

Molhes da Barra do Rio Grande

PAULO CEGLISK

A cidade do Rio Grande tem uma posição geográfica privilegiada. Situada entre as Lagoas Mirim e dos Patos e o Oceano Atlântico, possui o privilégio de ser uma importante ligação entre a via oceânica e a vasta rede de navegação interior. Por isso, a Barra do Rio Grande foi a primeira preocupação material do Brigadeiro José da Silva Paes, fundador da cidade mais antiga do Estado. Assim, no mesmo ano de sua fundação, em 1737, foram levantados na entrada da Barra, dois grandes muros de madeiras, indicando as condições do canal. Em razão da situação pouco favorável, já que somente iates podiam ancorar no pequeno porto, a necessidade de um cais tornou-se imprescindível.



Os molhes são considerados a maior obra de engenharia oceânica da atualidade

to de um porto marítimo, de melhoramentos da Barra e de um canal que assegurasse uma navegação viável. Em outubro desse ano, Bicalho apresentou o projeto, que idealizava a construção de dois molhes convergentes, em forma de funil, com o comprimento a ser fixado durante a construção, de forma a propiciar um canal interior com 8 a 9 metros de profundidade.

Então, em 1908, foi firmado com o engenheiro norte-americano Elmer Lawrence Corthell um contrato para a elaboração dos molhes da Barra e de um novo porto (conhecido como Porto Novo). Corthell recorreu a europeus, formando, em Paris, a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, recebendo o contrato de concessão, mantendo, assim, a responsabilidade de Corthell quanto às obras.

Só depois de dois anos do início das negociações, começaram os trabalhos preparatórios para a obra, que, na época, só encontravam comparação nas gigantescas obras de abertura do Canal do Panamá. Em 1º de março de 1915, o navio Escola Benjamin Constant, da Armada Nacio-

nal, com calado de 6,35 metros, transpôs a Barra e atracou no cais do Porto Novo. Foi um dia de grande festa para a população local e para os membros da companhia francesa e da empresa construtora das obras que viam, assim, confirmado o êxito planejado.

Molhes serão ampliados

Atualmente, o porto do Rio Grande está sendo otimizado para se tornar ainda melhor. As obras que iniciaram em 2001, e foram paradas no final de 2002 em função de problemas de documentação com o Tribunal de Contas da União (TCU), foram retomadas e têm o orçamento previsto no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo Federal, de R\$ 400 milhões, incluindo o aprofundamento do canal de acesso ao porto gaúcho de 40 para 60 pés.

Em janeiro de 2007, a obra foi retomada de forma emergencial, visando o assentamento, fixação e proteção das pedras lançadas anteriormente. Com investimentos de R\$ 67 milhões, essa parte do trabalho deve estar concluída em outubro deste ano.

A obra de prolongamento deve continuar sem interrupções, sendo finalizada em 2009. Com a finalização do prolongamento, o molhe Leste (São José do Norte) passará a contar com mais 370 metros, ficando com a extensão de 4.590 metros. Já o molhe Oeste (Rio Grande) ficará com 3.860 metros, 700 metros a mais do que atualmente. Com o aprofundamento, o canal de acesso ao Porto do Rio Grande, que hoje tem 12,19 metros, atingirá 18 metros.

Com o investimento, o porto gaúcho poderá atender grandes graneleiros para cargas secas e líquidas, com capacidade de até 200 mil toneladas. Também estará apto a receber navios de maior porte que atuam no transporte de celulose e madeira. Além disso, o Porto do Rio Grande poderá captar, concentrar e tratar de forma mais otimizada cargas oriundas de outros países e Estados.



ARQUIVO DO PORTO DO RIO GRANDE

Obras dos molhes, em 1915, ano de sua inauguração

O primeiro cais foi o da Alfândega, com 93 metros de extensão, mandado construir pelo Governo Imperial em 1869, ficando concluído em 1872. Posteriormente, o governo Provincial mandou construir o cais localizado na rua Riachuelo (Porto Velho), numa extensão de 512 metros, a partir do cais da Alfândega até a rua Barroso. No decorrer da construção, foi construído um novo trecho, iniciando na rua dos Andradas, junto ao cais da Alfândega até a rua General Neto, com 200 metros de comprimento.

O fomento da navegação fazia com que a Barra do Rio Grande fosse a única saída para os navios do Estado, mas sua profundidade se reduzia em virtude dos depósitos de areia no fundo do canal. Em 1860, por exemplo, a profundidade chegou a cerca de 2,20 metros. Em 1881, a situação chegou ao limite, pois a Barra permitia que apenas navios de até 2 metros de calado pudessem transpô-la, e isto, após dias de espera fora da Barra.

Por essa razão, o comércio rio-grandense se via praticamente obrigado a utilizar o Porto de Montevidéu. Para encontrar uma alternativa, foi criada, em 1883, uma comissão chefiada pelo engenheiro Honório Bicalho, diretor das Obras Públicas da Secretaria de Estado à época, com o intuito de realizar estudos para elaborar um proje-

Complexo turístico nos molhes

No Fórum Estadual de Turismo, realizada em maio, em Porto Alegre, foi aprovado o Projeto Complexo Turístico Sustentável dos molhes da Barra, que será encaminhado ao Ministério do Turismo. O projeto, elaborado pelo arquiteto Márcio Lontra – resultado de seu trabalho de mestrado em meio ambiente e arquitetura bioclimática em Madri, na Espanha –, prevê a construção de um Complexo Turístico formado por um terminal rododiferroviário, centro de informações turísticas e ambientais, restaurante panorâmico e terminal de apoio aos vagoneteiros, nos molhes.