AMBIENTE PORTUÁRIO – O PORTO DO RIO GRANDE

LEONARDO FERREIRA CUNHA[1]
Guarda-Marinha (T)

SUMÁRIO

Análise sistêmica do ambiente portuário
Breve histórico do porto do Rio Grande
Anexos

ANÁLISE SISTÊMICA DO AMBIENTE PORTUÁRIO

A vida como a conhecemos é um processo de eventos cíclicos que se desenvolvem ao longo do tempo e do espaço, tendo como característica principal a singularidade dos acontecimentos e a impossibilidade de retorno a períodos transpostos.

Podemos analisar os diversos processos vitais de variadas formas, uma das quais é tentar entendê-los por meio do conceito de adaptação. Tal capacidade pode ser compreendida como as mudanças e mutações ocorridas com o intuito de prolongar o ciclo de vida de um organismo e/ou de seus descendentes – todas as formas de vida possuem esta característica. O físico Fritjof Capra (2003) chama ao conjunto de todos os sistemas vivos teia da vida e enfatiza a inter-relação entre todos os acontecimentos a nível universal. Estes pequenos, porém complexos, conceitos podem ser aplicados a todo e qualquer sistema vivo, inclusive aos sistemas sociais e laborais. "Na abordagem sistêmica, as propriedades das

1 Graduado em Psicologia pela Universidade Católica de Pelotas (UCPel). Especialista em Comércio Exterior e Gestão Portuária pela Fundação Universidade Federal do Rio Grande (Furg).

partes podem ser entendidas apenas a partir da organização do todo. (...) A análise significa isolar alguma coisa a fim de entendê-la; o pensamento sistêmico significa colocá-la no contexto de um todo mais amplo". (Capra, p. 41, 2003). Nos diversos sistemas laborais, um conjunto de pessoas atua de forma coordenada para alcançar objetivos que isoladamente seus indivíduos não poderiam por óbvias limitações naturais conseguir (Chiavenato 1999, p. 5, 2004, p. 21). A esta soma de esforços individuais em prol de um resultado maior chama-se organização, e ao conjunto de organizações que possuem características em comum podemos chamar ambiente. Um exemplo de ambiente laboral é o ambiente portuário, formado pelas pessoas, instalações e equipamentos necessários às diversas operações portuárias, tendo como finalidade a troca e/ou a circulação de mercadorias (Zotto, 2002, p. 27).

Como os seres vivos, os diversos ambientes portuários existentes no Brasil e no mundo concorrem pela sobrevivência, tentando oferecer instalações e serviços que possibilitem o incremento de suas operações com agilidade e segurança a baixo preço. Os portos que conseguem atrair muitos clientes crescem, se expandem; já aqueles que, por motivos variados, não atendem ao desejo e/ou demanda de seus consumidores estagnam e tendem à desintegração. Um exemplo deste tipo de conflito pela sobrevivência nas operações portuárias pode ser observado na tendência mundial de classificação dos portos em duas grandes categorias: portos concentradores de carga, ou *hub ports*; e portos alimentadores, ou *feeders* (Kascharowski, 2006, p. 229). A necessidade de barateamento do afretamento marítimo impulsiona os estaleiros a construírem embarcações com capacidade de carga cada vez maior, porém embarcações maiores necessitam de um calado navegável adequado ao tamanho desses navios. Apenas poucos portos no mundo possuem atualmente capacidade operacional para receber estas embarcações, outros portos estão tentando aumentar a profundidade de suas vias navegáveis e adequando suas instalações para poder receber estes gigantes do mar. Porém a maioria dos portos, mesmo com grandes obras de engenharia e investimentos pesados em infra-estrutura, não conseguiu se adequar a esta nova realidade – estes serão os chamados portos alimentadores (*feeders*), que servirão para receber cargas que posteriormente seriam enviadas para os grandes portos (*hubs*), que, por sua vez, concentrariam cargas de vários portos menores, os colocariam nas grandes embarcações e, aí sim, estas seguiriam destinos variados. Aqueles portos que não conseguirem se adaptar a esta realidade tendem à desintegração e à morte, como qualquer outro ser.

Cabe lembrar que as organizações e os ambientes laborais, diferentemente dos demais sistemas vivos, podem existir indefinidamente, desde que sejam favorecidas algumas rotas que os levem à sobrevivência. Um meio viável que pode auxiliar na perpetuação de um porto é tentar entender sua história, bem como a história de ambientes semelhantes (outros portos) e, a partir desse conhecimento, traçar estratégias de expansão e crescimento sustentável. Fazendo novamente uma analogia com os seres vivos, o conhecimento da história do ambiente portuário pode vir a funcionar para o porto como a programação genética (DNA) serve aos seres vivos, ou seja, aquelas características desejáveis e necessárias à sobrevivência são passadas de geração a geração, e aquelas indesejáveis devem ser extintas.

Conhecer a história é entender o passado e vislumbrar o futuro. Para tanto "(...) é necessário penetrar no espírito da história com a aguda lucidez daqueles que, não satisfeitos com a aparência, buscam a es-

sência dos fatos. Isso significa localizar os fatores econômicos, políticos, sociais e culturais que se influenciam e interagem, produzindo os fatos históricos". (Mello & Costa, 1993, p. 3).

BREVE HISTÓRICO DO PORTO DO RIO GRANDE

Consta no *site* do porto do Rio Grande (http://www.portoriogrande.com.br) que, em 1737, o Brigadeiro José da Silva Paes foi o primeiro navegador a transpor a barra do Rio Grande. Sua intenção era iniciar o povoamento da região, que passou a ser chamada Rio Grande de São Pedro ou São Pedro do Rio Grande. Desde essa época, a barra do Rio Grande era conhecida pela dificuldade de acesso, e acidentes eram comuns. Com o passar dos anos, "o comércio da cidade e o seu porto primitivo localizaram-se na parte norte da península, distante 20 km da barra, através do Canal da Barca (hoje muito assoreado em seu trecho de jusante) e do Canal do Norte. Assim, pela sua situação, o porto do Rio Grande, desde os seus primórdios, mesmo antes da criação de quaisquer vias de comunicação terrestres, gozou do privilégio ímpar de ser o duplo ponto terminal, por um lado, da navegação oceânica, através do largo e profundo Canal do Norte, e, por outro lado, da vasta rede de navegação interior, através da Lagoa dos Patos, do Rio Guaíba e de seus afluentes, bem como através do Canal de S. Gonçalo, da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão, rede que, mesmo em seu estado natural, permitia franca navegação a embarcações de cerca de 1,5 m de calado e era susceptível de melhoramento por meio de dragagem". (Pradel, 1979, p. 1)

Pradel (1979, p. 1-2) coloca que, visando a favorecer a segurança das embarcações que navegavam pela região, em 1846 o Governo Imperial criou a Inspetoria da Praticagem da Barra, o que reduziu expressivamente o número de acidentes – esta foi considerada a primeira medida oficial de melhoria para a navegação na região. Para a atracação de embarcações, no ano de 1869 do século XIX iniciaram-se as obras para a construção da área de cais acostável chamada Porto Velho, existente e em utilização até hoje (Anexo 1). A inauguração do espaço ocorreu em 1872.

Ainda no *site* do porto do Rio Grande, consta que, devido à necessidade de potencializar a capacidade operacional do porto, com calado natural que no século XIX não ultrapassava 3,60 m, o Governo Imperial começou a viabilizar estudos de aprofundamento do canal. A primeira intenção de construção de quebra-mares na barra do Rio Grande foi proposta por John Hawkshaw, comissionado pelo Governo Imperial no ano de 1875; no entanto, somente em 1883 uma comissão presidida pelo engenheiro Honório Bicalho efetivou projeto de construção dos molhes da barra que, após pequenas alterações, foi aprovado pelo engenheiro holandês Pieter Caland, em 1885. Com os projetos, decidiu-se pela viabilidade da construção de dois molhes convergentes (Anexo 2), molhe leste (aproximadamente 4,2 km de extensão, cidade de São José do Norte) e molhe oeste (aproximadamente 3,2 km de extensão, cidade de Rio Grande), o que possibilitaria o aprofundamento do canal para 10 metros e o recebimento de navios de grande porte. Em 1906, o engenheiro Elmer Lawrence Cortheill foi contratado pelo Governo brasileiro para executar as obras de fixação dos molhes da barra do Rio Grande. Ele organizou a companhia Port of Rio Grande do Sul, com sede nos Estados Unidos. Esta, pelo contrato, construiria os molhes da barra e o chamado Porto Novo (Anexo 3) para a atracação de embarcações, bene-

ficiando-se, após a conclusão das obras, da exploração do porto por 70 anos.

Devido à dificuldade encontrada por Cortheill em conseguir financiamento para as obras, em 1908 constituiu-se em Paris a Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul, que, por meio do Decreto nº 7.021, de 9 de julho de 1908, por transferência contratual ficou incumbido da realização das obras. Em 1910, após mais de 30 anos do projeto inicial, começaram as construções.

Em 1º de março de 1915, foram concluídas as obras. Como marco comemorativo, o navio-escola da Armada Nacional *Benjamin Constant*, calando 6,35 metros, transpôs a barra e atracou no cais do Porto Novo do Rio Grande. No mesmo ano, a 15 de novembro, foi inaugurado oficialmente o primeiro trecho de cais do Porto Novo, numa extensão de 500 metros, logo entregue à operação.

O capital para a realização das obras tinha origem européia, e devido à Primeira Guerra Mundial, a Compagnie Française não obteve mais financiamento para a continuação do empreendimento.

> As dificuldades financeiras, que a guerra de 1914 impôs à Co. Francesa, tornaram finalmente possível um entendimento amigável entre as três partes interessadas – Governo Federal, governo do Estado e Co. Francesa, empreiteira das obras de abertura da barra e concessionária da construção e da exploração industrial do porto do Rio Grande. Em mensagem à Assembléia dos Representantes, datada de 20 de setembro de 1919, o Presidente do Estado, Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, inicia o capítulo "Encampação das obras da barra e do porto do Rio Grande" dizendo: "É com o mais vivo júbilo patriótico que vos comunico que, desde julho último, a União autorizou a transferência ao Estado dos contratos da Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul." (Pradel, 1979, p. 19)

O então governador do Estado, Borges de Medeiros, sempre manteve como prioridade a solução dos problemas dos transportes no Rio Grande do Sul, inclusive do transporte marítimo. Realizada a encampação e "assumindo a direção da barra e porto, iniciou o Estado, desde logo, uma série de providências em benefício do comércio e da navegação, tais como:

a) a abertura do porto velho do Rio Grande ao tráfego fluvial;

b) a armazenagem livre, até um mês, para as mercadorias procedentes do interior do Estado destinadas à reexportação;

c) a isenção das taxas de capatazias para as mercadorias baldeadas no porto com destino a Porto Alegre e Pelotas;

d) a revisão das tarifas portuárias". (Almeida, 1928, p. 133-134)

Em endereço eletrônico do Ministério dos Transportes, encontra-se como informação complementar que, pelo Decreto nº 13.691, de 9 de julho de 1919, o governo do Estado do Rio Grande do Sul ficou encarregado de concluir as obras do porto. Faltavam ainda trechos de cais e aterros a serem realizados nas áreas conhecidas como Porto Velho e Porto Novo, sendo a transferência da responsabilidade assinada entre as partes em 29 de setembro de 1919. Os decretos nº 24.526, de 2 de julho de 1934, e nº 24.617, do dia 9 do mesmo mês, autorizaram ao governo estadual a exploração comercial das instalações portuárias por 60 anos. No dia 1º de outubro de 1951, por meio da Lei nº 1.561, foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual exclusivamente responsável pela administração e exploração comercial dos portos no Estado do Rio Grande do Sul, incluindo o porto do Rio Grande.

Seguindo cronologicamente alguns eventos e tendo como fonte o site do porto de Rio Grande, em 1970, pela dragagem do canal de acesso da barra para navios calando até 40 pés (aproximadamente 13 metros) e pela incorporação da área de expansão chamada Superporto (Anexo 4), abriram-se amplas perspectivas de crescimento e desenvolvimento do porto do Rio Grande; isto possibilitou a atração de investimentos privados e instalação de empresas na região.

Em 25 de fevereiro de 1993, o Governo Federal institui a Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, esta com características que definiram o papel e a representatividade do trabalho portuário e alicerçaram o desenvolvimento econômico de nosso país. No ano de 1994, mês de agosto, expirou o prazo do Contrato de Concessão Portuária ao Estado, que foi prorrogado até 31 de março de 1997 para possibilitar os ajustes impostos pela Lei nº 8.630/93. Esta mudou significativamente as relações de trabalho e a operação nos portos brasileiros, inclusive no porto do Rio Grande. Hoje, entre outras alterações, em Rio Grande a operação portuária é feita totalmente por operadores portuários privados. A Lei Estadual nº 10.722, de 18 de janeiro de 1996, desmembrou o porto do Rio Grande do DEPRC, criando a autarquia Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), atual responsável pela administração do porto. Em 27 de março de 1997, foi assinado o Convênio nº 001/97 – Portos/97, que delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a administração e exploração dos portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul por mais 50 anos, o que se mantém até hoje.

Atualmente, o porto do Rio Grande (Anexo 5) pode ser considerado um porto ágil e moderno, que procura constantemente se adequar à demanda de seus clientes, tendo como meta galgar o título de porto concentrador de cargas do Mercosul. Para que isso possa ser concretizado, deve-se, entre outras medidas, realizar o prolongamento dos molhes da barra, o que possibilitaria a dragagem e, conseqüentemente, o aprofundamento do canal de acesso; pensar a ampliação dos terminais portuários e retroportuários existentes; executar obras de infra-estrutura nos diversos modais necessários ao escoamento dos produtos e serviços comercializados pelo porto do Rio Grande; e investir em tecnologia de informação. Rio Grande possui destaque nacional na logística de contêineres, além de atuar com os mais diversos produtos, como granéis sólidos, granéis líquidos, carga viva, carga rolante, turismo e lazer, entre outros produtos e serviços.

Tudo o que o porto do Rio Grande tem hoje para oferecer foi conquistado pelo esforço de gerações de políticos, empresários e trabalhadores que vislumbraram o potencial da região e, mesmo com as dificuldade encontradas, conseguiram deixar esse legado de perseverança e dedicação. Esse é o papel da história, que não deve nem pode ser esquecida; um povo que valoriza sua história é um povo que tem orgulho da sua gente.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> Porto; Porto do Rio Grande; Sistema portuário;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, João Pio de. *Borges de Medeiros: Subsídios para o estudo de sua vida e sua obra.* Porto Alegre: Impresso nas Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 1928.

BRASIL. *Ministério dos Transportes: Secretaria executiva dos transportes aquaviários.* Disponível em: http://www.transportes.gov.br/bit/portos/rgrande/deporiogrande.htm. Acesso em: 18/2/2005.

CAPRA, Fritjof. *A Teia da Vida: Uma nova compreensão científica dos sistemas vivos.* 14. ed. São Paulo: Cultrix, 2003.

CHIAVENATO, Idalberto. *Gestão de Pessoas: O novo papel dos recursos humanos nas organizações.* Rio de Janeiro: Campus, 1999.

_____. *Recursos Humanos.* 8. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

KASCHAROWSKI, José Marcos. "Modal de Cabotagem: Uma solução inteligente de transporte". In: *Revista Marítima Brasileira.* Serviço de Documentação da Marinha – RJ, v. 126, n. 01/03 – jan./mar. p.221-236, 2006.

MELLO, Leonel Itaussu A. & COSTA, Luís César Amad. *História Moderna e Contemporânea.* Reedição. São Paulo: Scipione, 1993.

RIO GRANDE DO SUL. *Superintendência do Porto do Rio Grande.* Disponível em http://www.portoriogrande.com.br. Acesso em: 10/3/2005.

PRADEL, Antônio. *Histórico da Barra de Rio Grande: Comemorando os 125 anos de fundação da câmara de comércio.* Rio Grande: Câmara de Comércio, 1979.

ZOTTO, T. C. O. *Trabalho de Estiva – Modernização x Tradição: Os desafios da tecnologia e da gestão no cais.* São Paulo: LTr, 2002.

ANEXOS:

ANEXO I

Foto aérea do Porto Velho, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em http://www.transportes.gov.br/bit/PORTOS/rgrande/porgra15.jpg

ANEXO 2

Foto aérea dos Molhes da Barra, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em http://www.transportes.gov.br/bit/portos/rgrande/wpe5.jpg

ANEXO 3

Foto aérea do Porto Novo, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em http://www.transportes.gov.br/bit/PORTOS/rgrande/pogra21.jpg

ANEXO 4

Foto aérea do Superporto, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em http://www.transportes.gov.br/bit/PORTOS/rgrande/pogra20.jpg

ANEXO 5

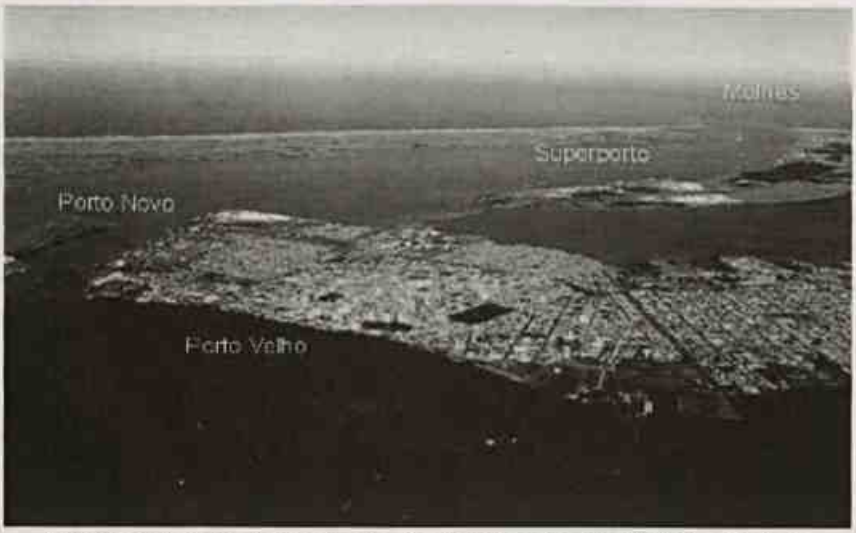

Foto aérea do Porto do Rio Grande, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em http://www.transportes.gov.br/bit/portos/rgrande/wpe3.jpg