

ÁGUAS PROFUNDAS EM RIO GRANDE

WILEN MANTELI

Presidente da Associação
Hidroviás do RS
wmanteliadv@gmail.com



No início do século passado, a navegação no então precário porto de Rio Grande era considerada impraticável. A barra de Rio Grande era conhecida como “cemitério de navios” e “barra diabólica”. Pouquíssimos navegadores se arriscavam por aquelas águas, cheias de mistérios e fantasmas. Autoridades da época diziam que o Rio Grande do Sul não poderia ter porto e que a solução seriam os portos de Santa Catarina ou de Montevideú.

Como “navegar era (e é) preciso”, os gaúchos não se deram por vencidos, com determinação inquebrantável enfrentaram os desafios da “barra diabólica”. Resultado desses esforços, concluiu-se, em 1915, a construção dos molhes, que exigiu a contratação de milhares de trabalhadores brasileiros e uma gigantesca movimentação de grandes blocos de pedra. Devido a esses notáveis esforços, o Estado passou a ter seu próprio porto. Esse empreendimento de engenharia oceânica foi considerado a segunda maior obra do mundo na época, sendo a primeira a do Canal de Panamá, inaugurado em 1914.

*A missão de
um porto
é promover o
desenvolvimento
econômico
da região*

No momento em que se comemoram 105 anos daquela verdadeira epopeia gaúcha, a Superintendência do Porto de Rio Grande, sob o comando de Fernando Estima, num elogiável esforço enfrentou vários obstáculos, não mais os da fúria do mar, mas os criados por vários órgãos públicos que interferem nos serviços de dragagem, e conseguiu atender às exigências e concluir o empreendimento, dotando o canal de acesso ao porto com 18 metros na parte externa e 15 metros na interna.

A missão de um porto, além de colocar todas as facilidades portuárias à disposição dos seus usuários, é promover o desenvolvimento econômico da região.

Para bem cumprir com esses objetivos, a administração do porto teria que ter autonomia e ser desvinculada das amarras das estruturas de Brasília. Com o propósito de fortalecer o porto, o governo estadual está trabalhando para substituir a atual autarquia que administra o mesmo por um modelo similar às gestões dos portos internacionais.

Seria importante que a nova entidade venha a ser de Estado e não de governo, para que tenha continuidade em sua gestão; e que seus administradores vejam os portos e as hidroviás como indutores de negócios e postos de trabalho. O Rio Grande do Sul agradecerá.