

AJ12764



FUTURO

Quando começou a ser construída, no final dos anos 40, a estrutura prometia abrir as portas do município e da Região Norte para o desenvolvimento



PRESENTE

Hoje a ponte está desativada para o tráfego e é utilizada para o lazer dos linharenses que não dispensam uma boa caminhada no local

Pilares que sustentam a história

A Ponte Presidente Vargas foi inaugurada em Linhares, pelo próprio Getúlio, em junho de 1954. Hoje está desativada, por enfraquecimento da estrutura

ZENILTON CUSTÓDIO



Juntas de boi levavam madeira

Gastão Calmon, 80 anos, filho do prefeito Joaquim Calmon, que administrou o município durante quase todo o período de construção da ponte (1951- 1954), relata que a madeira destinada às obras era puxava por juntas de bois e transportada por canoa para não afundar. Segundo ele, o cerne da madeira mais empregada na obra, conhecida como óleo vermelho, era muito compacto e por isto o tronco



Há 50 anos, Linhares ainda não contava com energia elétrica. O serviço era garantido, diariamente, entre às 17 e 23 horas, por um gerador que iluminava as poucas casas da cidade. Os linharenses também não dispunham de rede de esgoto e nem de água encanada. Mas, no dia 22 de junho de 1954, a consolidação de uma obra abriu as portas do município e da região Norte para o futuro. Era inaugurada a Ponte Presidente Vargas.

A data está sendo lembrada pela Seccional Regional de Linhares do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo (Serlihges). O presidente da entidade, Antônio Bezerra Neto, anunciou que irá requerer o tombamento da construção.

A ponte começou a ser construída no final dos anos 40, no Governo de Carlos Lindenberg. Até então, o

rico e Georganice do Espírito Santo (Serlihges). O presidente da entidade, Antônio Bezerra Neto, anunciou que irá requerer o tombamento da construção.

A ponte começou a ser construída no final dos anos 40, no Governo de Carlos Lindenberg. Até então, o transporte de uma margem para outra do rio era feito sobre balsas, barcos e botes. O movimento da cidade de Linhares, na época, se concentrava nos entornos da Rua Conceição e da Praça 22 de Agosto, sendo que a principal atividade econômica consistia no cultivo do cacau e na extração da madeira.

Para compor a história da construção da ponte é necessário recorrer aos poucos documentos que foram preservados ao longo do tempo: fotos, artigos de revistas e jornais da época, além de uma fita, filmada em 16mm, que revela imagens surpreendentes da construção da obra e da Linhares daquela época. Este acervo é reforçado pelas lembranças das poucas pessoas ainda vivas, que de uma forma ou outra participaram daquele momento histórico.

A memória da Ponte Presidente Vargas tem uma guardiã: a vice-presidente da Serlihges, Teresinha Durão, provavelmente influenciada pelo intenso envolvimento de sua família em todo o processo de construção da obra. Mas quando é convocada a divulgar esta história, temendo ferir sentimentos ou mesmo comprometer a verdade dos fatos, ela exige o máximo de fidelidade e cautela.

A ponte foi construída pela empresa Sociedade Ipiranga de Engenharia e Comércio Ltda., que tinha sede no Estado do Rio de Janeiro. Teresinha faz questão de relacionar os principais personagens desta jornada, concluída depois de mais de cinco anos de trabalho. Dois engenheiros eram responsáveis pelas obras: Rubens Brügger de Mello, filho de Eurico da Silva Mello, presidente da construtora, e Luiz Ferraz. O mestre de obras era o português Manoel Alves Palheiro, assassinado anos depois. Ela cita ainda os mecânicos Francisco de Paula Arnal Fabre, o Paco, Antônio Machado e seu próprio marido, Atahualpa Duarte Calmon Costa, que faleceu em 1992.



Filme do final dos anos 40 mostra detalhes da construção

O presente de aniversário do cinquentenário da Ponte Presidente Vargas já está garantido. Trata-se de um filme contendo imagens da época e que mostra a obra em construção. O material foi doado aos linharenses por Eurico Silva Mello, filho de um dos engenheiros que coordenou os trabalhos. O filme foi produzido em uma fita de 16 milímetros e tem cerca de 30 minutos de duração. As imagens são surpreendentes. Além de mostrar vários aspectos da obra, ainda na fase inicial de concretagem, revela detalhes importantes sobre a cultura e a economia da época. Uma verdadeira relíquia. A exibição pública da fita, ainda sem data definida, fará parte das comemorações.

Uma linharensense conseguiu impedir que trabalhadores insatisfeitos com o atraso do pagamento, deflagrassem uma greve. Trata-se de Diva Pestana Durão, 85 anos (acima) que até hoje guarda a cópia de um exemplar de A GAZETA, de 1954, contendo notícias sobre a Ponte Presidente Vargas.

Diva faz questão de esclarecer que não era comum isso acontecer. Entretanto, conta, em determinado período da obra, devido a um atraso no repasse dos recursos, os funcionários ameaçaram paralisar as atividades. Foi então que ela decidiu dialogar com os trabalhadores. Ficou acertado que Diva faria o pagamento com recursos próprios. Oito dias depois ela foi ressarcida.



‘É uma paisagem deslumbrante’

“Eu era criança e morava na beira do rio. Enquanto lavava roupas e vasilhas eu assistia a todo aquele movimento de operários construindo a ponte. Era uma imagem fantástica. O que fazer com a ponte hoje? nada. Por si só ela já é ‘ela’, tem valor por si

só. Foi útil e continua sendo. É uma paisagem deslumbrante. Poucas cidades do mundo tem algo assim. Quando as gaivotas passam sobre a ponte é a coisa mais linda do mundo”, conta a professora Arlene Campos.

Curiosidades

PRESIDENTE PARTICIPOU DA INAUGURAÇÃO

PRESEÇA ILUSTRE - A inauguração da Ponte Presidente Vargas contou com a presença do presidente Getúlio Vargas, que 62 dias depois (24 de agosto) cometeu suicídio

VISITA - Quando esteve em Linhares para inaugurar a ponte o presidente Getúlio Vargas aproveitou para conhecer a Lagoa Juparanã, não tendo estendido o passeio até a Ilha do Imperador onde Dom Pedro I já havia estado em 1860

MATERIAL - As pedras usadas na construção da ponte foram extraídas no Pontal do Ouro da Lagoa Juparanã. Eram transporta-

das pelo barco “Bom Jesus” que após o término das obras foi abandonado logo abaixo da obra que ajudou a construir

VALOR - O custo das obras de construção da ponte foi de CR\$ 19.124.247,20

RACHADURAS - As rachaduras que posteriormente provocaram a desativação da ponte foram descobertas casualmente pelo mecânico Atahualpa Duarte Calmon Costa, que havia trabalhado na construção da obra, durante um passeio de barco

TRÁFEGO - O tráfego chegou a ser reduzido, mas o trânsito, cada vez mais intenso, inviabilizou a estrutura

a madeira destinada às obras era puxada por juntas de bois e transportada por canoa para não afundar. Segundo ele, o cerne da madeira mais empregada na obra, conhecida como óleo vermelho, era muito compacto e por isto o tronco não boiava. Esta espécie entretanto, esclareceu, era a única que suportava o impacto do peso do bate-estaca sem rachar. Uma outra alternativa, disse, era representada pelo ipê, mas este tipo de tronco, conforme Gastão, já não era tão resistente e necessitava de cuidados especiais para resistir às pancadas. Mas Gastão gosta mesmo é de lembrar das pescarias de lagosta do Rio Doce. “Elas tinham mais de 500 gramas”, comenta saudosista.



Ex-motorista diz que salário não era bom

Sebastião Rodrigues de Freitas, 76 anos, lembra que quando a ponte começou a ser construída trabalhadores de Linhares largaram tudo para se fichar na empresa que ia tocar as obras. Ele, por exemplo, conta, abandonou o emprego no comércio. Como motorista de uma caçamba da marca GMC, relata, participou do aterro da cabeceira da ponte até onde atualmente fica o posto da Polícia Rodoviária Federal. Sebastião ainda guarda a Carteira Profissional da época. Entretanto, o tempo se encarregou de apagar todas as anotações relacionadas ao contrato. Mas ele deduz que o salário não era muito bom pois, lembra, costumava “dividir um palito de fósforo em dois” para poder economizar. Os cigarros ele ganhava da namorada.