

CAPÃO DO LEÃO-RIO GRANDE O CAMINHO DAS PEDRAS

COSTA, Jairo Umberto Pereira¹; DIAS, Liz Cristiane²

¹Acadêmico do Curso de Geografia - UFPEL; ²Professora Departamento de Geografia- UFPEL.
liz.dias@yahoo.com.br

1 INTRODUÇÃO

Este artigo é o resultado de um trabalho acadêmico, realizado na disciplina de Geografia e produção do espaço geográfico de Pelotas, da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), teve como objetivo resgatar um pouco da história esquecida que interliga as cidades de Pelotas, Rio Grande e Capão do Leão, bem como relatar o que ainda ninguém relatou. O presente trabalho teve como metodologia: leitura do livro - História, memória e cultura portuária, de autoria do Dr. Prof. Francisco das Neves Alves, Professor de História da Universidade Federal de Rio Grande (FURG), bem como fotos e relatos extraídos da biblioteca da Superintendência do Porto de Rio Grande, e pesquisa no arquivo da Pedreira de Capão do Leão, além de entrevistas à funcionários aposentados, vizinhos colaboradores.

No final do século XVIII, mesmo a cidade de Rio Grande estando localizada em um ponto privilegiado pela natureza, a beira do Oceano Atlântico, uma porta para o mundo além de conexões fluviais pela lagoa dos patos com cidades vizinhas, como Pelotas, Porto Alegre, Triunfo, entre outras, ainda faltavam estruturas de funcionamento do porto, pois o comércio cada vez aumentava mais, e conseqüentemente o porto se limitava a chatas ou embarcações de pouco calado, devido a pouca profundidade a beira do cais, começaram a ser feitos estudos de viabilidade de navegações.

Um dos primeiros relatos que atentou para o papel que as atividades mercantis passavam a exercer no contexto da comuna rio-grandina, foi realizado pelo comerciante britânico John Luccock, que esteve em terras gaúchas em 1809. As dificuldades para a Navegação não iriam passar-lhe despercebidas, descrevendo ele que, que muito antes de avistar-se qualquer sinal que servisse para orientar a rota, sua embarcação estava em água rasa e cercada de bancos de areia, de modo que o capitão, tendo-se postado no tope do mastro, avistou esses baixios e os canais dentre eles, com mais nitidez do que se estivesse sobre o tombadilho, dando instruções sobre a maneira de governar.” (ALVES, 2008 , p.38)

Foi com base no decreto nº 5972 de 12 de setembro de 1912, que estabelecia as regras para a construção dos molhes, o qual ficou a cargo de uma companhia Francesa, que inicia a implantação da pedreira nesta região. Está companhia precisava da matéria prima para execução das obras; em Itapoã havia pedreiras em funcionamento, onde foram feitas compras de algumas toneladas de blocos graníticos, para a execução das obras, mas devido à longa distância e o transporte ser feito por via marítima, levaria dias para chegar ao Porto de Rio Grande, isso inviabilizaria o projeto, devido o alto custo e a demora.

A obra levaria milhares de toneladas de rochas para sua conclusão, visto isto, houve um estudo de possibilidades de desapropriação de áreas que obtivessem rochas propícias a abertura de pedreiras no município de Pelotas, que faz divisa com a cidade de Rio Grande, isso acarretaria uma enorme economia nas obras, e assim se sucedeu.

O primeiro local destinado a construção da pedreira foi Monte Bonito - 9º Distrito de Pelotas, no entanto foram detectados inúmeros entraves no início das obras, entre eles: resistência nas desapropriações e pouca reserva de matéria prima, isso os levou a procurar uma pedreira auxiliar, a mesma fora encontrada no 4º distrito de Pelotas, chamado Capão do Leão. Para viabilizar o transporte dos blocos de pedras seria necessária a construção de linhas férreas que interligassem as pedreiras ao Porto de Rio Grande. Essa foi considerada a maior obra marítima hidráulica de todos os tempos no Brasil, quiçá no estado do Rio Grande do Sul. Da França vieram maquinários de última geração para execução da obra, além de mão de obra especializada, da Inglaterra, França, Bélgica, Alemanha, Uruguai, Argentina e da Itália, toda essa miscigenação de raças, formou um complexo demográfico e urbanístico ímpar na região de Pelotas e Rio Grande.

É importante ressaltar que os aspectos que interligam essas cidades, ou seja Pelotas, Rio Grande e Capão do Leão como por exemplo as estruturas feitas para a realização das obras, bem como as casas de moradia para os funcionários e áreas de lazer, religiosidade e educação e a fusão das relações intrínsecas de culturas adversas, são elementos essenciais para a compreensão da história, isso se observa no feitio das moradias, com a cumeeira bem íngreme, como se aqui nevasse, no idioma, palavras francesas, como moellon, tout-venant, greegs, falado e entendido por todo povo leonense.

Antes de acadêmico do curso de licenciatura em Geografia, o autor deste texto é neto e filho de funcionário e, por conseguinte funcionário a 30 anos do antigo DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS RIOS E CANAIS (DEPRC), extinto pela LEI PORTUÁRIA BRASILEIRA – LEI Nº 8.630/93 passando a servidor da SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE RIOGRANDE (SUPRG), a qual depois de mais de um século realizou um novo processo na recuperação e ampliação dos referidos molhes da barra do Porto de Rio Grande, só que com características totalmente adversas às realizadas pela companhia Francesa, tanto no desmonte de rocha, como no transporte, bem como nos equipamentos.

Com base nessas informações esse processo histórico dividido aqui em duas etapas, uma no início do século XX e outra no final do mesmo século e início do século XXI, serão aqui analisadas com a intenção de compreender a viabilidade e os custos dessas obras, bem como a degradação da paisagem e poluição da atmosfera.

2 METODOLOGIA (MATERIAL E MÉTODOS)

Foi realizado um trabalho de campo com Alcir Nei Bach professor da Universidade Federal de Pelotas na antiga pedreira de Monte Bonito, onde ali foram extraídos os primeiros blocos de pedras no Município de Pelotas dando início a maior obra já então realizada nesta região, infelizmente colhemos poucas informações devido essa pedreira ter sido desativada a mais de sessenta anos, e conseqüentemente os funcionários que ali trabalharam, já faleceram; colhemos informações de uma filha de um ex-funcionário, que nos deu relatos de suma importância. Enquanto que na Pedreira de Capão do Leão, obtivemos relatos de

funcionários bem antigos, hoje aposentados, o que nos ajudou a enriquecer o trabalho com as devidas minúcias. Além da pesquisa feita na Cidade de Rio Grande, na biblioteca portuária onde obtivemos várias informações e fotografias da época do início das obras, bem como um arquivo localizado na Pedreira de Capão do Leão, onde constam todos os livros de anotações desde 1915.

A pesquisa também foi complementada com material bibliográfico entre os livros consultados está “Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária”, pesquisa na biblioteca da superintendência em Rio Grande e no arquivo da superintendência em Capão do Leão. Foram realizadas entrevista a servidores aposentados. Foi por meio dessa metodologia que obtivemos os subsídios necessários para dissertar sobre o tema, relatando fatos inéditos e históricos, que sem esses, ficaríamos a mercê de uma história fascinante.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Devido o envolvimento do autor na pesquisa como administrador no setor da Pedreira de Capão do Leão (P.C.L.) nesta segunda fase de recuperação e ampliação dos molhes da barra do Porto de Rio Grande, percebeu-se uma enorme dissonância no que tange ao desmonte de rocha, o transporte, custos e desperdícios, os franceses, se utilizavam das falhas nas rochas, chamadas “lisos”, para fazer os furos de forma perpendicular, derrubando enormes blocos, de 50 a 100 toneladas, para depois fazer os recortes, formando blocos de aproximadamente 10 toneladas. O carregamento era feito com guindasses elétricos vindo da França que funcionavam com uma corrente de 500v contínuo, elevando até as plataformas ferroviárias, isto dava um maior aproveitamento de rocha e, conseqüentemente, uma maior economia no transporte, uma vez que cada trem levava aproximadamente 50 blocos por viagem.

Na segunda obra, utilizava-se enormes cargas de dinamite no sentido vertical, isso derrubava uma enorme quantidade de rocha abaixo da granulometria exigida pelos técnicos do projeto sobrando aproximadamente 40% de rejeito, ou seja desperdício de uma matéria prima não renovável, além do custo altíssimo do transporte, pois cada caminhão levava apenas um ou dois blocos por viagem. Com a grande sobra de rejeito, a um valor que ultrapassou duzentos milhões de reais. Fica a discussão:

Será que o governo federal, fiscalizou de forma correta essa obra?

Será que não houve um super faturamento na segunda obra?

Porque não utilizaram o trem para levar os blocos para obra do prolongamento, se o governo, dispunha de todo complexo ferroviário?

Com este trabalho, fica nítida a expansão do Porto de Rio grande, depois da construção dos molhes Leste e Oeste, devido a facilidade de dragagem, o escudo formado por paredões de blocos de granito em forma de pirâmides, numa extensão de mais de 4km, impedindo o brusco assoreamento do canal. E conseqüentemente, a interligação dos municípios de Pelotas e Rio Grande, pois um não se desenvolveria sem o outro. A segunda obra de extensão propiciou a profundidade do calado, facilitando a entrada de grandes navios, carregados na sua totalidade de carga, envolvendo já então o novo município de Capão do Leão, emancipado em 1982.

4 CONCLUSÃO

Percebeu-se neste trabalho um aumento dos custos no que tange ao transporte, pois na primeira operação o transporte era ferroviário, o que até hoje corresponde ao segundo meio de transporte mais barato existente, e na segunda etapa, o transporte foi através de caminhões, ocasionando vários incômodos, população, poeira, barro e acidentes, pois havia um enorme número de caminhões e carretas trafegando diariamente entre Capão do Leão e Rio Grande. Também foi observado um grande desperdício de matéria-prima chamado pelo consórcio CBPO de bota fora, também ocorreu um grande desperdício de água, pois a estrada era aguada num trajeto de 2km várias vezes ao dia, com um consumo de 70 mil litros de água diariamente. As obras são necessárias, para evolução das cidades, e do país, mas sem uma devida fiscalização, a população paga um preço exorbitante.

5 REFERÊNCIAS

ALVES, Francisco das Neves: Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária-Porto Alegre, editora Corag 2008.

Biblioteca da Superintendência do Porto de Rio Grande.

Arquivo da Pedreira de Capão do Leão, contendo documentos a partir de 1916.