

Histórias subterrâneas *

Flávio Sarlo

Fotos de Cyro Denaday



Em Paul dois túneis encerram histórias de muitos anos de atividades portuárias

No cais de Atalaia, em Paul, há dois túneis subterrâneos que contam um pouco da vida portuária de Vitória. Apesar de desativados, vivem sob a vigilância da Vale do Rio Doce.

Milhares de carregamentos de minério e trabalhadores passaram por ali, durante décadas. Os túneis foram escavados na pedra: um possui 100 metros de extensão horizontal e outro 50 m, na vertical.

Eles ficam próximos ao cais das lanchas, em Paul. Por ali passava a maior parte do minério descarregado e embarcado nos portos do Estado.

Embora fora de operação, os túneis provocam lembranças em muitos portuários, que passaram anos trabalhando no local. O supervisor do cais de Atalaia, Antônio Magalhães, lembra que eles foram inaugurados por Jânio Quadros. “Na inauguração, todo mundo veio de uniforme e capacete. Logo depois, ele renunciou”.

Existem histórias de todo o tipo. No túnel horizontal, o “Fider”, por exemplo, a esteira rolante que servia como vibrador de minério (e separava o ferro-gusa de outras partículas), continua do mesmo jeito.

Com os portuários trabalhando dia e noite, o cenário se assemelhava a um formigueiro humano, com muito pó de minério. O barulho e a poluição eram tão grandes, que os trabalhadores só entravam nos túneis depois de ingerir bebidas alcoólicas.

“A poeira era tanta, e o barulho tão ensurdecedor, que antes de colocar a máscara para

cobrir a boca e o nariz, o jeito era tomar umas biritas para aguentar o batente”, revelam.

No túnel “Fider” eram separados os minérios finos e grossos, e o médio do ferro-gusa (espécie de pedras de ferro). Dalí o material era embarcado em vagões de trens. Dentro, a extensa correia transportadora de ferro e aço, com 60 metros, mantém seu aspecto sombrio. Ela foi responsável por inúmeros acidentes de trabalho.

“De vez em quando, alguém esquecia a mão, ou o pé, perdia os dedos ou mutilava algum membro do corpo na esteira rolante”, conta o ferroviário aposentado, Pedro Almeida de Assis. Isto sem contar a probabilidade de algumas daquelas pelotas voarem por cima dos capacetes, o que ocorreu muitas vezes.

Por sua importância econômica, a entrada e a saída do túnel sempre foi bem guardada. Dia e noite, vigias armados de metralhadora montavam guarda no local. “Era para evitar sabotagens, espionagem ou desvio de armas”, diz Ademar Ferreira, ex-vigia.

O outro túnel, “Cardumper”, também funcionava a todo vapor. Os vagões de minério chegavam a todo momento, despejando cargas dentro dele. Ele foi uma verdadeira garganta de exportação. Hoje, desativado, serve de depósito para estocar ferro-gusa. E fica cheio até a boca.

Esse túnel guarda as lembranças mais tristes para alguns portuários. Muitos, simplesmente viram os colegas serem engolidos pela garganta do “Cardumper”. Esta entranha de concreto e aço, escavada na



Hoje as atividades estão praticamente paralisadas, só com serviço de manutenção

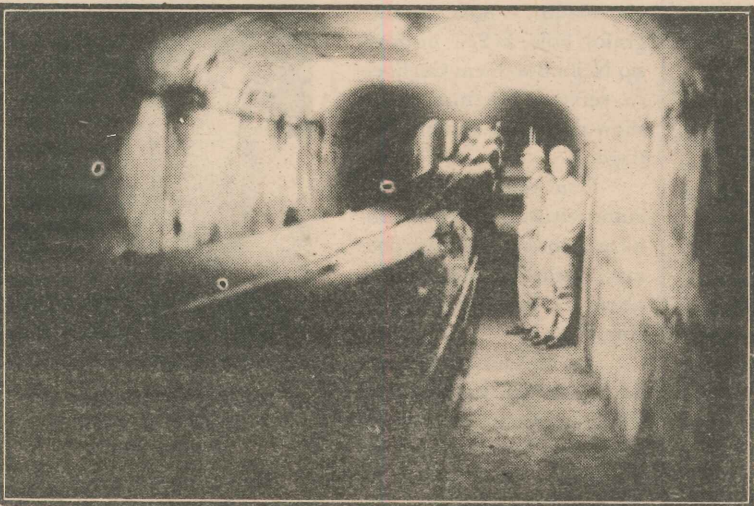
rocha, tinha a altura de um edifício de oito andares.

Era muito comum, explica um supervisor da área, Waldir Severino Bispo, os trabalhadores chegarem dormindo em cima dos vagões de minério. Na hora em que os vagões eram virados dentro do túnel, nem todos eram avisados. E dependendo da hora, “a gente nem via, só ouvia o grito depois”, recorda.

Parte da memória sócio-

econômica do Estado fica retida com esta desativação dos túneis. Milhares de trabalhadores suaram a camisa dentro deles, engolindo partículas de pó de minério, enquanto os vagões vinham e iam.

Só restou no lugar um gigantesco portão de ferro, proibindo o acesso de estranhos. Lá dentro o aspecto é sombrio, denunciando as duas décadas de vida que foram engolidas pela escuridão.



As esteiras já arrastaram milhares de toneladas de minério