São João da Barra: O Ciclo Histórico de uma Importante Cidade Portuária, sua Decadência Econômica e a Revitalização com o Complexo Portuário do Açu

Hevilmar Carneiro Rangel[1]

RESUMO

O objetivo deste artigo é o de analisar os antecedentes históricos da cidade de São João da Barra que aparece nos últimos anos no cenário nacional e internacional como uma cidade altamente promissora, localizada em uma região que passará por grandes transformações. Este fato teve origem a partir da implementação e início de construção do Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açu – CLIPA, que neste artigo, denominaremos como Complexo Portuário do Açu. No entanto, pouco se conhece sobre a história desta cidade, que já possuiu um dos mais importantes portos do País nos séculos XVII a XIX. Neste trabalho, fazemos um resumo desta história, de seu antigo porto, de sua evolução e decadência, e da revitalização econômica do município, a partir das rendas oriundas dos *royalties* de petróleo, e com as obras do Complexo Portuário do Açu, assim como dos possíveis problemas que podem surgir nas áreas sociais, econômicas e ambientais por causa do empreendimento.

PALAVRAS CHAVE: São João da Barra, Porto do Açu

[1] Mestre em Planejamento Regional e Gestão de Cidades pela Universidade Candido Mendes em Campos dos Goytacazes; graduado em Engenharia de Produção; Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense – IFF e da Universidade Estácio de Sá - UNESA. E-mail: hcrangel@gmail.com

INTRODUÇÃO

O município de São João da Barra encontra-se geograficamente localizado na Região Norte do Estado do Rio de Janeiro, junto ao Oceano Atlântico, tendo, como municípios vizinhos, Campos dos Goytacazes, ao sul e oeste, e São Francisco de Itabapoana ao norte, município este que se emancipou de São João da Barra, no ano de 1996, instalando-se em 01/01/1997. Entre São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, há o rio Paraíba do Sul.

O município de São João da Barra conta com uma área de unidade territorial equivalente a 455.044 km², correspondendo a 4,7% da área total da região norte do estado. Em 2010, possuía uma população de aproximadamente 32.747 habitantes, dos quais 25.693 ocupavam a área urbana e 7.054, a área rural. A densidade demográfica em todo o município era de 71,96 hab/km². A estimativa da população para 2012 foi de 33.512 habitantes (IBGE, 2012).

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A colonização da região norte do estado do Rio de Janeiro inicia-se com a divisão territorial do Brasil pelo Reino de Portugal em Capitanias Hereditárias, e com a chegada nessas terras do fidalgo português Pero de Góis da Silveira, o primeiro donatário da Capitania de São Tomé, que a recebeu por doação do rei de Portugal, D. João III. Ancorou ele sua embarcação ao sul da foz do rio Itabapoana, fundando, em 1538, a Vila da Rainha (FEYDIT, 1900). Atualmente, ali existe a localidade de Barra do Itabapoana, pertencente ao município de São Francisco de Itabapoana, desmembrado do município de São João da Barra a partir de 01/01/1997.

Sobre a fundação deste primeiro povoamento, na região, Lamego afirma:

> Esta primeira fundação de brancos deu-se em terras de São-João-da-Barra. Fê-la Pero de Góis, 1º donatário da Capitania de São-Tomé, em 1538, nas proximidades da ponta do Retiro, ao sul da Barra do Itabapoana. Ali, na enseada do Retiro, aproaram suas naus, e, próximo a Lagoa Doce, ergueu-se a Vila-da-Rainha, cujas ruínas o mapa de Couto Reis, de 1875, designa sob o nome de Santa-Catarina-das-Amós.(...) (LAMEGO, 1946, p.108 – linguagem de época).

Os colonizadores, inicialmente, tentaram produzir açúcar, que tinha elevado preço na Europa, mas foram rechaçados pelos indígenas de etnia goitacá, residentes na região, a quem tentaram escravizar. O mesmo ocorreu com seu filho e sucessor, Gil de Góis, que, após várias tentativas mal sucedidas, devolveu a capitania ao reino de Portugal, em 1619, ficando, por este motivo, abandonada por alguns anos. (FEYDIT, 1900)

Esta colonização foi reiniciada, em 1627, com a divisão da Capitania em glebas, sendo que parte destas, na região, foi doada pela Coroa Portuguesa aos "Sete Capitães", ou seja: Gonçalo Correia de Sá, Manuel Correia de Sá, Duarte Correia Vasqueanes, Miguel Aires Maldonado, João de Castilho Pinto, Miguel Riscado e Antonio Pinto Pereira (também chamado de Antonio Pereira Pinto). Alguns eram colonizadores portugueses, outros nascidos no Brasil. Todos prestaram um grande auxílio ao reino português na domesticação indígena e na luta contra os franceses no Rio de Janeiro. Solicitaram e ganharam, por mérito, a posse de parte das terras da Região Norte Fluminense, em forma de Sesmarias. Esta foi considerada uma importante medida tomada por Portugal para fomentar a produção nas diversas regiões de seu domínio. Alguns dos Capitães já haviam construído engenhos na região da Guanabara. (PLUHAR, 2010)

Em 1630, um grupo de pescadores, vindos de Cabo Frio, funda efetivamente a primeira povoação do Norte Fluminense, no pontal da barra do Rio Paraíba do Sul, na margem direita da foz, onde hoje se encontra a localidade de Atafona, município de São João da Barra. Alguns meses depois, fixaram residência mais para o interior, em um elevado de areia junto ao Rio Paraíba do Sul, onde construíram uma pequena ermida em louvor a São João Batista. (OSCAR, 1976)

O povoado aos poucos cresceu, tornando-se um arraial, sendo elevado à categoria de Vila em 1677, com a denominação de São João da Praia, e à categoria de cidade no ano de 1850, passando a ser chamada de São João da Barra. Nesse mesmo período, crescia e se desenvolvia, economicamente, o povoamento de Campos dos Goytacazes, localizado à margem direita do rio Paraíba do Sul, a cerca de 30 km rio acima, cuja Vila foi fundada, também em 1677, com a denominação de Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes, sendo esta tornada cidade em 1835.

A estratégia portuguesa de "tomar posse" da região se concretizou. A região de Campos dos Goytacazes se mostrou altamente produtiva para a criação de gado, e para a produção de cana-de-açúcar, possuindo terra e clima propícios para esse tipo

de produção. Após a criação do povoamento de Campos dos Goytacazes, ocorreu uma grande expansão da pecuária e da produção de cana-de-açúcar na região. Foi fundado o primeiro engenho no ano de 1650, expandindo ainda mais a produção após a fundação da Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes, que possuía grande mão de obra escrava, lucrativa e mantenedora da produção. (PLUHAR, 2010)

A produção crescia aceleradamente e precisava ser exportada. Com as dificuldades para chegar ao Rio de Janeiro por terra, utilizando tropeiros, a melhor alternativa se tornou o rio Paraíba do Sul, que servia de escoamento da produção até o porto de São João da Praia, através de pranchas ou chatas, conforme imagens da figura 1, onde os produtos como o milho, feijão, porcos, queijos, aves, além de açúcar e gado eram transportados de Campos dos Goytacazes até o porto de São João da Barra, e transferidos aos navios para serem transportados para a Bahia, Rio de Janeiro e outros lugares. (LAMEGO, 1945, p. 155)

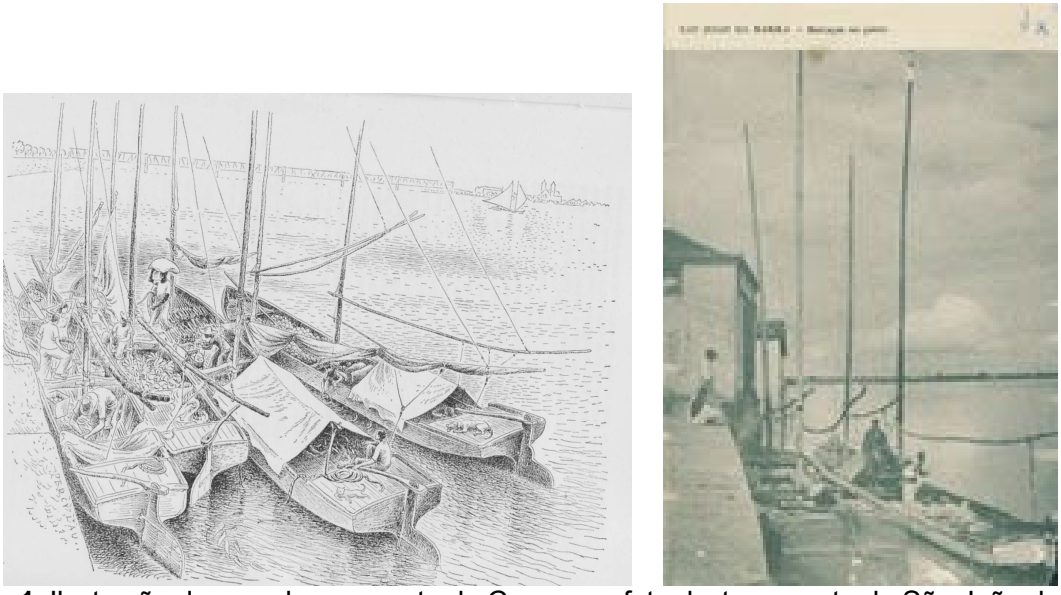

Figura 1. Ilustração de pranchas no porto de Campos e foto desta no porto de São João da Barra no início do século XX
Fonte: LAU in IBGE, 1966; ANDRÉ PINTO, 2013

Sobre esta intensa movimentação de pranchas, chatas, canoas e barcos no rio Paraíba, Lamego afirma:

> Para o transporte de mercadorias entre Campos e o pôrto de mar, torna-se necessária uma intensa navegação no Paraíba. Já no Primeiro Império, Muniz de Souza noticia a freqüência de barcas que transportam até mil arrobas de açúcar e as canoas “de que se coalha o rio”. Ainda hoje é grande o tráfego de “pranchas”, essas longas embarcações de velas latinas que chegam a mais de dois metros de largura. Gargaú, São João-da-Barra, Cacimbas, São Fidelis e o

> Muriaé delas se servem para o transporte de lenhas, cereais, farinha, café, açúcar e demais gêneros para Campos. Em 1852 o primeiro vapor de rodas desce até São João-da-Barra. Mais tarde essa navegação se estenderia a São Fidélis e pelo Muriaé até Cardoso Moreira. (LAMEGO, 1946, p.108 – linguagem de época).

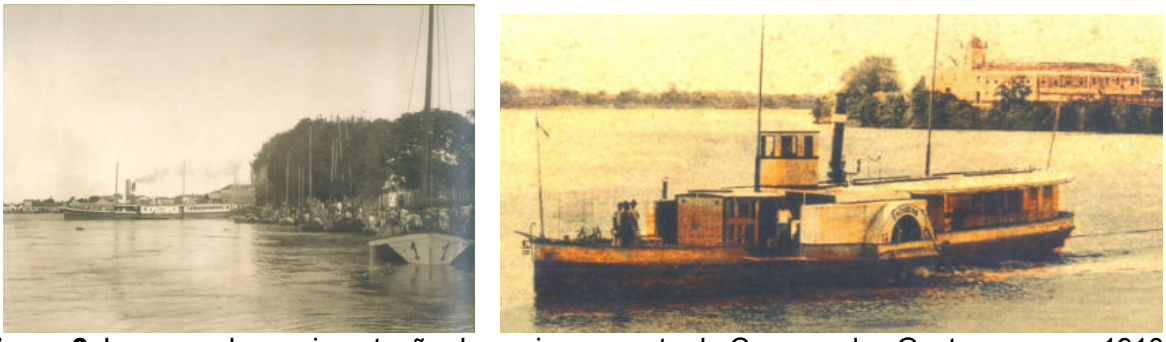

Figura 2. Imagens da movimentação de navios no porto de Campos dos Goytacazes em 1910
Fonte: MACEDO; SILVA, 2012

A atividade portuária e comercial desse período pode ser vista também nas imagens da figura 2, sendo ainda destacada por João Oscar:

> 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 (OSCAR, 1976, p.83).

A construção naval era um ramo de atividade altamente promissor na Vila de São João da Praia. Em 1740, o estaleiro de propriedade de Manuel Francisco Brazin, Domingos Belchior e Domingos d'Oliveira, lançam o barco "São João e Almas" em grande festividade. Em relato de Lamego, o mesmo destaca:

> Em sua inquietação de produzir, o homem não espera que lhe venham buscar as sobras. Constrói os próprios navios com as madeiras da terra. Assim é que em São João-da-Barra nascem os estaleiros, de onde, em 1740, desce o primeiro barco, e que incentivam a navegação com suas lanchas "Orelha de Mula" e suas sumaquinhas "Cu de Galinha", de 40 a 50 toneladas.
> Baltasar Lisboa também refere que, desde 1753, quando começa o "Ciclo do Açúcar", o campista exporta o "que lhe sobrava para a Baía

> e Rio-de-Janeiro, em embarcações suas próprias: milho, feijão, porcos, queijos, aves, além de açúcar, que por si só se elevou em 1792 a quatro mil caixas, e muita madeira de construção, especialmente tabuado da tapinhoã[2]".
> Grande incremento têm os estaleiros de São João-da-Barra durante este século e quase todo o seguinte. No tempo dos engenhos a vapor, todo o açúcar de Campos, que em 1870 já atinge cerca de 20.000 toneladas, confia exclusivamente nesse porto para a sua exportação. Não é, porém, só o açúcar e Campos que necessitam desse escoadouro. Para ele também já se encaminha a produção de outros municípios. E sob a pressão crescente do comércio, a pequena vila na difícil entrada do Paraíba sobe de importância. (LAMEGO, 1945, p.155, 156 – linguagem da época).

A produção cresceu aceleradamente para ser possível suprir o abastecimento interno, já que o açúcar nordestino se destinava à exportação. Esse fato trouxe benefícios lucrativos, pois São João da Barra comandou a distribuição do açúcar produzido em Campos. Estaleiros se estabeleceram, construindo navios para outras Províncias, predominando a movimentação com o Rio de Janeiro. (PLUHAR, 2010)

> Em 1868 cinco estaleiros constroem vasos de alto porte, incluindo brigues e galeras de 10.000 arrobas. Famosas são as suas madeiras, e de nomeada o risco de seus mestres armadores. Encomendas de navios chegam até do Rio-Grande-do-Sul. Daí vão sair mais tarde as primeiras barcas da Cantareira[3]. (LAMEGO, 1945, p. 156 – linguagem da época).

Um manuscrito de 1785, cujo título é *Descripção Geographica, Pulitica e Cronographica do Districto dos Campos Goitacaz*, de autoria de Manoel Martinz do Couto Reys, cartógrafo e militar, que residiu no *Districto dos Goitacaz,* entre 1780 e 1785, cita a quantidade de 136 engenhos produzindo açúcar e aguardente, assim como menciona o número de 12.085 escravos trabalhando na região de Campos. (PLUHAR, 2010).

A imagem da figura 3 ilustra como era o trabalho para a produção do caldo de cana para a fabricação de açúcar e aguardente.

Um dos grandes proprietários de terras no início do século XIX, José Carneiro da Silva, o Primeiro Visconde de Araruama, cita, em 1819, uma estimativa da quantidade de navios que faziam a rota de São João da Barra para o Rio de Janeiro e a Bahia - em torno 50 embarcações. (PLUHAR, 2010)

[2] Árvore da mata atlântica conhecida como Canela-Tapinhoã, tida como ótima para construções. Encontra-se em fase de extinção.
[3] Estação das Barcas no antigo centro de Niterói, Largo de São Domingos, atualmente, praça Leoni Ramos. Desta estação partiam as barcas para a travessia da baía da Guanabara entre Niterói e Rio de Janeiro.

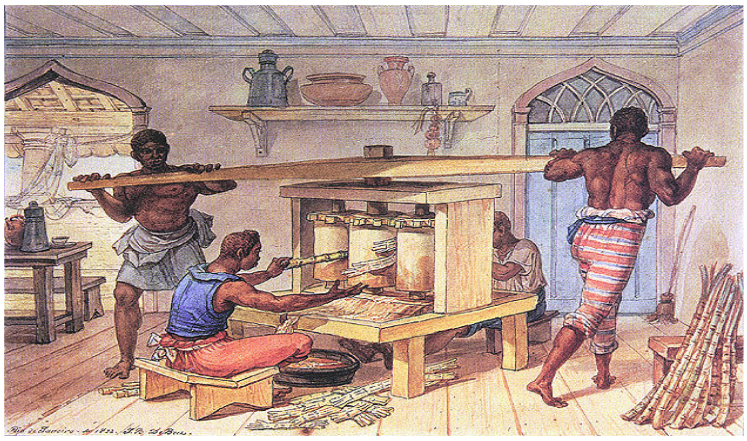

Figura 3. Engenho Manual que Faz Caldo de Cana - Pintura de Debret - 1822
Fonte: MUSEU CASTRO MAIA, 2012

A planta da cidade de São João da Barra, desenhada em 1837, conforme figura 4, demonstra que, neste período, tratava-se de uma cidade densamente povoada.

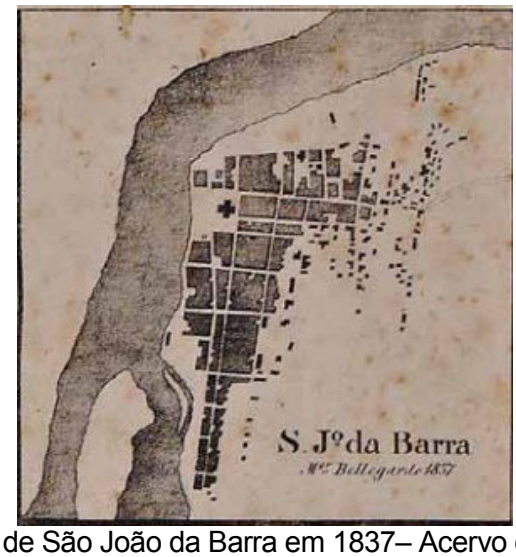

Figura 4. Planta da cidade de São João da Barra em 1837– Acervo da Biblioteca Nacional
Fonte: SEBRAE, 2004

O auge do período Imperial no Brasil aconteceu na segunda metade do século XIX, tendo como base econômica a gigantesca produção de açúcar e café. A região de Campos dos Goytacazes participava fortemente do processo e do desenvolvimento econômico, abastecendo o mercado nacional, enquanto a produção nordestina voltava-se para a exportação para a Europa, Estados Unidos e outros países. O comércio marítimo realizado entre São João da Barra e no Rio de Janeiro é relatado em 1860 pelo viajante J. J. Von Tschudi.

> Sòmente navios costeiros de 20 toneladas no maximo pode chegar ao pôrto 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, pôrto marítimo, que fica na foz do rio Paraíba (...). Como a barra tem pouquíssima profundidade, as embarcações sòmente 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. (J. J. VON TSCHUDI; 1953, p. 23 apud PLUHAR, 2010 – linguagem da época)

O auge do Porto de São João da Barra ocorreu entre 1740 a 1860. Em 1876, foi fundada a Companhia de Navegação de São João da Barra e Campos, que funcionou até o ano de 1919. Mas, havia empecilhos: as dificuldades geográficas e o aumento da produção, que exigiam melhor vazão dos produtos e navios com capacidade cada vez maior, porém, tendo enormes dificuldades para entrar na barra do Rio Paraíba do Sul. Por este motivo, passaram a ancorar na enseada de Imbetiba em Macaé. Essas dificuldades levaram a se buscar alternativas para o escoamento da produção, surgindo, assim, a construção do Canal Campos-Macaé. A obra foi iniciada em 1844 e concluída em 1872. O canal visava a auxiliar o escoamento da produção de Campos dos Goytacazes para o Porto de Imbetiba, construído em 1880.

Ao final do século XIX, surgiram, no Brasil, as ferrovias com locomotivas a vapor, provocando novas transformações no transporte da produção. O transporte ferroviário era mais seguro, econômico e muito mais eficiente do que o marítimo.

Sobre este momento no qual se muda o modal de transportes para o ferroviário, Lamego destaca:

> Como quase todo o impulso progressista na planície nasce ela da iniciativa particular. A primeira, de Campos a São Gonçalo[4], inaugurada em 1873, entra numa grande zona de engenhos de açúcar. A segunda, de Campos a Macaé, é dada ao tráfego pelo Imperador em 1875, e logo açambarca toda a exportação de Campos para o pôrto de Imbetiba.
> A um grupo de campistas também se deve a Estrada de Ferro Carangola, principiada naquele mesmo ano. Estrada de penetração, cortada pela mata virgem, em 1877 chega a Travessão, no ano seguinte a Murundú, e, daí ruma para o vale do Muriaé, onde, em 1788[5], se inaugura a estação de Cachoeiro[6], com a presença dos

[4] Atualmente a localidade de Goitacazes, em Campos dos Goytacazes.
[5] Erro de grafia sobre o ano citado, o correto é 1878.

> Imperadores.
> Êste ano, abre novas perspectivas ao norte fluminense. É o futuro de Itaperuna que se esboça com a linha férrea marginando o Muriaé, o qual, dêste ponto para cima, não é mais navegável. Rasgando a floresta virgem por onde vagam ainda tribos de Puris, a iniciativa de Campos possibilita a rápida cultura do município de maior número de pés de café em todo o Mundo, e isto, ao contrário do que sucede e São Paulo, *com a pequena propriedade e uma invasão de colonos essencialmente brasileira*. (LAMEGO, 1945, p.109. – grifo do autor – linguagem da época)

A economia de São João da Barra, que dependia extremamente da movimentação do seu porto, aos poucos, entrou em fase de decadência com a entrada em operação das ferrovias. Na década de 1950, com a construção das estradas de rodagem no litoral brasileiro, a atividade portuária de São João da Barra foi totalmente paralisada. Sua economia passou a depender principalmente de 3 empresas: a Cia. Açucareira Usina Barcellos, que fabricava açúcar e álcool, o Grupo Thoquino, empresa que atua, até os dias de hoje, na atividade de fabricação de bebidas alcoólicas de diversos tipos, e da Tecex Fiação e Tecelagem, que atuava na fabricação de fios e tecidos (PMSJB, 2011)

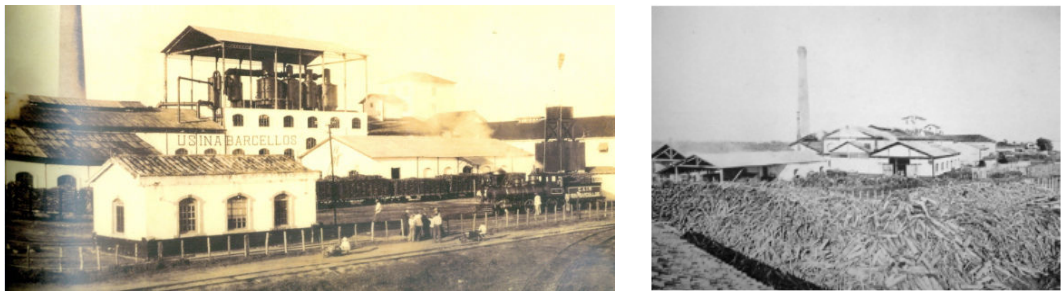

Figura 5. Imagens da Usina Barcellos em 1910 e seu pátio de lenha em 1913
Fonte: MACEDO; SILVA, 2012; SEBRAE, 2004

A Cia. Açucareira Usina Barcellos foi fundada em 1878, com a presença do Imperador D. Pedro II, e tinha a denominação de Engenho Central de Barcellos. Foi o terceiro grande engenho a vapor do país, precursor das modernas Usinas de Açúcar. Teve vários controladores ao longo dos anos, sendo o último, o Grupo Othon. Foi uma importante empresa de fabricação de açúcar e álcool, com uma rica história, conforme mostram as imagens da figura 5, tendo encerrado suas atividades em 2008, o que causou forte impacto na economia do município de São João da Barra, principalmente devido à grande massa de mão de obra que ficou desempregada.

[6] Esta estação localizava-se próximo à atual cidade de Cardoso Moreira

O Grupo Thoquino foi fundado em 1908, com a denominação de *Central de Bebidas Cognac de Alcatrão da Noruega*. A empresa foi criada por Joaquim Thomaz de Aquino. Ainda hoje, se encontra em atividade, tendo crescido ao longo do tempo, conforme imagens da figura 6. Sendo administrada pelos descendentes, produz diversos tipos de bebidas de renome nacional, entre elas, o nacionalmente conhecido Conhaque de Alcatrão de São João da Barra. Possui a estrutura de uma empresa familiar, muito bem administrada e de forma altamente eficiente.

Figura 6. Imagens do Grupo Thoquino no início do século XX e década de 30 do século XX
Fonte: THOQUINO, 2012; VIVIANE AQUINO, 2013

Em 1961, é fundada a Tecex Fiação e Tecelagem com a finalidade de produzir fios e tecidos de algodão, ampliando sua produção para tecidos de viscose e poliéster. Tinha como proprietários os irmãos Raposo, liderados por Dirceu da Graça Raposo. Foram importantes empreendedores na área naval em São João da Barra, tendo possuído navios para o transporte de cargas. A partir da década de 1980, esta indústria passou por dificuldades financeiras, encerrando suas atividades em 2008. (PMSJB, 2011)

A economia do Município de São João da Barra somente não entrou em depressão graças às rendas oriundas dos *royalties* de petróleo, que cresceram abruptamente a partir do ano de 2008, ou seja, em 2007, era de MR$ 53.088,90 e, em 2008, de MR$ 162.607,00; um crescimento de 206,29% em relação ao ano anterior, continuando a crescer anualmente, conforme demonstra a figura 7.

O aumento das rendas dos *royalties*, a partir de 2008, coincide com o encerramento das atividades da Cia. Açucareira Usina Barcellos e da Tecex Fiação e Tecelagem. Estas novas receitas permitiram que a Prefeitura do município pudesse efetuar despesas que absorveram grande parte dos desempregados, atuando ainda com incentivos sociais, através de uma agenda de inclusão dessa

massa da população que sofreu com o fechamento das empresas.

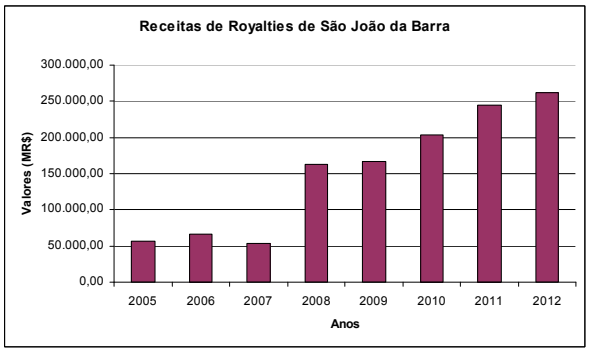

Figura 7. Evolução das receitas de *royalties* de São João da Barra
Fonte: ANP, 2013

No entanto, apesar de que estas novas receitas, provenientes das rendas dos *royalties*, permitissem com que o município atendesse a uma situação emergencial de sua economia, fizeram, também, com que o mesmo se tornasse altamente dependente deste tipo de receita, devido à baixa arrecadação de receitas próprias (IPTU, ISS, ITBI, taxas, etc.), e repasses constitucionais (ICMS, IPVA, FPM, etc.). Em 2011, os *royalties* correspondiam a 81,11% das receitas do município, conforme tabela 1.

Tabela 1 – Dependência dos *Royalties* na Receita anual de São João da Barra (MR$)

RECEITAS	ANOS						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total de Receitas	28.112,90	28.532,80	30.895,80	42.212,10	41.122,50	48.165,90	57.102,66
Royalties	56.875,10	65.861,70	53.088,90	162.607,00	166.569,30	203.134,00	245.116,14
Total	84.988,00	94.394,50	83.984,70	204.819,10	207.691,80	251.299,90	302.218,80
% *Royalties*	**66,92**	**69,77**	**63,21**	**79,39**	**80,20**	**80,83**	**81,11**

Fonte: REVISTA FINANÇAS DOS MUNICÍPIOS FLUMINENSES, 2011; PMSJB, 2012

O COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU

Com o forte aquecimento da economia mundial, no final do século XX, junto com a globalização, a atividade portuária brasileira encontrava-se com grandes dificuldades para atender à demanda, principalmente a de exportação de grãos e minério de ferro, passando a ser meta do governo central uma maior dinamização da atividade portuária. (MARONE; SOARES; KAPPEL; ALBUQUERQUE, 2012)

O tema sobre a questão dos portos passou a ser prioritário no poder central como parte da estratégia de desenvolvimento do país. Os recentes governos

centrais brasileiros apresentaram sua preocupação quanto à melhoria dos mesmos.

No documento “Orientação Estratégica de Governo”, instrumento que rege a formulação e a seleção dos programas que integram o Plano Plurianual – PPA, para os anos de 2004 a 2007 e de 2008 a 2011, foram expressamente apresentadas as prioridades do governo, nas quais estavam incluídas a expansão portuária brasileira e a formulação de projetos para que pudessem dar maior fluidez à demanda, cada vez maior, que se projetava. (MARONE; SOARES; KAPPEL; ALBUQUERQUE, 2012)

Os portos passam, assim, a serem considerados instrumentos extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional, pois, além de abrigarem atividades econômicas, são capazes de exercer forte influência sobre a vida dos lugares e, principalmente, sobre a dinâmica de organização dos territórios, além de contribuírem, de forma expressiva para atender à demanda de importação e exportação de produtos e *commodities*. Oliveira, Givisiez e Terra, destacam:

> A década de 1990, no Brasil, caracterizada por um conturbado processo de transição política e abertura comercial, revela a baixa competitividade das empresas e dos portos brasileiros, imputando alto custo para inserção internacional da economia brasileira. A globalização torna-se um processo irreversível, e as economias têm que se integrar em todas as escalas geográficas. A busca de competitividade pelas empresas em escala global coloca no centro não somente a circulação de mercadorias como também a circulação de partes da mercadoria, que resultou em um processo de relocalização industrial em busca de menores custos, disponibilidade de mão-de-obra e fragilidade da legislação trabalhista. (OLIVEIRA; GIVISIEZ; TERRA, 2010)

Como os portos são instituições públicas federais, regidos por leis e regras específicas, e havendo grandes dificuldades para que ocorressem investimentos necessários por parte do poder central, este adotou medidas que flexibilizaram a gestão portuária, permitindo que a iniciativa privada pudesse atuar nessa atividade. Para isto, foi necessário que ocorressem mudanças na Legislação Portuária Brasileira, efetuadas a partir de 1993, por meio das Lei 8.630/93 de 25/02/1993, Lei 12.815/2013 de 05/06/2013, e outros atos legais, como os Decretos 1.886/1996 de 29/04/1996, 4.391/2002 de 26/09/2002, e 8.033/2013 de 27/06/2013.

Essa mudança na Legislação incentivou o setor privado a investir em portos no país. Em 2006, o grupo EBX Brasil S.A., através da sua subsidiária LLX Logística S.A., decidiu efetuar um investimento na área portuária, construindo o Complexo

Portuário do Açu, no município de São João da Barra, aproveitando o momento de forte aquecimento da economia mundial e a enorme necessidade de melhorar as condições de exportação de minério de ferro para a China e outros países. As obras foram iniciadas em novembro de 2007, com a instalação do canteiro de obras, conforme imagens da figura 8.

Figura 8. Imagens do início das obras em 2007 e do Terminal TX1 em outubro/2012
Fonte: LLX, 2012

O empreendimento, em sua forma global, foi concebido como do tipo porto-indústria, um novo conceito de aproveitamento dos portos, que tem como modelo o Porto de Hamburgo, localizado na Alemanha. Neste tipo de empreendimento, é possível uma interação entre as atividades industriais e o porto, utilizando-se de uma sinergia que permite melhoria nos acessos, diminuição dos custos de transporte, conexões intermodais, custos mais competitivos e facilidade de interação dos negócios, permitindo menos custos e maiores lucros.

No Brasil, este modelo vem sendo desenvolvido em portos como o de Suape em Ipojuca-PE, Pecém em São Gonçalo do Amarante-CE e Chibatão em Manaus-AM.

O Complexo Portuário do Açu foi projetado para possuir 2 terminais portuários, sendo 1 *offshore* e 1 *onshore*, possuindo uma retroárea onde haverá um Distrito Industrial. Em sua totalidade, o empreendimento ocupará uma área de cerca de 130 km², quase 1/3 do município de São João da Barra.

O terminal *offshore*, denominado de TX1, encontra-se em fase avançada de construção, conforme demonstra a figura 8. Possui uma ponte de acesso de 3 mil metros de extensão, já construída, estando em andamento a construção de 9 berços de atracação. Sua principal finalidade será o escoamento da produção de até 100 milhões de toneladas de minério de ferro, e a movimentação, de até 2 milhões de

barris de petróleo por dia. Possuirá capacidade para receber navios de grande porte, como cargueiros tipo *Capesize* (220 mil toneladas), *Chinamax* (400 mil toneladas) e VLCC- *Very Large Crude Carrier*, termo este de definição de navios petroleiros de grande porte (320 mil toneladas). (LLX, 2011)

O terminal *onshore*, denominado de TX2, também encontra-se em fase avançada de construção, conforme figura 9, tendo sido dragado um canal de 3,5 km de extensão, numa largura de 300 metros. Sua principal finalidade é permitir a atracação de navios que transportam granéis sólidos, granéis líquidos, produtos siderúrgicos, carvão, ferro-gusa, escória, granito, veículos e cargas gerais. Seu fim também será o de servir de apoio às indústrias que atuam nas atividades *offshore* do setor petrolífero. (LLX, 2012)

Figura 9. Canteiro de obras do Complexo Portuário do Açu – Terminal TX2, março/2013
Fonte: LLX, 2013

Os dois terminais portuários possuirão uma retroárea de 90 km², onde está sendo instalado o Distrito Industrial, numa parceria do Governo do Estado do Rio de Janeiro, através da Cia. de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro - CODIN, com a empresa LLX Logística S.A., sendo esta última, a empresa que fará a gestão deste Distrito Industrial.

TRANFORMAÇÕES SOCIESPACIAIS

Os investimentos previstos para esse Complexo Portuário farão com que o município de São João da Barra volte a ser uma importante cidade portuária, um século após ter possuído um dos mais influentes portos do Brasil, principal via de comunicação e escoamento da produção, do Norte e Noroeste Fluminense, e leste de Minas Gerais, com as grandes cidades de nosso País e da Europa.

O empreendimento possibilitará que o município de São João da Barra volte

ao cenário nacional e mundial como uma cidade global, considerando-se que o ambicioso projeto conectará São João da Barra aos principais portos mundiais, ao mesmo tempo em que a cidade passará por grandes transformações provocadas pelo afluxo populacional gerado pelo empreendimento.

Este complexo portuário, ao mesmo tempo em que cria expectativas positivas em relação à geração de empregos, movimentação comercial e financeira no município, vem sendo criticado pela forma como tem sido elaborado, pois muito pouco se discutiu com a população atingida, ou com as entidades locais da sociedade civil organizada, seus impactos ambientais, sociais e econômicos.

Certamente, mudará completamente o cenário de um município que possuiu uma rica história ligada à atividade portuária, mas por causa da decadência desta atividade, se tornou eminentemente agrícola. Há grandes preocupações com a redução de sua área rural, em cerca de 32% da atual, assim como a redução de mais de 70% da população rural do município, o que pode levar esta população a criar áreas urbanas sem planejamento, sem a devida urbanização e saneamento básico. Sobre estas mudanças, Oliveira e Givisiez destacam:

> A atividade agropecuária tende a ser bastante impactada, pois, o conjunto dos empreendimentos localiza-se em áreas rurais, o que tende a mudar completamente o perfil de utilização econômica do entorno do empreendimento, como também no ordenamento do território como um todo. (OLIVEIRA; GIVISIEZ, 2012)

Quanto ao incremento populacional, o grupo EBX Brasil S.A. elaborou estudos e efetuou previsões, em função do empreendimento no Complexo Portuário do Açu. Neste estudo, a previsão para a população do Norte Fluminense será de um aumento de 71,49% até o ano 2025, sendo que seus maiores impactos serão nos municípios de São João da Barra, com aumento populacional previsto de 644,87%, e no município de Campos dos Goytacazes, com aumento populacional previsto de 62,62%. (EBX, 2011)

Podem-se prever os graves problemas que os municípios de São João da Barra e Campos dos Goytacazes poderão vir a ter. Podem-se supor os problemas de trânsito, assim como a demanda por atendimento médico/hospitalar, assistência educacional e social. O aumento do nível de criminalidade, do lixo urbano, e os sérios impactos nas já degradadas áreas ambientais desses municípios.

Algumas instituições e entidades estão demonstrando os problemas que já

surgiram nesta fase do empreendimento. Entre estas, destacam-se a Associação dos Geógrafos Brasileiros - AGB, através de sua Seção Rio-Niterói e de seu Grupo de Trabalho em Assuntos Agrários, a Comissão Pastoral da Terra – CPT, a Associação de Produtores Rurais e Imóveis do Município de São João da Barra – ASPRIM, alunos de Graduação do curso de Comunicação Social da Faculdade de Filosofia de Campos – FAFIC, assim como alunos e professores do curso de Serviço Social da Universidade Federal Fluminense – campus Campos dos Goytacazes. Muito do que está acontecendo e do que poderá acontecer, no aspecto negativo, poderia ser minimizado se houvesse um planejamento claro e discutido com a população atingida e entes da sociedade civil, de forma a que pudessem ser previstas as externalidades, a que procurassem criar elementos que levassem a um diagnóstico preciso sobre o território impactado, em todo o seu aspecto social, econômico e ambiental.

Os atingidos são, principalmente, as populações dos municípios de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, que terão impactos mais diretos, e do município de São Francisco de Itabapoana, que terá também um impacto populacional com o empreendimento.

No entanto, não se vê nenhuma iniciativa dos empreendedores ou dos poderes públicos de chamar a população ou as entidades da sociedade civil organizada, para discutirem propostas. Este, talvez, seja o fator mais preocupante ao se analisar o que está previsto para acontecer na nossa região com o pleno funcionamento do Complexo Portuário do Açu, principalmente, quando comparado à história do desenvolvimento de nosso país, em relação aos impactos causados por grandes projetos de investimentos semelhantes ao deste complexo portuário.

Um fato preocupante é que, atualmente, quem controla e planeja o empreendimento e seus impactos no município de São João da Barra são os próprios responsáveis pelo mesmo. Isto ficou mais evidente, quando a holding EBX Brasil S.A. contratou o renomado arquiteto e urbanista Jaime Lerner para idealizar o novo Plano Diretor do município, que, por lógica, está sendo elaborado na ótica dos empreendedores, sem a devida participação de equipes técnicas do governo municipal e/ou de entidades civis do município. Isso demonstra um governo pouco atuante no seu planejamento, assim como uma sociedade civil que não possui organização para debater, oferecer soluções e/ou para um enfrentamento de graves problemas como os já ocorridos em outras cidades que passaram por um modelo de

desenvolvimento rápido, semelhante ao que se assiste no momento em São João da Barra.

Apesar de graves problemas econômicos que algumas empresas da *holding* EBX Brasil S.A. estão passando, durante o ano de 2013, motivadas, principalmente, por operações desastrosas na subsidiária OSX, considera-se que o empreendimento do Complexo Portuário do Açu entrou numa fase que parece ser irreversível, considerando que a parte relativa ao minério de ferro, desde a mineração nas minas no município de Conceição do Mato Dentro, localizado na região central de Minas Gerais, o escoamento da produção através de um minerioduto de 525 km de comprimento até o Porto do Açu, e a exportação de minério de ferro, foi transferida para a empresa multinacional Anglo American Brazil S.A., e encontra-se em sua fase final de obras.

Outras empresas de grande porte, também se instalaram no Distrito Industrial, como a americana National Oilwell Varco – NOV, que construiu uma fábrica de grande porte para produção de tubos flexíveis para a indústria de petróleo, e que encontra-se em fase de testes e previsão de produção em escala industrial em agosto de 2013. Fábrica semelhante está sendo construída no mesmo Distrito Industrial pela multinacional francesa Technip.

Outro fator importante são as dificuldades portuárias no Brasil, e a necessidade cada vez maior de apoio logístico às indústrias de petróleo na região da Bacia de Campos. A ampliação da produção nos novos blocos licitados no pós-sal, assim como a exploração petrolífera no pré-sal, certamente farão com que se concretizem efetivamente as obras dos dois terminais do Complexo Portuário do Açu.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O antigo porto de São João da Barra transformou-se, em seu auge, no que a economia moderna denomina de enclave econômico, considerando que o mesmo dependia, essencialmente, da produção de outras regiões, não fortalecendo, ele mesmo, uma cadeia produtiva local. A única indústria do município que fazia parte desta cadeia produtiva, a Usina Barcellos, também preferiu a mudança no modal de transportes, contribuindo para o encerramento das atividades portuárias de São João da Barra, e para a sua decadência econômica, piorando ainda mais, ao

encerrar suas atividades em 2008, o que quase levou o município a um colapso econômico, se não fossem as rendas dos *royalties* de petróleo.

O enfraquecimento do poder público local, e as concessões deste, juntamente com as dos poderes públicos estadual e federal, permitem que as grandes empresas envolvidas no Complexo Portuário do Açu, com seu enorme poder econômico, pessoal altamente especializado, decisões centrais tomadas longe do território impactado, acabem sendo as verdadeiras gestoras do local, definindo e determinando a nova dinâmica de vida de seus habitantes.

É mais que evidente a necessidade urgente de um reaparelhamento do poder público local, para que possa responder de maneira satisfatória às necessidades sociais, econômicas e ambientais de sua população. Tem, como grande desafio, a geração de uma rede que possa alimentar uma nova cadeia produtiva local, aproveitando as generosas rendas recebidas dos *royalties* de petróleo, para melhorar a educação de seus habitantes, assim como a saúde, a infraestrutura, planejando a diversificação da base econômica local, integrando-a com a economia regional e nacional (RIBEIRO, 2010).

A população e a sociedade civil organizada, se ouvidas, auxiliariam os governos dos municípios impactados na elaboração de um planejamento mais participativo e includente, pois, o Complexo Portuário do Açu tanto pode vir a ser um importante elemento de desenvolvimento local e regional como pode vir a se tornar um enclave econômico regional de exportação de minério de ferro e de apoio à indústria do petróleo. Neste caso, seria controlado por empreendedores completamente distantes da realidade local, o que certamente, levará a um agravamento ainda maior das desigualdades sociais, repetindo fato semelhante acontecido na própria história do município de São João da Barra.

Há poucas chances de modificações no cenário que se desenha sobre a forma como o empreendimento está sendo implantado, mas, certamente, não podemos deixar de mencionar as virtudes e os problemas gerados por um empreendimento deste porte, apresentar alternativas, propor mudanças, numa tentativa de reorganizar o rumo dos acontecimentos, em prol da população e da região em que vivemos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ANDRÉ PINTO. **Parabéns minha São João da Barra... 335 anos de fundação da Vila e 161 anos de cidade – parabéns, São João da Barra -** Disponível em: <http://andreambiental.blogspot.com.br/2011/06/parabens-minha-sao-joao-da-barra.html>. Acesso em 14.07.2013.

ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Royalties recebidos por São João da Barra**. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/?pg=9080>. Acesso em 24/06/2013.

EBX BRASIL S.A. **Complexo Industrial do Superporto do Açu**. Palestra apresentada pelo Diretor de Sustentabilidade Paulo Monteiro B. Filho. Loja Maçônica Fidelidade e Virtude. São João da Barra, 24/07/2011.

CRUZ, José Luis Viana da. **Projetos Nacionais, Elites Locais e Regionalismo** – desenvolvimento e dinâmica territorial no Norte Fluminense. 2003. 331f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – UFRJ/IPPUR, Rio de Janeiro, 2003.

FEYDIT, Júlio. **Subsídios para a História dos Campos dos Goytacazes** – Desde os tempos coloniaes até a Proclamação da Republica. Campos: Typographia de J. Alvarenga & Comp, 1900.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO; SEBRAE-RJ et al. **Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis**. Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. Fichas de Inventário Vol. II – Açúcar. Fevereiro de 2004. Disponível em <http://www.sebraerj.com.br/main.asp?View={3D627701-27EB-4F4D-8BE7-10A5B59EAF77}>. Acesso em 23/01/2012.

GRUPO THOQUINO. **Imagem da Fábrica de Conhaque de Alcatrão de São João da Barra**. Disponível em: <http://www.thoquino.com.br>. Acesso em 02/02/2012.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. In: LAU, Percy. **Desenho de pranchas**. Coletânea da Revista Brasileira de Geografia. Conselho Nacional de Geografia. 8ª ed. Rio de Janeiro, 1966.

PLUHAR, Cristiano. **As relações comerciais no século XVIII e XIX entre Campos dos Goytacazes e Rio de Janeiro**. **(Artigo)** In: III Encontro de Geografia – A Geografia e suas Vertentes: Reflexões; VI Semana de Ciências Humanas. Campos dos Goytacazes: IFF, 2010.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e o Brejo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1945, p.155-156.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Restinga**. Rio de Janeiro: IBGE, 1946, p.108.

LLX LOGÍSTICA S.A. **Superporto do Açu**. <Disponível em: http://www.llx.com.br/>.

Acesso em 23/06/2013

MARONE, Eduardo; SOARES, Carlos Roberto.; KAPPEL, Raimundo F.; ALBUQUERQUE, Marília. G. de. **Os portos brasileiros frente à ciência, tecnologia e inovação:** um novo desafio para a sociedade. Brasília: MCT, 2005.

MACEDO, Nylson; SILVA, Leonardo de Vasconcellos. **A Ferrovia Agrícola de Quissaman e suas Conexões Regionais**. Quissamã: Prefeitura Municipal de Quissamã, 2012.

MUSEU CASTRO MAIA. DEBRET, Jean-Baptiste. **Engenho Manual que Faz Caldo de Cana, 1822**. Museus Castro Maya. IPHAN/MinC. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://blogillustratus.blogspot.com.br/2010/05/jean-baptiste-debret.html>. Acesso em 23/01/2012.

OSCAR, João. **Apontamentos para a História de São João da Barra**. Teresópolis: Mini Gráfica Editora, 1976.

OLIVEIRA, Elzira Lúcia de; GIVISIEZ, Gustavo Henrique Naves. Norte Fluminense: uma região em transformação. **Petróleo, Royalties & Região**. Campos dos Goytacazes, a.IX, n.35, p.6-8, mar./2012. Disponível em: <http://www. royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br/>. Acesso em: 30/07/2012.

OLIVEIRA, Elzira Lúcia de; GIVISIEZ, Gustavo Henrique Naves; TERRA Denise Cunha Tavares. **Mercado de Trabalho Formal no Norte do Rio de Janeiro: Impacto da Implantação do Complexo Portuário do Açu**. **(Artigo)** In: XI Seminário Internacional da Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Território - Grupo Temático 6: Transformaciones Productivas y Dinàmicas Territoriales. Mendonza/Argentina, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DA BARRA, **História do Município**. Disponível em: <http://www.sjb.rj.gov.br/>. Acesso em 17/06/2013.

REVISTA FINANÇAS DOS MUNICÍPIOS FLUMINENSES. Vitória: Aequus Consultoria, n.4, set. 2011.

RIBEIRO, Alcimar das Chagas. **A Economia Norte Fluminense** – Análise da Conjuntura e Perspectivas. Campos dos Goytacazes: Grafimar, 2010.

RIBEIRO, Ranulfo Vidigal. **Desafios ao desenvolvimento regional do Norte Fluminense**. 2010. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento) – UFRJ/IE, Rio de Janeiro, 2010.

TSCHUDI, J. J. Von. **Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo**. Comemorativa do IV Centenário da Fundação de São Paulo. Direção de E. Taunay. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953.

VIVIANE AQUINO. **Minha São João da Barra Querida**. Campos dos Goytacazes, RJ. Disponível em: <http://fmanha.com.br/blogs/viaquinoblog/2013/06/17/minha-sao-joao-da-barra-querida/>. Acesso em 18/06/2013.