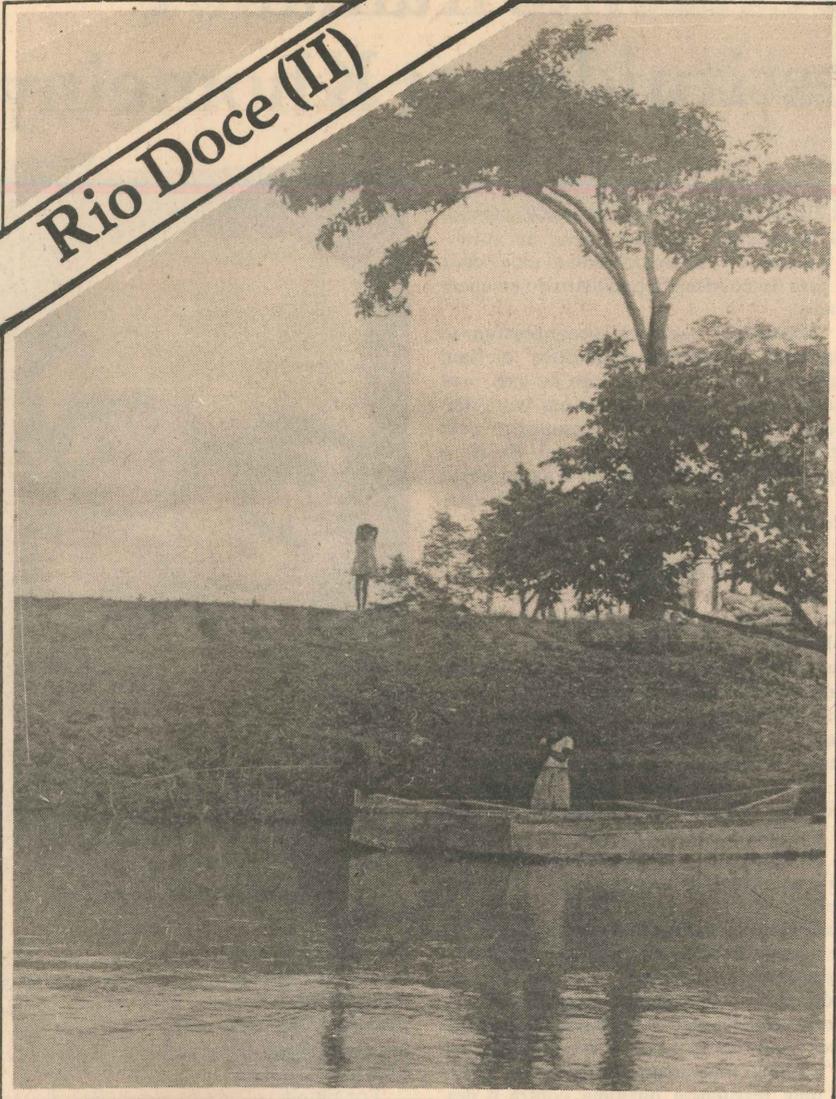


Rio Doce (II)



O barco da Ceplac encalhado em um dos muitos bancos de areia entre Linhares e Regência.



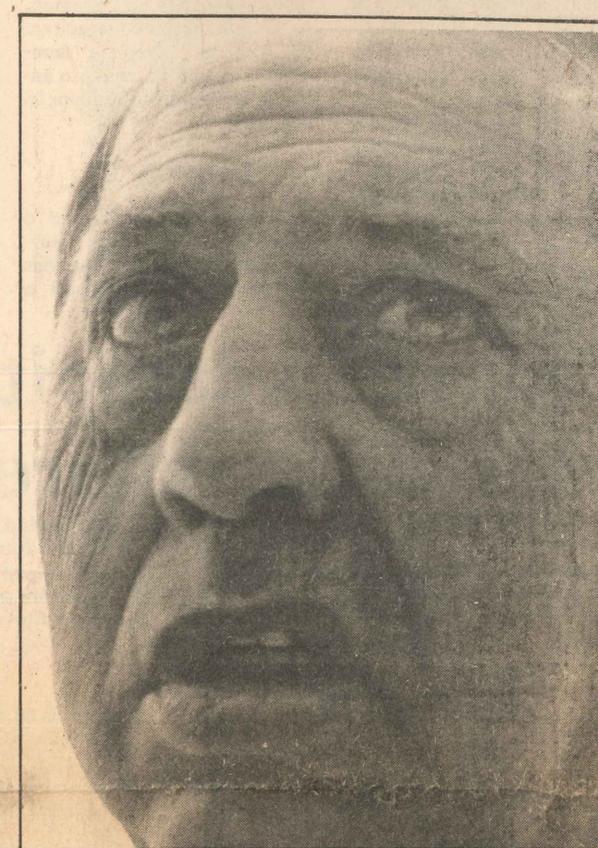
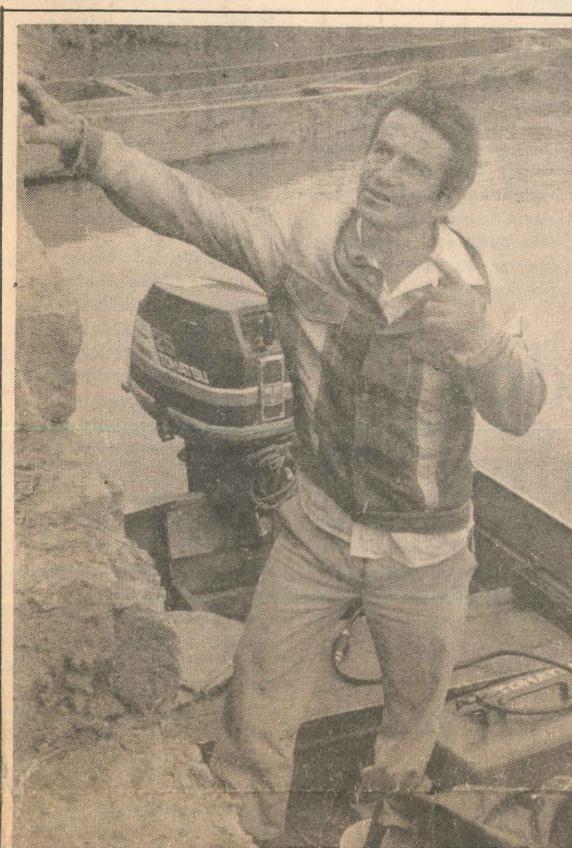
Nas margens do rio são poucas as canoas e a navegação é quase nenhuma

Desmatamento e poluição exterminam fauna e flora

Por Pedro Maia
Fotos de Ailton Lopes

(Continuação da 1ª Página) — A pungente declaração — publicada em reportagem editada pelo Jornal do Brasil há três anos passados — deixa claro a atual situação do Rio Doce, considerando-se ser o cientista Augusto Ruschi, um dos nomes mais respeitáveis entre os naturalistas ligados aos problemas ecológicos de nossos tempos.

No entanto este mesmo Rio Doce exerceu no século passado singular fascínio sobre os botânicos e cientistas europeus da mesma maneira que os segredos da Amazônia hoje atraem os naturalistas para àquelas misteriosa região. O príncipe austríaco Maximiliano Wied Neuwied (que anos depois seria fuzilado em Queretaro, no México, por forças comandadas pelo general Santa Ana) esteve em visita ao Espírito Santo em 1816 e em seu livro de registros escreveu sobre o Rio Doce: — “A estadia no Rio Doce foi sem dúvida uma das etapas mais interessantes de minhas viagens ao Brasil. Pois que nas margens deste caudaloso rio, de cenário tão soberbo e tão rico em espécies notáveis os naturalista têm muito tempo com que se ocupa, desfrutando às mais variadas e diversas emoções”. Observou Maximiliano que “as margens distantes estavam tão densamente vestidas de selvas umbrosas que, em todo seu percurso, não havia



para, desfrutando às mais variadas e diversas emoções". Observou Maximiliano que "as margens distantes estavam tão densamente vestidas de selvas umbrosas que, em todo seu percurso, não havia uma simples brecha onde se pudesse erguer uma casa". Notou o príncipe austríaco que havia abundância de jacarandás, vinháticos, cerejeiras, perobas, e muitas outras madeiras úteis. Espantou-se com o barulho dos bichos e pela primeira vez viu araras e papagaios em estado selvagem, o que considerou o mais bonito ornamento das florestas à margem do rio. Registrou ele: — "Podíamos distingu-las em bandos, bem longe, pelo brilho de suas plumagens vermelhas". Ainda reparou os periquitos, maracanãs, maritacas, tiribas, coricas, camutangas, jandaias e outras espécies de aves, voando em algazarra, de uma margem a outra.

DESTRUIÇÃO

Seria grande a decepção do príncipe Maximiliano Wied Neuwied se visitasse o Rio Doce nos nossos dias. Da exuberante floresta tropical, que se estendia pelas margens do rio, agora apenas um ou outro alqueire, mantido por capricho pelos proprietários das extensas fazendas da região, dão uma ligeira idéia do que foi a destruição imposta pelo homem em toda aquela área. Com exceção dos conhecidos anús e bem-te-vis, e uma ou outra garça, não se vêem mais pássaros em todo o percurso do rio. No trecho compreendido entre Linhares e Regência ainda existem algumas matas, que são mantidas com a única finalidade de proteger as lavouras de cacau, extensas e produtivas. O rio, que até o começo do século era o único caminho de ligação entre as localidades ribeirinhas, de Regência até Baixo Guandu — então chamado de Porto Final — hoje é pouco utilizado para este fim. Apenas uma ou outra canoa, impulsionada a remos, pode ser vista em locomoção por suas águas. A condição atual do leito do rio impede um tráfego maior e mesmo em barcos de fundo chato, especialmente construídos para navegar em águas rasas, o trajeto fica difícil, devido às constantes interrupções para desencastrar a embarcação, retida em bancos de areia espalhados pelo longo do rio.

SEGREDOS

Uma viagem de Linhares até Regência, cerca



O encontro do rio com as águas do mar. Aí a navegação é perigosa e, nos dias de vento sul, praticamente impossível.



O farol de Regência, que marca da barra do Rio Doce

de duas horas em barco movido por motor de 5 HP, só pode ser levada a efeito com êxito se estiver presente uma pessoa que conheça os caprichos e os segredos do rio, com suas constantes mudanças. É preciso saber por onde correm os canais navegáveis e isso exige longos anos de experiência. A reportagem de A TRIBUNA fez este percurso em um barco cedido pela Comissão Executiva do Plano de lavoura Cacaueira — CEPLAC — pilotado pelo sr. Edílio Rafael dos Santos, há 18 anos exercendo esta função, junto ao pessoal da CEPLAC, que tem grande atuação na assistência às lavouras de cacau da região. O depoimento de Edílio é importante pelo aspecto da denúncia que encerra. Diz ele:

— "Este rio há 20 anos atrás era muito diferente. Aqui havia muito mais água, muito embora ele fosse, em certos trechos, menos largo. Agora o raio da areia está tomando conta de tudo e nem peixe pode mais cortar essas águas. Se as autoridades não derem uma solução a este problema daqui a uns dias a gente vai poder descer a pé, até ao mar".

Esta também é a opinião do engenheiro agrônomo Walson José Rocha de Araújo, que é o atual chefe do escritório especial da CEPLAC, em Linhares. Ele afirma que a bacia hidrográfica é de suma importância para a produção do cacau na região, acrescentando que 92% da produção cacaueira do Espírito Santo é colhida justamente às margens do rio. Linhares participa com 3% da produção total do cacau no País. O solo, tipo aluvial (fase argilosa) é excelente para o plantio do cacau e a bacia hidrográfica do Rio Doce, de Linhares a Regência é quase toda composta deste tipo de terreno. Walson também se preocupa com o assoreamento do leito do Rio Doce e alerta que as inundações ocorridas em anos passados podem se repetir de maneira bem mais grave, caso não sejam tomadas providências para a dragagem do rio.

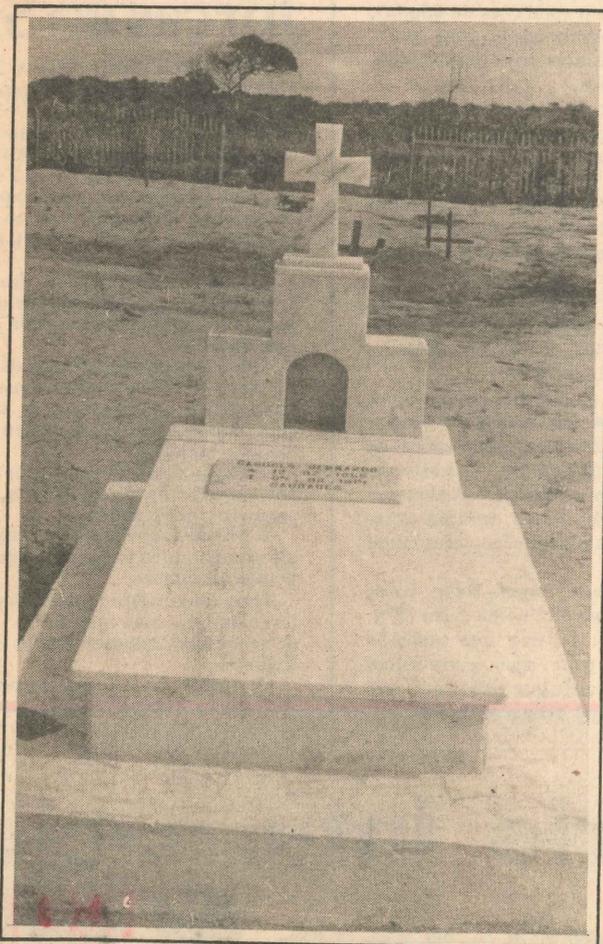


Há vinte anos Edílio Rafael dos Santos, funcionário da Ceplac, singra as águas do Rio Doce

NAVEGAÇÃO

Quem vê o rio hoje não pode acreditar que até 1950 ele era navegável e vapôres subiam seu curso até a localidade de Mascarenhas, onde hoje está construída a "Hidrelétrica de Mascarenhas". O precursor na navegação do Rio Doce foi o latifundiário Nicolau Rodrigues de França Leite que com seu iate de ferro a velas — o "Francilvânia" — transpôs a barra do rio, em Regência, em Setembro de 1887. Para entrar na barra o iate demorou cerca de 10 dias, issó porque a correnteza das águas e a posição dos ventos, em certas épocas do ano, mudam a entrada do canal, constituindo este fenômeno um frequente perigo a navegação no local. Este incidente com o "Francilvânia" foi publicado pelo jornal "Correio de Vitória" em Outubro do mesmo ano.

Foi no mesmo local, em 7 de Setembro de 1887, que naufragou o barco "Imperial Marinho", cruzador da Marinha de Guerra Brasileira. Encalhado nos baixios, ou bancos de areia, foi sendo destroçado pelo bater das ondas e dos seus 142 tripulantes, 128 foram salvos graças à pronta e heróica intervenção de um pescador de Regência, o Caboclo Bernardo, que pelo seu ato foi condecorado pelo Império e homenageado como herói. A saga do pescador Bernardo José dos



O túmulo do Caboclo Bernardo, herói capixaba, em Regência



Ruschi: "Ainda vou ver o Rio Doce morto"

Santos, o Caboclo Bernardo, está incluída na galeria dos feitos heróicos do Espírito Santo. Até hoje o seu túmulo, no bucólico cemitério de Regência, é ponto de visita obrigatório para todos que vão conhecer a foz do Rio Doce, palco dos acontecimentos.

O repetido fenômeno de constantes mudanças no canal da barra do Rio Doce, foi um dos principais pontos do entrave ao desenvolvimento do extenso vale entre o Espírito Santo e Minas Gerais. Este fator, somado à presença dos belicosos índios botocudos, cada vez mais empurrados para o interior das matas virgens, e ao interesse da corôa em não permitir o escoamento clandestino do ouro retirado de Minas Gerais, completariam o quadro que explica o atraso do aproveitamento das potencialidades de navegação do rio.

EXPEDIÇÕES

Documentos comprovam que em 1857 o então presidente da Província do Espírito Santo, Viriato Catão, recebia do presidente da Província de Minas Gerais um officio onde era solicitado que fosse providenciado expedições de exploração entre uma província e outra. Dizia o officio: — "Canôas que devam auxiliar o comércio entre Natividade e a Vila de Linhares. Se têm conhecimento de terras férteis com muita madeira e riquezas minerais ainda desconhecidas". E mais adiante comunica que "já ordenamos construir pontes na estrada de Abre-Campo e ordenamos a abertura de uma "picada" até o vale do Manhauçú, a procurar a Vila de Natividade".

Porém, a navegação no Rio Doce só seria inaugurada oficialmente em fevereiro de 1879, quando o primeiro barco, o "Rio Doce", da "Empresa de Navegação Rio Doce", chegou em "Porto Tatu", cerca de três quilômetros acima do antigo "Porto do Souza", hoje Baixo Guandu. Este navio, o "Rio Doce", havia sido encomendado da Alemanha quando era presidente da Província do Espírito Santo o sr. Joaquim de Miranda Nogueira da Gama. A embarcação tinha características especiais e veio para o Brasil desmontado. Aqui ele foi armado pelo maquinista Emílio Stein e em 20 de Fevereiro foi lançado ao mar. Em 22 do mesmo mês tocou por algumas horas o então movimentado porto de Santa Cruz, entre Nova Almeida e Regência, e no dia 23 entrou na Barra do Rio Doce. Em 24 e 25 esteve em Linhares, onde sofreu alguns reparos e em 27 de Fevereiro alcançava o "Porto Tatu", próximo às "Escadinhas", em Baixo Guandu, onde predominavam as corredeiras que formavam a agora extinta "Cachoeira do Raio".

Estava assim inaugurada a navegação no Rio Doce que até 1950 deveria continuar servindo ao desenvolvimento sócio-econômico de Linhares Colatina e Baixo Guandu.

(Amanhã: — Ascensão e declínio da navegação no Rio Doce. A morte de um rio).