

PORTO ALEGRE

O muro esconde a vida do cais

Aqueles que circulam diariamente pela Avenida Mauá, seja em ônibus, automóveis ou outros veículos, seja nas calçadas, não imaginam a intensa atividade que se desenvolve à beira do rio, atrás da amureta do trem metropolitano e do muro contra as cheias. Mais de 2 mil pessoas trabalham por lá, há navios abandonados e até pescadores que continuam tentando tirar peixes das poluídas águas do Guaíba. Zero Hora foi até lá ver como vive este universo quase desconhecido da cidade

Primeiro, foi o muro erguido sobre o leito da Avenida Mauá quase 30 anos depois da grande enchente que abalou Porto Alegre em 1941. Depois, vieram os trilhos do trem metropolitano e a amureta para isolá-los do tumulto do tráfego diário de veículos circulando em direção à área central. A cidade ficou afastada do seu cais do porto e, excetuando-se aqueles que trabalham por lá ou ali vão a negócios, seus habitantes de hoje não sabem o que existe e o que ocorre por trás do muro.

Aos que circulam diariamente

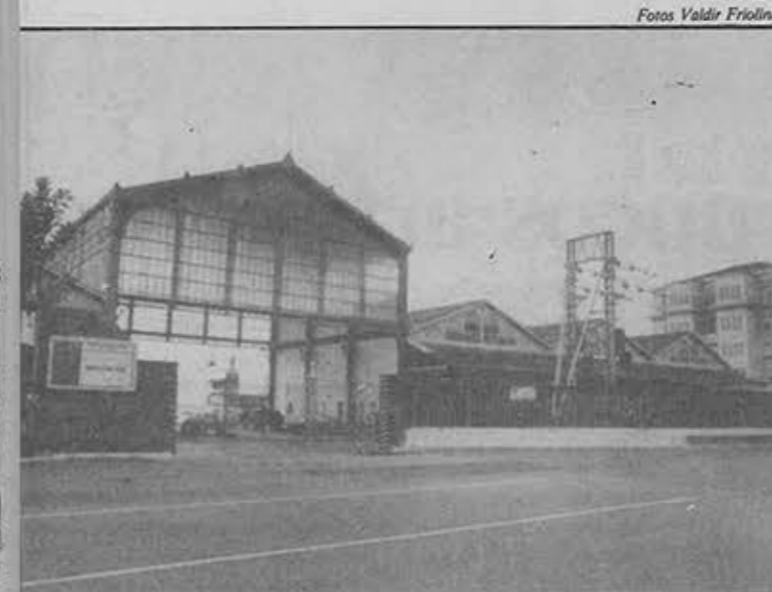
pela Mauá é quase impossível adivinhar que mais de 2 mil pessoas trabalham em um trecho de pouco mais de 3.200 metros à beira do Guaíba, da Estação Rodoviária à Usina do Gasômetro. São funcionários do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (Deprc), estivadores, mecânicos, policiais, bombeiros e usuários. Tratando desde a operação de carga e descarga de grandes navios ao atendimento de pedidos de socorro de quem está do outro lado do muro ou em dificuldades no rio ou na Lagoa dos Patos.

Há muito o que ver após passar-se pelo portão central do cais, que domina a visão de quem se dirige ao porto pela Avenida Sepúlveda e se destaca por seu pórtico — desde 1983 parte do patrimônio cultural do país — erguido em estrutura metálica importada da França. ABANDONO — A partir da Rodoviária, o visitante verá quatro docas e 17 armazéns, prédios administrativos, uma praça que clama por conservação, serviços especializados do Corpo de Bombeiros e da Polícia Civil, barcos para passeios turísticos no rio, e até pescadores

que insistem em retirar das águas turvas e mau cheirosas do Guaíba alguns peixes.

Do lado de lá do muro, vê-se a estrutura da Estação Rodoviária, bem próxima. Do lado de cá, um posto de pesagem controla os caminhões que passam rumo à descarga. Junto ao rio, cinco funcionários da Fundação Nacional de Saúde ocupam um posto de inspeção sanitária. Eles visitam os navios estrangeiros e de outros estados que aportam na cidade, buscando detectar possíveis focos de doenças infecciosas. Na doca ao lado, um cargueiro rollover (carrega veículos), o Attila Lloyd, aguarda desde 1986 um comprador.

Poucos metros adiante está a Praça Edgar Schneider, ou o que restou dela. Com 4.250 metros



Fotos Valdir Fritolin/ZH

Pórtico: a estrutura de metal e vidro é patrimônio nacional

quadrados de área, já teve melhores dias. Hoje, seu visual repete o do abandonado armazém da Cibrazem, ao lado. Na parte central, palmeiras fazem um círculo em torno de um chafariz seco, ornamentado por duas estatuetas quebradas; em cada um dos vértices do terreno, blocos de concreto indicam que já serviram como uma espécie de recanto.

Heróis anônimos, sem dinheiro

Bem diferente do que se vê em filmes ou na série "Emergência 911" da tevê, os integrantes do 1º Subgrupos de Buscas e Salvamento do Corpo de Bombeiros, instalado no Armazém C-1 do cais do porto, não contam com sofisticados computadores ou equipamentos de comunicação. Na verdade, contam apenas com uma linha privativa que os liga diretamente ao quartel da Silva Só e com um aparelho rádio-transmissor. Estão longe de competir com seus colegas norte-americanos no que se refere a equipamentos, mas, no trabalho, são tão eficientes quanto eles.

Ao todo são 80 homens, dos quais 13 mergulhadores. É um verdadeiro grupo de elite, com especialistas no uso de motosserras, no funcionamento de elevadores, motores etc. Com cinco caminhões, dois botes de borracha com motor e uma lancha equipada inclusive para apagar incêndios em navios, eles atuam desde a liberação de pessoas presas em um elevador, por exemplo, até arriscadas operações de salvamento em alto mar, quando em geral também utilizam um helicóp-

tero. Eles atendem basicamente a Grande Porto Alegre, mas, em alguns casos mais complicados se deslocam até ao Interior. E só sua fibra pode superar a falta de verbas e equipamentos. Criativos, alugam à noite uma cancha de vôlei que existe na parte dos fundos do armazém e com o dinheiro vão enfrentando problemas como a falta de um melhor alojamento, que agora estão construindo.

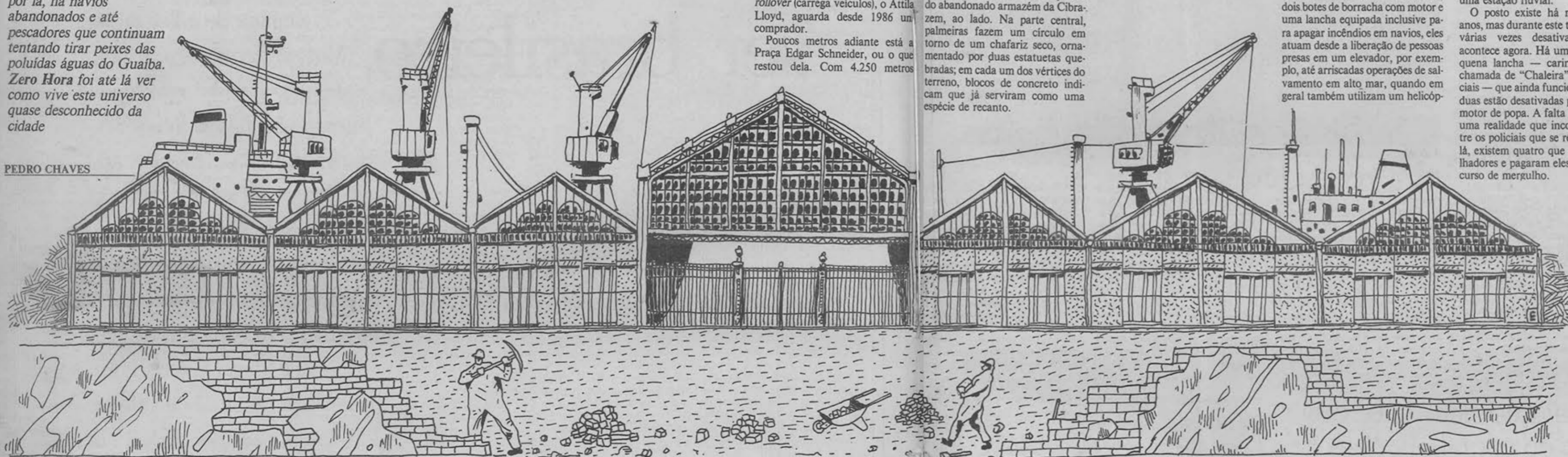
DESATIVADO — A situação é ainda mais desoladora na doca junto ao Armazém C-6, onde um grupo da Polícia Civil, subordinado ao Grupo de Operações Especiais (GOE) mantém atualmente apenas três funcionários revezando-se na missão de cuidar do que ainda resta do patrimônio daquilo que já foi uma estação fluvial.

O posto existe há mais de 20 anos, mas durante este tempo já foi várias vezes desativado, como acontece agora. Há uma única pequena lancha — carinhosamente chamada de "Chaleira" pelos policiais — que ainda funciona. Outras duas estão desativadas por falta de motor de popa. A falta de verbas é uma realidade que incomoda. Entre os policiais que se revezam por lá, existem quatro que são mergulhadores e pagaram eles próprios o curso de mergulho.

TURISMO — O Cisne Branco reina absoluto no cais do portão central do porto, onde vem ancorando desde o dia 8 de janeiro deste ano — após quatro anos parado para recuperação —, à espera de passageiros interessados em conhecer o Guaíba e suas ilhas. As saídas são diárias, às 15h, desde que exista número suficiente de pessoas para o passeio — "só saímos com pelo menos 20 passageiros", diz Mário Friedrich, um dos ecônomos — ou alguém se disponha a pagar Cr\$ 140 mil (o ingresso é de Cr\$ 7 mil por pessoa) para passear sozinho.

De segunda-feira ao sábado, o barco faz também programas noturnos, incluindo jantar às 20h30min, passeio a partir das 22h30min e retorno à 1h30min. O ingresso custa Cr\$ 25 mil por pessoa e inclui ainda acesso à boate. Aos domingos, o Cisne Branco, que tem capacidade para 280 passageiros sentados, realiza roteiros a cada hora, a partir das 10h30min e até às 17h30min.

PEDRO CHAVES



O porto trabalha pela eficiência

Ao longo dos 3.240 metros do Cais Mauá a parte portuária administrada pelo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (Deprc) inclui, além dos 17 armazéns — onde estão estocadas cargas que abragem dos fertilizantes, calçados e cereais a papel de imprensa —, 14 guindastes de 3,2 a 12,5 toneladas, sobre esteiras; dois autoguindastes de 50 toneladas, um autoguindaste de 27 toneladas e 50 empilhadeiras com capacidade oscilando entre 2,5 e 37 toneladas.

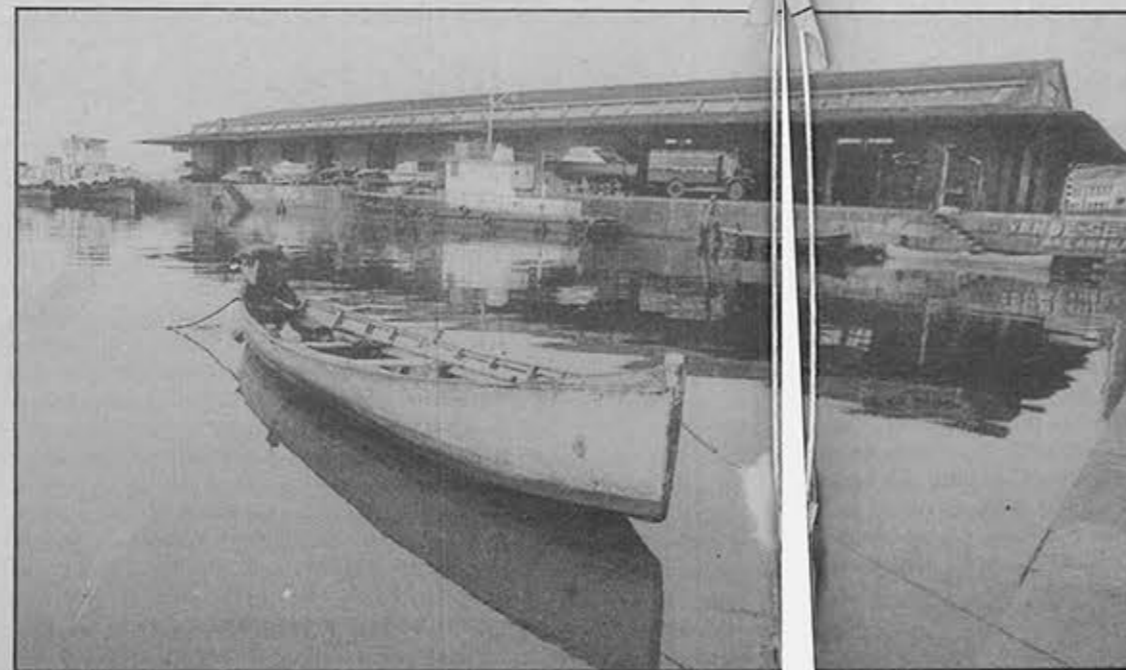
A partir do prédio central da administração, localizado nas proximidades do portão central, e em direção à Usina do Gasômetro sucedem-se setores com serviços de caldeira, carpintaria, pintura, solda e torno. Existem também um estaleiro, onde são feitos consertos em embarcações com pe-

quenas avarias, e um posto médico. Como serviços complementares, existem ainda delegacias da Receita Federal, da Capitania dos Portos, da Secretaria Nacional de Defesa Sanitária Vegetal, da Inspetoria dos Produtos de Origem Animal e, ainda, um posto da Inspetoria de Saúde dos Portos.

RESULTADOS — Na parte final do muro, funciona o prédio de alvenaria da Administração de Serviços Delegados, com a capatazia de dragagens e balizamento. Próximo dali, encontra-se um típico galpão crioulo, administrado pela associação dos funcionários, junto do qual existe uma cancha múltipla de esportes. E, finalmente, junto à usina, estão alguns velhos pavilhões de madeira, utilizados para

serviços de carpintaria e oficinas.

O administrador do porto, Luís Fernando Ehlers, explica que o movimento no cais tem sido muito bom este ano e que, como tudo, está diretamente vinculado ao desempenho da economia. O cais de Porto Alegre mudou de perfil, assegura, pois enquanto no passado tinha características importadoras, hoje é claramente um porto de exportação. Depois de revelar que a administração faz um trabalho constante de busca de carga junto a empresas dos ramos madeireiro, petroquímico, metral-mecânico e da celulose, ele anuncia, orgulhoso: "Temos tido muito bons resultados, especialmente porque somos o melhor porto em produtividade do país, com rapidez e sem avarias."



Proteção: à beira do rio, o subgrupo de salvamento do Corpo de Bombeiros

À espera de outra grande enchente

A história do Muro da Mauá começa em 1941, quando a cidade sofreu a maior enchente de sua história. A água cobriu a Praça da Alfândega, as avenidas Andradas, Farrapos e Brasil, além de outras ruas dos bairros Navegantes, São Geraldo, Sarandi, Menino Deus, Azenha e Santana. Foi então que se decidiu construir um sistema de proteção contra as cheias do Guaíba. As obras começaram em 1947 e só foram finalizadas entre as décadas de 70 e 80.

A construção do muro iniciou em setembro de 1971 e foi concluída em 1974, quando era prefeito de Porto Alegre Telmo Thompson Flores. Seu paredão tem 2.647 metros de extensão, começando atrás da Estação Rodoviária e terminando na Usina do Gasômetro. Além

do muro, fazem parte do sistema de defesa outros diques, redes de esgoto cloacal, terraplenos e casas de bombas. O antigo Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS) arcou com 50% da verba, o governo estadual com 30% e o município com 20%. Desde seu início, porém, a construção do muro suscitou dúvidas e discussões. De um lado, alinham-se os que argumentam que a obra é necessária para proteger a cidade de outra enchente. Defendem o muro baseados em pareceres técnicos do Departamento de Esgotos Pluviais e da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. Lembram também que foi graças aos diques e terraplenagens do sistema de prevenção que foi possível o surgimento das avenidas Castelo Bran-

está pronto para agir