade do que já foram, é impossível que as Companhias e particulares contratem navios por altos preços e, portanto, não podem os construtores pagarem também maiores salários que, aliás, já não são pequenos.*

Dados inscritos no Almanak de João de Alvarenga (1884) dão conta de que, em média, o frete de produtos de Campos para o Rio de Janeiro girava em torno dos seguintes valores:

PROD.	QUANT.	VIA FÉRREA	VIA FLUVIAL
Açúcar	Saco	\$600	1\$100
Aguardente	Pipa	7\$200	13\$080
Café	Saca	\$960	1\$800

Não obstante todas essas dificuldades, também o Aviso de 14 de dezembro de 1886, do Ministério da Marinha, liberando a navegação de cabotagem aos barcos de bandeira estrangeira foi, sem dúvida, um outro golpe difícil de ser absorvido pela indústria naval da cidade, tanto no que respeita ao setor de construção, quanto ao setor de transporte de passageiros e de mercadorias.

Reproduzimos aquele Aviso do Ministério da Marinha:

*1.º - Que o vapor de reboque, de coberta ou não, que se empregue no serviço interior dos portos e rios navegáveis, é por excelência uma embarcação do tráfego do porto, e como tal tem todos os privilégios, ao mesmo tempo que está sujeito a todas as prescrições constantes do Regimento das Capitânicas dos portos.*

*2.º - Que pode qualquer estrangeiro domiciliado no Império, isolado, ou coletivamente, possuir embarcações do tráfego ao porto, a fim de aproveitar-se da liberdade que as leis lhe facultam, de comerciar nas águas interiores, e portanto, é-lhe lícito também utilizar tais embarcações em proveito próprio.*

*3.º - Que toda embarcação do tráfego dos portos e rios navegáveis, qualquer que seja o seu proprietário é essencialmente uma embarcação nacional e, por conseguinte, não pode em caso algum içar outra bandeira, que não seja a que é tida como emblema da Nação.*

A navegação pelo rio Paraíba do Sul, levando e trazendo as mercadorias produzidas em São João da Barra, Campos, São Fidélis e algumas cidades do interior de Minas e do Espírito Santo, em direção aos portos do Rio de Janeiro e Santos, sofre com as constantes mudanças que já apontamos ao longo deste artigo. Nem mesmo as inflamadas intervenções da imprensa sanjoanense, do qual o *São João da Barra* foi um dos principais arautos, sensibilizavam as autoridades governamentais. Em um desses editoriais alertava também aos campistas, usuários do Paraíba do Sul:

*Campos deve sempre contar com este porto (São João da Barra) para sua exportação e importação porque, se lhe faltasse essa navegação, muito e muito sofreria o seu comércio e a sua lavoura, que cairiam debaixo do gládio de Macaé, que já soube bem pagar-se dos produtos importados, como fez quando a navegação aqui enfraqueceu, nos primeiros tempos de Macaé (edição de 30 de abril de 1884).*



Os jornais das cidades envolvidas nas questões portuárias — São João da Barra e Macaé — digladiavam-se na busca de incentivar este ou aquele porto para o escoamento da produção do norte fluminense. O *São João da Barra*, em edição de janeiro de 1890 conclamava:

*Os municípios vizinhos, isto é, o de Campos, São Fidélis, Cantagalo, Madalena, Itaperuna e Pádua, bem como outras localidades centrais, se consultarem aos seus legítimos interesses, se não quiserem ver aniquilados o seu comércio e lavoura, ficando sujeitos à imposição de altas tarifas da via férrea de Macaé a Campos, certamente esposarão a nossa causa, que é a mais legítima, a mais natural e a que mais prosperidade e progresso oferecem a todos.*

É bem verdade que o porto de São João da Barra, conforme anteriormente assinalamos, embasados no noticiário local de época, necessitava de grandes investimentos, dadas as dificuldades por que vinha passando com o assoreamento natural e constante de seu leito navegável. A idéia do porto artificial, no lado oposto da cidade, mais precisamente em Gargaú, conforme fora pensado ainda pelo governo imperial, voltaria à tona nos anos de 1890.

Carlos Sá reproduz, inclusive, notícias de jornais de outras localidades, como o *Correio de Cantagalo* que ombreava com a idéia de um porto em Gargaú, considerando que

*o porto a que aludimos no Estado do Rio pode vir a ser um centro populoso, um entreposto comercial, por onde extensas zonas dos Estados do Rio, Espírito Santo e Minas poderão fazer grande importação de gêneros que carecem e exportações de grande parte do café que produzem. O ancoradouro é esplêndido, com pequenas construções pode o belo ancoradouro de Gargaú ser posto em comunicação com as estradas de ferro...* (citado por SA, 1995, 92).

Contudo, o projeto não foi adiante e quais as razões que concorreram para essa malfadada decisão? O envolvimento político na região sempre foi muito grande e a firma Monteiro Chaves & Co., a quem caberia a responsabilidade de levar avante o projeto vê ingerências políticas falarem mais alto que os interesses da comunidade sanjoanense.

O Presidente do Estado, Francisco Portella<sup>1</sup>, que havia decretado o alfandegamento dos portos de Macaé, Gargaú e Angra dos Reis, foi afastado do cargo por uma revolução política emergida na cidade de Paraíba do Sul, em 10 de dezembro de 1891, ascendendo ao governo do Estado do Rio de Janeiro o Dr. José Thomaz da Porciúncula<sup>2</sup>, que sepultou de vez a idéia do porto de Gargaú em favor do porto de Imbetiba, em Macaé.

Diante desse desinteresse pelo porto de São João da Barra, os empresários de Campos decidem fundar a Companhia de Navegação Campista, ligada por uma estrada-de-ferro ao porto de Macaé, construída às suas expensas. Isso, sem dúvida, seria uma outra derrocada para a já combalida economia sanjoanense.

O *São João da Barra* de 26 de outubro de 1892 indagava:

*Se essa falada estrada de ferro da Barra a Campos for com efeito uma realidade.... a que fica reduzida a navegação fluvial? Em que se hão de empregar os homens que tripulam as embarcações? Há de tudo ir caindo aos poucos de tombo em tombo até transformar a cidade em arraial...*

A bem da verdade, a navegação e a construção naval em São João da Barra iam de mal a pior. Para finalizar essa viagem nos periódicos de época, anotamos o que o *Monitor Campista*, de novembro de 1892, acusava:

*Ninguém ignora que os obstáculos sistematicamente postos no porto de São João da Barra à pronta recepção e livre expedição de mercadorias, os sintomáticos embaraços com que apoquentavam acintemente o comércio de Campos, serviam só de promover e facilitar o estabelecimento e a prosperidade da estrada-de-ferro de Macaé. As diretorias da navegação de São João da Barra continuam a esquecer que o porto de São João da Barra é antes o porto de Campos do que o porto de São João da Barra, porque a verdade dolorosa mas verdadeira é que a exportação e importação de Campos é que alimentam a vida e a atividade daquele porto.*

E, seguindo nessa linha de ataques, alfinetava: “as cargas que vêm para Campos, ou são retidas nos armazéns por tempo excessivo ou chegam avariadas, obrigando os interessados a perdas e demoras, sempre danosas ao comércio” (edição de novembro de 1892).

##### **5. A navegação no rio Paraíba do Sul em seus últimos dias**

Não restam dúvidas de que os primeiros anos da implantação da República no Brasil foram de grandes transformações políticas e econômicas e o Estado do Rio de Janeiro — a antiga Província do Rio de Janeiro - presenciou tempos difíceis. O primeiro governo republicano fluminense, chefiado por Francisco Portella, possibilitou a ascensão do grupo político que se reuniu no Partido Republicano Fluminense — PRF.

Instalados no poder, os antigos monarquistas e os republicanos históricos procuraram consolidar a unidade construída durante as campanhas oposicionistas. Tratava-se, inicialmente, de estabelecer regras de relacionamento de maneira que as inevitáveis divergências de interesse não ameaçassem a ordem política. Era fundamental que a disputa oligárquica permanecesse subordinada ao interesse de manter estável a coalizão, condição necessária ao usufruto da autonomia estadual.

Se o período que se seguiu foi marcado por um padrão de relativa estabilidade, garantida por uma harmonia entre a situação fluminense e o governo federal, isso não significou porém que os problemas estruturais que ameaçavam a economia do Estado tivessem sido enfrentados, ou que as dificuldades para se obter a unificação da política fluminense tivessem sido vencidas. O quadro de estabilidade começou a sofrer alterações a partir de 1896, quando a frágil economia fluminense passou a apresentar sinais de

uma verdadeira crise conjuntural.

O responsável por isso foi o declínio acentuado dos preços do café no mercado internacional, que penalizava não só os produtores, como também a administração estadual, na medida em que sua principal fonte de renda era exatamente o imposto de exportação sobre aquele produto.

Ao lado do agravamento da situação econômica, começaram a surgir os primeiros sintomas de crise na aliança política que controlava o governo, os principais focos de conflito resultaram das reivindicações de lideranças campistas mais expressivas, como o Barão de Miracema (Lourenço Maria de Almeida Baptista), que desejavam um espaço político mais amplo na estrutura de dominação do Estado. A tentativa de mudança da capital do estado para a cidade de Teresópolis<sup>3</sup>, como a nomeação de Porciúncula para o governo do Maranhão, também representaram crises significativas no governo de Francisco Portella.

Essa crise mostrava-se perversa mais ainda para cidades como São João da Barra que vivia quase que exclusivamente em função de uma única atividade econômica, ou seja, a portuária. Diz Carlos Sá que a cidade “foi duramente atingida, mais ainda porque sua renda vinha de uma forma de transporte que estava sendo rapidamente suplantada pelas ferrovias” (SÁ, 1995,120).

A ferrovia Campos a Macaé, que se interpunha entre a produção campista e o porto de São João da Barra, era financiada por capital estrangeiro, implantando-se solidamente no país e usando de todos os meios para derrotar os concorrentes. Das três companhias de cabotagem, que em fins do século XIX movimentavam o porto de São João da Barra — a Macaé-Campos, a Cabotagem e a Companhia de Navegação São João da Barra e Campos, somente esta última sobreviveu até 1919.

Retornando aos estudos de João Oscar (1977), notamos que é quem lembra que alguma reação contra a decadência portuária se fez sentir, tanto pelos empresários e armadores de navios, quanto pelo próprio governo estadual, através da Lei nº 539, de 26 de dezembro de 1901, que abria crédito extraordinário de 7:000\$000 para pagar à Companhia de Navegação São João da Barra e Campos pelos serviços prestados de transporte de passageiros entre o Rio de Janeiro e Cabo Frio.

Com toda essa crise o mesmo João Oscar ainda se mostra perplexo que diante de tamanho declínio experimentado pelas empresas de um modo geral, “a Companhia de Navegação ainda apresentasse, em 1909, razoável situação financeira” (1977,151). E traz em seu testemunho notícia veiculada no *Diário da Manhã*, de São João da Barra, do dia 25 de fevereiro de 1910, que apurava um capital em torno de 1.346:800\$000 daquela empresa, integralizado em 6.241 ações de 20\$000 cada uma.

No ano de 1913 ainda se mantinham esperanças para a Cia. de Navegação e para o transporte fluvial, pelo que pudemos apurar do Relatório apresentado aos acionistas em reunião ordinária da empresa, no dia 23 de

fevereiro daquele ano. O Diretor Presidente interino, Dr. Hannibal Porto, mostrava-se extremamente satisfeito com as promessas de dragagem do porto de São João da Barra, anotando um artigo da *Folha do Commercio*, de Campos, dando conta que

*felizmente, ao apagar das luzes, houve por bem o Congresso Nacional aprovar o projeto mandando despender com a aquisição de uma draga e seu custeio a verba de trezentos contos de réis, numa iniciativa do Deputado, Dr. Benedicto Pereira Nunes (RELATÓRIO, 1913,3).*

Segue o Diretor Presidente lembrando que a medida proposta era uma antiga aspiração

*da população da zona setentrional do Estado do Rio, por isso que dela decorrem benefícios reais, pelo escoamento natural da produção agrícola por aquele porto, barateando o transporte, em competição com a Estrada de Ferro Leopoldina, interessada em elevá-los, num direito legítimo de exploração mercantil (idem, 4).*

O Dr. Hannibal Porto, ainda em seu relatório aos acionistas, ressalta que as condições da barra dia a dia tornavam-se mais difíceis, pela formação de novos bancos de areia, o que impossibilitava a saída dos navios, com prejuízos sensíveis aos interesses do comércio.

E conclamava, naquele momento, a lutarem pelos interesses da empresa que, segundo ele,

*sempre procurou bem servir aos interesses da zona com modicidade nos fretes, cooperando deste modo para a facilidade de seu desenvolvimento indústria-comercial (idem, 6).*

Contudo, a crise da navegação em São João da Barra, a despeito dessas promessas políticas e de toda a movimentação portuária e ainda que fossem infundados os boatos sobre a venda do seu principal navio, o vapor *São João da Barra*, fez-se sentir na última assembléia de acionistas da Cia. de Navegação S. João da Barra e Campos, em 1919, da qual

*participaram quase todos os acionistas, o Sr. Manoel Ferreira Machado, sócio majoritário da empresa, influenciado pelo Dr. Paulo de Frontin, vendeu suas ações ao Sr. Henrique Lage, sob protestos gerais, tendo este transferido a sede da firma para o Rio de Janeiro (OSCAR, 1977, 155).*

Com a quebra da última das empresas de construção naval, os portuários abandonaram em massa a cidade, em função de novas oportunidades, principalmente na cidade do Rio de Janeiro<sup>4</sup>.

“O fim do Paraíba como estrada líquida reflete mais uma faceta da incúria dos governos e dos políticos, principalmente da região”, segundo o entendimento do historiador campista Hervê Salgado Rodrigues (1988,94).

Aliado a todos esses fatores de ordem econômica, outros ligados a

interesses particulares macularam a navegação fluvial no rio Paraíba do Sul. Segundo ainda Hervê Rodrigues “a obstrução da barra do rio em Atafona, com material de aluvião e movimento espontâneo do fundo do rio com a mobilidade da areia era coisa que a técnica rudimentar evitaria” (idem), se na época própria deles as autoridades cuidassem, evidentemente.

João Oscar (1977) também mostra que o desmatamento das cabeceiras do rio e o sangramento para a produção de energia elétrica, paradoxalmente não para a região cortada pelo rio, mas para a cidade do Rio de Janeiro, aliado ao despejo de toneladas de detritos e resíduos químicos, sentenciaram o rio Paraíba do Sul à morte.

Mesmo nesse período de violenta crise, freqüentavam o porto cerca de 70 navios à vela e 4 vapores quinzenais, como está consignado na edição de 7 de setembro de 1916, do jornal sanjoanense *A Semana*. Contudo, conforme mesmo já observara João Oscar (1977), a prosperidade do porto e da própria cidade era aparente, pois surgiam sinais inequívocos da decadência que viria transformar a cidade numa quase cidade fantasma.

Voltando ainda ao relato de Carlos Sá, “o porto tinha sérios problemas, causados pela instabilidade da barra, cujo canal navegável era constante e subitamente alterado pelo assoreamento do rio, exigindo a presença de práticos experimentados” (1995, 83).

Diz ainda que a “situação era ameaçadora, mas os sanjoanenses não cuidaram de se unir em defesa de sua principal fonte de renda” (idem). Falou mais alto o interesse político no desenvolvimento de transportes alternativos como a estrada-de-ferro e o canal hidroviário ligando Campos a Macaé, que por sinal deu mostras inequívocas de que era um projeto mal acabado, conforme anteriormente assinalado.

As dificuldades por que passava o porto sanjoanense, exigindo constantes dragagens do leito do rio, não estavam entre as preocupações dos políticos locais e muito menos da população, mais voltada para festas, saraus literários, concertos, temporadas de companhias teatrais, recitais de bandas de música e denúncias de jogatinas.

Comprometido da mesma forma que a navegação estava o armazenamento de mercadorias destinadas ao embarque para, principalmente, o Rio de Janeiro, provocando reclamações diárias dos usuários, que passavam a preferir outros meios de transporte mais rápidos e mais baratos.

Se a tentativa de abertura do canal hidroviário ligando Campos a Macaé foi um golpe duro de ser absorvido pelas atividades portuárias de São João da Barra, a inauguração do ramal da E. F. Leopoldina, de Campos a Macaé, seria a pá de cal jogada na cidade portuária.

Carlos Sá comenta que “o porto de Imbetiba, em Macaé, apesar de perigoso, mais distante e de cobrar tarifas mais elevadas, atraía mais e mais produtores” (1995, 85), devido ao desconforto e ao descuido existentes nas atividades portuárias em São João da Barra.

O açúcar produzido tanto em Campos quanto na própria cidade de São João da Barra, aliado à nova cultura do café em São Fidélis, Itaperuna e em Cantagalo, passava a ser transportado para o Rio de Janeiro através do porto macaense de Imbetiba, uma situação paradoxal, porém realista.

Ao final do ciclo da navegação em São João da Barra, o movimento portuário entre 1900 e 1920 era o que se apresenta a seguir, segundo dados colhidos por João Oscar (1977) em preciosos depoimentos, conforme mesmo expressou, junto a octogenários e prestimosos sanjoanenses:

**Vapores** - *São João da Barra, Teixeira, Fidelense, Carangola, Campos, Aquidabã, Campista e Pinto*. Alguns faziam cabotagem para os portos do Rio de Janeiro, Recife, Santos, sendo o mais importante o *Campista*, construído nos estaleiros de Liverpool, adquirido por 300:000\$000 pela Companhia de Navegação;

**Vapores fluviais movidos à caixa de roda de pá invertida** — *Cintra, Miracema, Cachoeiro, Parayba, Peri e São Salvador*, fazendo o tráfego entre São João da Barra e Campos;

**Navios à vela** - *Flor do Ouro, Providência Belchior, Pão Duro*

**Barco à vela** — *Maricota*

**Navio** — *Belmonte*.

Nesse período apontado por João Oscar (1977), ainda havia 3 estaleiros em São João da Barra: o da própria Companhia de Navegação; o de Francisco da Costa Almeida e o Estaleiro Modelo.

Para armazenagem das mercadorias utilizavam-se o trapiche de Francisco da Costa Almeida, proprietário de estaleiro e o de Manoel da Costa Araujo, de Araujo & Cia., infelizmente desaparecidos em curto espaço de tempo.

O porto de São João da Barra, após a decadência de seus principais estaleiros, ainda veria nos anos 1920, 1930 e 1940 algumas tentativas de recuperação com o comércio de importação e exportação, principalmente com

*o próspero armador o Sr. Simão Mansur, que havia fundado em Barra do Itabapoana a Sociedade Comércio, Indústria e Navegação, que por sua vez possuía os barcos de cabotagem Sanjoanense, Itabapoanense, Tipity e Itapemirim* (OSCAR, 1977, 155).

Contudo, mesmo com essas novas tentativas, as atividades foram definitivamente encerradas no ano de 1947. “No período de 1950 não mais se viram vapores ou navios de tamanho médio no porto de São João da Barra” (idem, 156).

Hervê Salgado Rodrigues, além de historiador campista, foi redator do jornal *A Notícia*, de Campos dos Goytacazes, e na edição de 9 de janeiro de 1971 assinalava, lamentavelmente, o fim do porto:

*do antigo porto de mar, das companhias de navegação, dos apitos dos grandes navios entrando pela foz do Paraíba do Sul para abarrotar seus porões de caixas de açúcar, do trapiche em Atafona e do antigo ruído do progresso, pouco ou mais nada restam. Hoje o apito dos navios da Companhia de Navegação São João da Barra e o movimento dos estivadores junto ao cais são apenas reminiscências, resíduos de história que as gerações mais novas lembram-se de ter ouvido dos avós. Na verdade, de escoadouro dos produtos primários da região, o município ficou praticamente reduzido à fábrica de conhaque de alcatrão que lhe leva o nome e à usina de açúcar, em Barcelos, a meio caminho de Campos* (citado por OSCAR, 1977, 157).

#### NOTAS:

1. Médico e jornalista, foi vereador em Campos e primeiro Presidente do Estado do Rio de Janeiro, estado este que se criou com a República em 1889. Renunciou ao cargo, por um golpe de estado aplicado contra o Congresso Nacional, em 10 de dezembro de 1891.  
O cargo de Presidente de Província foi, pela Constituição de 1891, substituído pelo de Presidente de Estado e pela Emenda de 1926 transformando em Governador de Estado.
2. Médico, deputado constituinte no Rio de Janeiro. Foi o primeiro Presidente do Estado do Maranhão e Presidente do Estado do Rio de Janeiro a partir de 24 de abril de 1892, findando seu mandato em 31 de dezembro de 1894. Durante seu governo, e por força dos distúrbios na baía de Guanabara com a Revolta da Armada, transferiu a sede do governo da cidade de Niterói para a cidade de Petrópolis.
3. A mudança da capital para a cidade de Teresópolis não chegou a se concretizar. Na realidade, o governo do Estado do Rio de Janeiro, devido às ocorrências na baía de Guanabara, provocadas pela Revolta da Armada, transferiu-se para a cidade de Petrópolis.
4. Mais precisamente para a Ilha das Cobras, onde o Dr. Paulo de Frontin possuía um estaleiro.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ALVARENGA, João de. **Almanak mercantil, industrial, administrativo e agrícola da cidade e município de Campos**. Campos: Monitor Campista, 1884.
- CARVALHO, Augusto de. **Apontamentos parta a história da Capitania de S. Thomé**. Campos: Silva, Carneiro & Comp., 1888.
- CASADEI, Thalita de Oliveira. **Páginas de história fluminense**. Niterói: Casa do Homem de Amanhã, 1971.

MARTINS, Fernando José. **História do descobrimento e povoação da cidade de S. João da Barra e dos Campos dos Goytacazes.** Rio de Janeiro: Quirino & Irmão, 1868.

OSCAR, João. **Apontamentos para a história de São João da Barra.** Teresópolis: Mini-Gráfica, 1977.

RELATÓRIO da Cia. de Navegação S. João da Barra e Campos. Rio de Janeiro: Empreza Photo-Mechanica do Brazil, 1913.

RODRIGUES, Hervé Salgado. **Na taba dos Goytacazes.** Niterói: Imprensa Oficial, 1988.

SÁ, Carlos AA de. **Zériques, um jornalista político na província fluminense.** Rio de Janeiro: Cultura Goitacá, 1995.