

Colatina quer tombamento do distrito de Itapina

ASO 86 31
José Caldas

Colatina (Sucursal) — O distrito de Itapina, que já foi um pólo de convergência de toda a produção agrícola de uma região compreendida não só pelo município de Colatina, mas também de Itarana, Itaguaçu, Santa Teresa e Afonso Cláudio, vive prenúncios de novos dias que poderão tirá-lo da estagnação que ameaça até mesmo a sua condição de distrito.

Uma das alternativas em estudos pelo prefeito Dilo Binda — filho do distrito — para revigorar Itapina é o seu tombamento pelo Patrimônio Histórico Estadual. “Pelo menos, preservá-remos o que Itapina ainda tem e despertá-remos a atenção do poder público para o lugar”, disse Dilo Binda.

Mas, por trás de todas as tentativas de revigoração sócio-econômico de Itapina, está uma briga que já dura pelo menos 20 anos: a conclusão das obras da ponte sobre o rio Doce, iniciadas há 33 anos e até hoje não-terminadas, repassando a Itapina o status que pertencia a Vitória, nos tempos em que a terceira ponte estava inacabada: ter o maior trampolim do mundo. Com uma vantagem: em água doce.

Visita presidencial

Dilo Binda e o que resta de itapinenses no distrito se gabam de que Itapina é um dos poucos lugares do Espírito Santo, tirando a capital, a ter recebido a visita de um presidente da República. “Juscelino Kubitschek esteve em Itapina para marcar o início das obras da ponte”, salienta o prefeito, que quer tirar seu distrito do anonimato.

Segundo Dilo Binda, “Itapina foi o maior distrito de Colatina na década de 50, quando chegou a 11 mil habitantes, mas hoje, está com uma população quase quatro vezes menor porque os nossos governos, principalmente municipais, isolaram o lugar. Foi por pura incompetência de nossos políticos que Itapina ficou assim”.

Isolada de Colatina, a população de Itapina é prejudicada até em sua única fonte de lazer, a televisão: é o único distrito de Colatina que não dispõe de uma antena de retransmissão do sinal e tv em todo o município. Nem leite pela ma-



Foto de Helô Sant'Anna

A maioria da população vive da venda de picolés e frutas na estação do trem

nhã, que é mandado pela Cooperativa Laticínios, a população de Itapina está conseguindo ter, por precariedade nas vias de ligação com Colatina. Dilo garantiu que o governador Max Mauro “está tendo a maior boa vontade em concluir a ponte e o secretário dos Transportes e Obras Públicas, Luís Antônio Polese, que é colatinense, já encomendou um estudo sobre a ponte para concluí-la”.

“O que fez com que as obras da ponte de Itapina paralisassem foi o mal deste século: a corrupção. Nada mais do que isto. Quem falou que a ponte não tem condições técnicas de ser concluída? Toda a estrutura dela é fincada sobre rocha e não sobre estacas. Se o Governo do Estado não me ajudar, vou fazer a ponte com recursos da Prefeitura, mas Itapina tem que sair da estagnação, pois já foi o maior exportador de café do Estado, escoando a produção da região através dos trens da Vale do Rio Doce”, disse Dilo.

Outro fato lembrado pelo prefeito é que, nos

tempos saudosos e em que o rio Doce era navegável, quando ainda existiam florestas no Norte do Estado e o leito do Rio não estava tão assoreado como hoje, e as chuvas eram regulares, o navio a vapor “Juparanã” ia até Itapina, fazendo a ligação com Linhares e Regência.

“Por isto, não tenho dúvidas em afirmar que se a ponte tivesse sido concluída, Itapina hoje seria a sede do município, e não Colatina, que na época era um vilarejo, apenas mais um ponto de parada na região. Itapina tinha mais importância. Hoje, o que a gente quer fazer é apenas preservar o que ainda existe lá —elo menos, e reparar uma injustiça que fizeram com Itapina”, disse Dilo.

A história envolvendo a ponte de Itapina é muito polêmica, confusa e contraditória. O ex-vice-prefeito Antônio Eugênio Rosa continua morando no distrito até hoje, e é um dos defensores da conclusão da obra, como todos os itapinenses, culpando o ex-senador Moacir Dalla pela atual situação da cidade. Segundo ele, Dal-

la teve tudo nas mãos para tocar a obra, quando no Senado Federal, “e não moveu uma palha”.

“Faltam apenas três vãos de 80 metros para completar a ligação da ponte com o lado norte do rio. Isto não custa tanto assim, mas a paralisação das obras custa muito caro para nós. Itapina já teve três revendas de carro, 30 lojas de tecidos e um posto de escoação da produção agrícola regional pela Vale do Rio Doce. Hoje, até o posto de gasolina está fechado”, disse Antônio Rosa.

A Vale do Rio Doce, não só fechou o posto de embarque de produção em Itapina, mas desativou até mesmo a estação de embarque e desembarque de passageiros, por considerá-la deficitária. Com o êxodo da população, cada dia menos gente se utilizava do serviço. Assim, Itapina serve apenas como ponto de parada rápida dos trens da Vitória-Minas e os passageiros que ali embarcam ou desembarcam têm que pagar a passagem referente ao trecho Colatina a Baixo Guandu, o que dificulta ainda mais a vida da população.

A rigor, os dois horários dos trens da Vale, passando para Minas ou para Vitória, são o único meio de transporte seguro e regular da população de Itapina. Ônibus só três vezes por semana, mesmo assim, com passagem encarecida. Pela decadência do distrito, o movimento é fraco e a viação Pretti colocou uma linha passando por Santa Joana, quase dobrando o percurso normal e a tarifa para Colatina. A última alternativa é utilizar a insegura e irregular balsa que faz a travessia do rio Doce, para tentar embarcar em um dos ônibus que passam na BR-259, do lado Norte.

Os moradores não perdoam o fato de a ponte não dar passagem nem para pedestre, o que já os atenderia, pelo menos para ter um meio seguro de chegar à BR para se deslocarem para Colatina ou Baixo Guandu. Segundo Antônio Rosa, quando a ponte começou a ser construída, a previsão era de que a BR-259 passasse dentro de Itapina. Como a obra foi suspensa, o Governo acabou optando pela construção da ponte Fontenele, seis quilômetros na direção de Baixo Guandu, para fazer o mesmo efeito que a ponte de Itapina faria, com uma diferença: o distrito não seria isolado.

Dos 11 mil moradores dos anos 50, Itapina tem hoje pouco mais de 3 mil em todo o distrito,

mas apenas 1.800 na sede. Uma população que não tem muito o que fazer e é muito carente, segundo a coordenadora do Núcleo de Voluntariado da Legião Brasileira de Assistência, Genisvensson, filha de um missionário batista sueco que chegou a Colatina justamente via Itapina. A principal fonte de renda dessa população carente do distrito hoje é vender coisas para os passageiros dos trens da Vale do Rio Doce — picolés, frutas, doces, salgados, sucos. Famílias inteiras se envolvem neste comércio. Se não fosse o trem, Itapina já teria acabado, acreditam os moradores.

Última chance

Pelo visto, a mobilização do Governo municipal para restaurar Itapina é a última chance do distrito. No Governo Camata, segundo o prefeito Dilo Binda, a situação poderia ter sido resolvida: “O projeto original da ligação asfáltica entre Itaguaçu e Baixo Guandu era passar por Itapina, mas houve pressão do Chico Barros (Prefeito de Baixo Guandu) e o Camata acabou asfaltando uma estrada direto, por fora, deixando mais uma vez Itapina marginalizada”.

Existe a idéia de asfaltar os sete quilômetros de estrada ligando Itapina à BR-259, depois da ponte Fontenele, mas, segundo Dilo Binda, esta obra “custaria muito mais do que concluir a ponte”. Além disto, existe um outro aspecto: com os melhoramentos que o prefeito já conseguiu do Governo na estrada ligando Itapina a Itaimbé, se o Governo asfaltasse esta via e concluísse a ponte, a ligação Itarana—Itaguaçu—Colatina estaria completa, “permitindo maior integração e desenvolvimento da região”.

O engenheiro-chefe do 17º Distrito Rodoviário Federal, Carlos Alberto Gotardo, disse que a ponte de Itapina começou a ser feita em uma época em que os senadores da República tinham disponibilidade de verbas para obras. Esta verba acabou e a obra parou, embora Gotardo defenda que a ponte “está tecnicamente condenada”. Ao argumento dos itapinenses de que ela não é tão fraca assim, já que suportou a enchente de 79, enquanto a ponte de Baixo Guandu foi arrasada, Gotardo contra-argumenta que o que aconteceu com a ponte de Baixo Guandu foi a falta de alguns cuidados técnicos na ocasião que poderiam evitar sua destruição.