

Barra de Rio Grande: um patrimônio ameaçado

Será que os gaúchos do início do século XX eram mais conscientes, decididos e responsáveis com o patrimônio público do que os de hoje? Parece que sim. Exemplo disso é a Barra do Rio Grande, monumental obra realizada no início do século passado, considerada o segundo maior empreendimento na época depois do canal do Panamá pelo esforço de engenharia, pelo número de trabalhadores, volume financeiro e de material envolvidos.

Eram extremos os perigos e as dificuldades para uma embarcação enfrentar a denominada “barra diabólica”, ou “cemitério de navios”. O cronista José Bernardino descrevia assim esse cenário: “esta terra hospitaleira é guardada por um fantasma sinistro que apavora os mais ousados navegadores a barra de Rio Grande”. Em face desse obstáculo, o comércio marítimo demandado pela economia gaúcha se fez durante muito tempo via Montevideú (Uruguai) e Laguna (SC). Em 1855, o governo imperial iniciou estudos para dar segurança às embarcações e aumentar o calado do porto de Rio Grande e, em 1883 foi elaborado projeto para a construção de dois molhes convergentes.

As obras, iniciadas em 1908, foram concluídas em 1918, com os molhes se estendendo mais de 3 km a Oeste e 4 km a Leste, mar adentro, dando segurança aos navios e aumentando o calado do canal de navegação de 4 para 10 m. Nos dois braços dos molhes foram depositados 6 milhões de toneladas de grandes blocos de granito. Apesar da relevância desta construção, considerada uma verdadeira odisséia, em seguida os molhes ficaram quase 80 anos sem manutenção. Com o impacto das ondas, acabaram danificados em vários pontos, comprometendo a segurança das embarcações.

Em 2001, após serviços de recuperação, o governo federal iniciou uma ampliação dos molhes, o que elevaria o calado do porto para 60 pés. Mas a obra foi paralisada logo depois, em 2002, por determinação do Tribunal de Contas da União (TCU), e mais adiante sucessivas vezes, pelo próprio TCU e pela Justiça Federal. Nada contra os órgãos fiscalizadores das contas públicas e do meio ambiente. Eles devem fazer o seu papel. No entanto, o que não se entende é o “pára e anda”. Sabe-se que paralisar obra, dispensar engenheiros, técnicos e operários e realocar equipamentos resulta em pesados ônus financeiros, que penalizam a sociedade. Além disso, o porto perde competitividade, deixa de receber navios de maior calado, de atrair novos investimentos e de gerar mais riqueza e mais empregos.

Essas questões contratuais, financeiras e ambientais poderiam ter sido resolvidas antes da publicação do edital de licitação. Mesmo que fatos posteriores à licitação requeiram intervenção dos órgãos públicos, não se entende por que suspender a obra. Se houver necessidade de correções, cabe às autoridades tomar providências imediatas e céleres para que um empreendimento da envergadura da barra de Rio Grande não fique interrompido por tão longo tempo. Do contrário, fere-se o princípio constitucional da eficiência que deve ser observado pelos órgãos públicos.

O imbróglio administrativo e a lentidão que retardam a ampliação dos molhes levaram o consórcio de empresas vencedor da licitação a interpor notificação extrajudicial contra a União, TCU, Procuradores da República, Ibama, Ministério dos Transportes, Capitania dos Portos e

Superintendência do Porto de Rio Grande, instando-os a responder por prejuízos decorrentes da paralisação da obra. No estágio atual 30% dos serviços executados - os blocos de concreto e rocha estão sujeitos a deslocamento para o meio do canal e, pela ausência de medidas preventivas, colocam em risco a navegação, podendo causar danos materiais, pessoais e ambientais naquela região.

Chama atenção o imobilismo das autoridades estaduais, que deveriam ser as maiores interessadas no andamento da obra, por sua importância para o patrimônio histórico e para a economia gaúcha. Se estão fazendo algo, não se tem notícia. O governo estadual deveria empenhar-se em negociar, pacificar as relações e buscar soluções junto às autoridades envolvidas.

Porto se tornou, em todo o mundo, uma atividade estratégica na competição entre países e empresas. A administração portuária deve ser libertada das amarras burocráticas estatais, pois se exige dela desempenho semelhante ao cobrado de gestores privados de grandes organizações. O único porto marítimo gaúcho, que, pela localização e potencialidade operacional, tem condições de ser um concentrador de cargas do Atlântico Sul, não pode ser submetido ao constrangimento de, a cada dois ou três anos, ter suas operações comprometidas por falta de dragagem do canal de acesso. A gestão privada, com maior participação da sociedade na condução administrativa, já tem a seu favor um instrumento valioso - o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que precisa ser valorizado e dinamizado. Mas nada disso parece estimular o governo: embora movimente 90% das exportações gaúchas, inexplicavelmente o Porto de Rio Grande ainda não figura entre as prioridades estaduais.