

Cem anos do Porto do Rio

O primeiro cais do Rio de Janeiro completa centenário

Monique Cardone

20/7/2010

Denominado Lauro Muller (Gamboa), o trecho inicial do cais do Porto do Rio de Janeiro foi inaugurado em 20 de julho de 1910. Com 800 metros de extensão, o local foi a matriz de onde começou a ser definida a vida urbana da cidade, bem como sua estrutura econômica e cultural. O primeiro navio a atracar no porto foi o de bandeira inglesa Horace, com mercadorias provenientes de Lisboa. No início do século XIX, com a chegada da corte portuguesa ao Brasil, a Zona Portuária passou a ser considerada área nobre.

O historiador Milton Teixeira conta que o porto era o único meio de entrada no país. “O Rio sempre foi o porto. E não só da cidade, mas do Brasil porque aqui entravam as mercadorias, as novidades, os pensamentos. Até o temperamento caloroso do carioca tem a ver com essa receptividade influenciada pelo porto”, diz o historiador.

O movimento dos navios cresceu e fez com que a cidade ocupasse realmente o seu lugar como capital política e econômica. De acordo com a historiadora Cláudia Ricci, o comércio da área aumentou com a instalação de diversos serviços nas proximidades da área.

“A venda e entrada de mercadorias era feita em geral nos trapiches, que ocupavam uma vasta área do litoral. Era um espaço caótico onde todo o tipo de troca ocorria, inclusive de escravos. E não havia um controle efetivo por parte do governo neste fluxo, o que acabava acarretando problemas com a sonegação de impostos”, explicou a historiadora.

Inicialmente, o local era administrado por empresas privadas. Com a encampação, em 1934, pelo presidente Getúlio Vargas, o porto do Rio passou a ser um órgão de natureza autárquica, com legislação jurídica própria e sob jurisdição do então Ministério da Viação e Obras Públicas.

Muitos historiadores acreditam que a degradação da região começou em torno da década de 1960, com a transferência da capital para Brasília. Na opinião de Milton Teixeira, essa modificação não afetou apenas o cais do porto, mas teve impacto em toda a cidade. Há quem aposte na mudança desse cenário com as propostas do projeto “Porto Maravilha”, que prevê um investimento de cerca de um bilhão e meio de reais para revitalizar a região da Zona Portuária até 2016, quando o Rio de Janeiro será sede das Olimpíadas.

Atualmente, existem 6.740m de cais contínuo e um píer de 883 metros de perímetro onde atracam mais de mil navios por ano. O porto conta também com 10 armazéns externos e oito pátios cobertos, com capacidade de 13.100 toneladas para armazenagem. É o segundo maior porto com arrecadação, com a média de 100 milhões de dólares anualmente. Ano passado, a temporada de cruzeiros marítimos trouxe 500 mil pessoas. A ideia é que até 2014 o píer já esteja preparado para um movimento de um milhão de passageiros todos os anos.

Para o historiador Milton Teixeira, se o projeto fosse totalmente implantado, seria maravilhoso. Mas ele não acredita nisso. “Estão

esperando muito para começar as obras. Primeiro, esperaram o resultado das Olimpíadas. Agora, são as eleições. A revitalização do Centro seria importante, é onde o turista vai ficar nesses eventos mundiais”.

Outro problema apontado por Cláudia Ricci é em relação à preservação histórica durante a revitalização, que inclui a demolição de parte do viaduto da perimetral. De fato, esse tipo de intervenção exige um trabalho junto aos moradores que habitam a área para não haver um abandono por parte destes ocupantes. Cláudia Ricci ressalta também a relação com os prédios históricos.

“Eles possuem um valor simbólico, atrativo, e que podem congrega muito mais valor cultural e econômico do que uma construção moderna. É importante a percepção desse caráter cultural, da valorização de um patrimônio. Isto é, aprender que a história, o específico, o diferente, pode gerar frutos e benefícios econômicos para a cidade”, concluiu a Cláudia Ricci.