



*Câmara Municipal de Linhares*  
*Palácio Legislativo "Antenor Elias"*

Processo(s) N: 494/92.

Em 13, 08, 92

Procedência :

JOSE MAURO GOMES E GAMA

**DISTRIBUIÇÃO**

Assunto :

APRESENTA PROJETO DE DECRETO LEGISLA-  
TIVO QUE CONCEDE TITULO DE CIDADÃO  
LINHARENSE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

**AUTUAÇÃO**

Aos 13 dias do mês de AGOSTO do  
ano de mil novecentos e NOVENTA E DOIS,  
autuo, nos Termos da Lei, a petição de fls. e mais docu-  
mentos que se seguem.

*APROVADO*



# Câmara Municipal de Linhares

## Palácio Legislativo "Antenor Elias"

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

PROTÓCOLO  
494/92  
N.º 131  
28/8/92

"CONCEDE TÍTULO DE CIDADÃO  
LINHARENSE, E DÁ OUTRAS  
PROVIDÊNCIAS"

Artº 1º - Fica concedido o TÍTULO DE CIDADÃO LINHARENSE ao Sr. ATAHUALPA DUARTE CALMON COSTA.

Artº 2º - Este Decreto Legislativo entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Plenário "Joaquim Calmon", aos treze dias do mes de agosto do anode mil novecentos e noventa e dois.

  
JOSÉ MAURO GOMES F. GAMA  
Vereador

## Casos de Linhares

Atahualpa Duarte Calmon Costa é uma figura modesta, inteligente, bem informada. Extremamente competente em tudo. Acrescente-se a isto outra grande qualidade: contador de casos (Cronista).

Afastado da roça por um período, vai, como quem não quer nada, apresentando a todos, personagens linharenses.

Atahualpa faz desfilar gente e acontecimentos com riqueza de detalhes e uma fluidez que dão gosto.

Assim, de conversa em conversa, seus visitantes vão ficando íntimos da interessante história de Linhares e sua gente.

Recentemente, incentivado por amigos e pela esposa, resolveu passar para o papel os casos que conta.

Leitora privilegiada pois lê os originais; sua amiga-professora, vai-se encantando com histórias de rapaz-menino que as misturam com a vida de várias personalidades linharenses.

Uma vírgula é cortada aqui, outra colocada ali e o mapa das andanças do menino linharenses é feito pelos pés do trabalhador Atahualpa discípulo do mestre Paco.

O primeiro caso publicado fala da Praça 22 de Agosto.

É só ler para ver.

### O DIA EM QUE A PRAÇA 22 DE AGOSTO (OU CONCEIÇÃO) SERIA LOTEADA.

A praça onde hoje se aloja o Fórum tinha um extenso capinzal e campo para peladas; porém já era uma "praça" para moradores do lugar. Pertencia à Prefeitura.

Dr. Roberto Calmon, o primeiro prefeito de Linhares, estudara fora muitos anos ignorava fato de aquele matagal ser uma praça.

Jovem, na ânsia de mostrar serviços e desenvolver a cidade chamou o Sr. Darcy Bon (antigo funcionário da prefeitura) e mandou fazer o loteamento com respectivo piqueteamento.

Acontece que Paco Arnal residia em frente à Praça e, chegando à janela, verificou a movimentação de operários. Informou-se com Darcy Bon e teve conhecimento de que a praça seria doada a residentes de Rio Bananal para que os mesmos ajudassem no progresso de Linhares.

Mestre Paco achou a idéia interessante, porém o local de doação deveria ser outro.

Paco, alarmado, procurou Talma Drumond Pestana colocou-o a par do fato. Talma também não concordou e os dois resolveram avisar ao amigo de ambos o Sr. Joaquim Calmon (Seu Quincas).

Seu Quincas ficou enfurecido com a provável descaracterização da praça.

Com a disposição de ir até às últimas consequências, seguiram os "três mosqueteiros" em busca do Cel

Lastênio Calmon, pai do Prefeito.

Seu Quincas, ao encontrá-lo, com franqueza e indignação foi logo desabalando:

- Lastênio, foi para burro que você mandou seu filho estudar? Narrou rapidamente o acontecimento.

O Coronel Lastênio, após ouvir o relato, juntou-se ao trio. Partiram para conversar com o Sr. Prefeito.

Dr. Roberto, diante de tal protesto e de pessoas tão queridas para ele, foi logo dizendo que não haveria dificuldade nenhuma na retirada dos piquetes da praça.

Apaziguados os ânimos, Seu Quincas propôs a retirada da cerca de sua propriedade (A Chácara) para expansão da cidade.

A área da Chácara de Seu Quincas está hoje totalmente urbanizada. Seus limites são a rua Augusto Pestana até o bairro Shell, do rio Juparanã à Lagoa do Aviso.

O Prefeito, Dr. Roberto Calmon, redimiu-se de um erro que não chegou a concretizar, dando a Linhares este belo traçado, hoje um pouco mutilado por prefeitos posteriores que fecharam os finais de ruas que davam vistas dos nossos rios.

A descaracterização mais penosa foi a eliminação de uma avenida inteira, às margens da lagoa do Aviso, nem os "Três Mosqueteiros" deram jeito.

Fizeram uma troca que não entendo: a beleza pela poluição.

Atahualpa Duarte Calmon-Costa

## Tirando a poeira do passado

X

Até 1979, era praticamente ignorada a lei de proteção das tartarugas marinhas. Era também de estarrecer a visão da enorme quantidade de carcaças de tartarugas ao longo do litoral norte do Espírito Santo. No período de verão, a destruição das ninhadas, incalculável. Havia diversos artificios para capturar as tartarugas: sentava-se e esperava a saída das tartarugas do mar, caminhava-se paralelo ao mar até encontrar os sinais de subida dos animais. Os rastros são bem semelhantes a passagem de um trator de esteira.

Contava-se com a sorte ao deparar com um ninho cheio.

O sistema mais destruidor era realizado usando animais para a montaria equipados com cangalha e balaios.

Localizada a tartaruga em seu trabalho de postura, o animal era virado de barriga para cima. Este esperneava-se até a exaustão. O caboclo ia em busca de novas presas. No retorno, as indefesas tartarugas eram sangradas. Sua carne removida das carcaças e juntamente com os ovos transportados nos balaios e no centro da cangalha. Tamanha barbaridade corriqueira é chamada de CAREBADA. Se existe "o dia da caça e o dia do caçador" também já houve "o dia da careba" segundo relato de meu amigo Ivo Bortolotti.

A história é a seguinte:

Um caboclo de Povoação do Rio Doce montou sua égua e foi carebar lá prás bandas da Lagoa Monsarás. Localizou uma tartaruga enorme - casco mole. Estava em pleno trabalho de desova. O caboclo era impotente para virar tanto peso, mas também não queria deixar voltar ao mar tanta carne. A careba continuava tranquila em seu desovar e o caboclo com a cabeça fervilhando em busca

## O Caboclo, a égua e a careba

de uma idéia. Como virar sozinho um animal tão pesado?

Um éstalol! Eureka!

O caboclo amarrou o cabresto da égua numa das pernas da tartaruga deixando seu animal da função de âncora.

Julgando segura a caça, disparou direto ao boteco em Povoação para pedir ajuda aos seus amigos.

Já previa o sabor da farra regada à carne de tartaruga.

Ao chegar ao boteco, quase não podia se comunicar devido o cansaço da correria. Após arregimentar uns três ou quatro "briteiros", partiu em novo galope.

Para surpresa de todos, égua e careba desapareceram. Era noite. A visão quase nula. Não havia lua nem estrelas.

O caboclo desapontado, além de perder algumas centenas de kilos de carne, também perdera a égua.

O cansaço e o desespero o diminavam.

Um acontecimento fortuito na escuridão...

A égua começou a relinchar lá no meio das ondas.

Os caboclos aproximaram-se mais da égua e viram a égua "navegando na base de tração da careba".

O caboclo, para salvar parte do prejuízo, prendeu uma faca entre os dentes e foi lá cortar o cabo de reboque, ou melhor, o cabresto, recuperando sua égua e deixando no mar a já anunciada festa com carne de careba.

Aquela foi verdadeiramente a noite da caça.

Atahualpa Duarte Calmon Costa

# CAMIL

## O leite forte da cidade

PRODUTOS CAMIL

### Manteiga, requeijão e queijos

MATRIZ - Av. Filogônio Peixoto, 1388 - fone 264.2111

FILIAIS - Av. Rufino de Carvalho - Centro

Rua Engenheiro Firmo Dutra, s/n, - Rio Bananal

Rua Manoel Vivacqua, 890, bairro Jabour - Vitória

# Joaquim Calmon já foi "ponte"

Ninguém conseguiria superar ou igualar nosso saudoso Quincas, nas travessias de boiadas sobre o rio Doce em Linhares.

Hoje, poucas pessoas percebem que a cada mês milhares de reses seguem rumo sul, engaioladas e estressadas, deixando para trás mau odor e nenhuma emoção.

A passagem de uma boiada era um espetáculo interessante, a organização da comitiva, do rancho, da peãozada e o cadenciado trotar dos animais.

O maior obstáculo à jornada era o rio Doce, mas todos proprietários de boiada contavam com Seu Quincas para resolver o problema.

A variação do nível do rio Doce determinava o tamanho do serviço de travessia das boiadas, e o visual do espetáculo.

Quando rio Doce estava na mínima, atravessá-lo era fácil, com a boiada passando de praia em praia e baixios, só nadando no canal.

Mas, quando aumentava o nível das águas, complicava-se o trabalho, mas melhorava o espetáculo para os espectadores já postados na barranca próximo às palmeiras.

O rio modificava seu nível, mas Seu Quincas tinha seu esquema armado para todas situações.

A estratégia era a seguinte: alguns animais adestrados para guia, valorosos canoeiros, mais o trabalho e liderança do Seu Quincas, e seus filhos Gastão, Joaquinzinho e Mário.

Uma travessia com o nível a meio barranco, já complicava bem o trabalho.

A boiada (cerca de 200 cabeças) seguia pela rua Augusto de Carvalho no sentido do rio Pequeno, alcançava o saudoso porto das Pedras (atrás da casa do Professor Octaviano), aonde era iniciada a travessia.

A frente, ia uma égua com seus dois potrinhos, oito bois de canga (os guias) liderados por um boi que fazia jus a seu nome "Diamante".

Diamante só faltava falar, mas ouvia e cumpria à risca todas ordens recebidas.

Oito canoas mais Soli Nascimento, Ozimbo Leite, Getúlio e Demóstenes Rodrigues dos Santos, Nestor Vieira, Albino Gonçalves, Orleto Nogueira Gama, Gastão, Joaquinzinho, Mário e Sr. Joaquim Calmon, faziam o batismo da boiada atravessando o rio Pequeno, continuavam caminhando margeando rio doce acima até alcançar o pasto do Sr. João Vieira.

Após organizar posições das canoas, entrada dos animais-guia na água, toda boiada era forçada a acompanhar.

Vencido este primeiro obstáculo, vinha o problema maior, manter a boiada nadando em linha rumo à margem sul.

Todos os participantes excelentes canoeiros procuravam fazer uma espécie de balizamento com suas embarcações e evitar a todo custo que o gado rodasse.

Quando a boiada rodava, a tragédia era inevitável.

O rodar da boiada era quando os animais da frente resolviam voltar, encontravam pressão dos outros que vinham atrás forçando para frente, e aí formava-se um verdadeiro redemoinho e o pisoteio de uns contra outros acabava fazendo diversas vítimas por afogamento.

O líder "Quincas" sempre atento gritava com todos dando orientação para o curso certo.

Após muito esforço finalmente a boiada chegava à margem sul na Fazenda do Sr. Trajano Loliola, hoje Fazenda Experimental da CEPLAC.

Algumas reses que se desgaravam iam saltar mais abaixo, na Fazenda do Sr. Ciro Vivacqua.

Concluída a operação, a boiada se recuperava no pasto da Fazenda do Sr. Trajano, e depois seguia seu destino.

Lamentavelmente não dispunhamos de uma filmadora para registrar tão belo e emocionante acontecimento.

A mais difícil travessia de boiada no rio Doce em Linhares foi também uma lição de desprendimento e consideração por um amigo.

A maioria das boiadas que atravessavam o rio Doce em Linhares eram de propriedade dos Srs. Manequinha Vereza e Manoel Jantorno.

Em consequência das constantes labutas das travessias das boiadas, gerou entre estes homens, Quincas, Manequinha e Manoel Jantorno, uma boa amizade.

Em janeiro de 1949 o rio Doce exibiu uma de suas maiores enchentes (1,50 metros inferior a grande enchente de 1979) seria uma temeridade tentar atravessar boiadas.

A motivação, às vezes, supera o impossível.

Sr. Manoel Jantorno precisava resgatar uma dívida a vencer no Banco do Brasil. Naquela época o Banco do Brasil não alisava, dívida que não fosse paga em dia, "ia pro pau" ou melhor, cartório de protesto.

Sr. Manoel Jantorno estava com 50 reses vendidas para polícia militar em Vitória, mas atravessar o rio Doce naquele nível nunca fora tentado.

O rio Pequeno na margem oposta a Linhares já não apresentava terra firme, uma boa lâmina d'água cobria tudo.

Como das vezes anteriores, a boiada desceu a ladeira do porto das Pedras, atravessou o rio Pequeno seguiu margeando o rio Doce com água cobrindo as pernas até alcançar a parte superior do pasto do Sr. João Vieira.

A velocidade do rio era bem maior, e para compensar, foi preciso forçar mais a boiada. Os espectadores afirmavam que todos os animais iam parar em Regência.

Mas Seu Quincas e seus companheiros, num esforço sobre-humano, conseguiram fazer chegar a boiada na parte inferior do pasto do Sr. Ciro Vivacqua.

Neste momento, o Sr. Manoel Jantorno contou o gado e não faltava uma res sequer.

O Sr. Manoel Jantorno ajoelhou-se, pos as mãos para o céu e disse: "Graças a Deus e Seu Quincas vou saldar meu compromisso".

E, nosso saudoso Quincas, nesta perigosa travessia, demonstrou mais uma atitude de altruísmo e solidariedade humana.

Diversas vezes, quando prefeito, Seu Quincas saía do seu gabinete, trocava seu terno e gravata por sua roupa simples de agricultor, para ajudar os boiadeiros.

A trabalhadeira do Seu Quincas com as boiadas só cessou com a inauguração da ponte Getúlio Vargas (1954), ainda em seu mandato de Prefeito.

Agora surge uma segunda... E Seu Quincas já não é "ponte".

**Atahualpa Duarte Calmon  
Costa**

## Joaquim Calmon (Quincas) sua participação direta e imprescindível na construção da ponte Presidente Getúlio Vargas

Quando a Cia Ipiranga de Engenharia e Comércio Ltda chegou a Linhares para construir a ponte sobre o Rio Doce, encontrou no Seu Quincas mais que um fornecedor de madeiras.

Seu Quincas estava realizando o sonho de sua vida ajudando a construir uma ponte para Linhares.

A Cia nunca teve problemas com abastecimento de madeiras roliças, varões, travamentos, escoramentos e estacas.

A parte monetária ficava em segundo plano, era quase simbólica, e apesar de muitos atrasos na construção, nunca nenhum causado por falta de madeiras roliças.

Embora a ponte estivesse sendo construída no meio da floresta mais rica do país, houve problema de madeira serrada para confecção dos moldes, os fornecedores eram insuficientes.

Para suprir esta deficiência, a Cia comprou tábuas de pinho do Paraná; nesta ocasião, Vanildo Pin em sua fase de caminhoneiro, participou do transporte das tábuas da estação da Estrada de Ferro Leopoldina para Linhares.

Seu Quincas ficava muito contrariado se a obra parava por algum motivo. Quando faltava verba, ele pressionava o governador Dr. Jones Santos Neves.

Mas, certa ocasião, o serviço da construção foi paralisado em consequência do desentendimento entre o mestre-de-obra e o engenheiro. Mestre Palheiros recusou cumprir uma ordem do engenheiro alegando ser a mesma impraticável.

Criado o impasse, Palheiros afas-

tou-se e foi construir o prédio do IN-PS na Praça Costa Pereira em Vitória.

Enquanto a construção da ponte virou o caos.

O substituto de Palheiros era alemão ou descendente e havia dificuldade de comunicação com a peãozada. A liderança era nula.

Seu Quincas diante de tal situação resolveu agir. Foi a Vitória conversar com seu amigo governador.

Sugeriu ao governador que chamasse Mestre Palheiros e dispensasse o engenheiro. Sugestão aceita pelo governador, retornou a Linhares o Palheiros.

Palheiros concluiu a construção da ponte sobre o rio Doce e iniciou a construção da ponte sobre o rio Pequeno. E em adiantado andamento da construção, Palheiros foi covardemente assassinado em pleno canteiro de obras trabalhando por Linhares.

Por iniciativa do vereador Manassés dos Reis, a camara municipal denominou a ponte sobre o rio Pequeno de Manoel Alves Palheiros, homenagem muito justa e que tem muito a ver com o homenageado.

A segunda ponte vem aí. Denominação da obra, Rio Doce, primeira ponte e história de Linhares devem ser lembrados.

Homenagem justa na ligação do lado do Rio Pequeno. Homenagem justa também do lado do Rio Doce.

Seu Quincas e Palheiros merecem...

Atahualpa Duarte Calmon Costa

## Paraíso, impaludismo, Rio Zé, Lampião e outros "causos"

Quando tinha seis anos, fui morar com meus irmãos na fazenda de meu avô materno: Fazenda Perobas, situada entre a Três Barras (Hoje lotcada) e a Guararema.

Apesar de pouca idade, trago na memória as recordações.

Na várzea, o rio Juparanã serpenteava em meio à exuberante vegetação, alegre movimentação de um número incontável de pássaros que premiavam o ambiente com sua melodia.

Na chapada, a mata era bem próxima de nossa casa e, certa vez, assisti a algo fabuloso. Ouvimos um barulho diferente e todos foram às janelas para olhar e descobrir o que havia de estranho. Logo percebemos o rebanho reunido em círculo. Ao centro, os bezerros, em volta as vacas e, mais por fora, estava um touro caminhando em círculos. Parecia alucinado ou possesso. Cavava com as patas dianteiras, levantava tufos de capim nos chifres e urrava desesperadamente. Não entendia porque animal tão dócil havia se transformado tanto. Veio a explicação: o touro estava protegendo a família de alguma onça.

Argemiro Duarte, meu avô, sentado no topo do mourão da cancela com sua carabina "papo amarelo" completou a cobertura, até a bichana ir-se embora.

Não me lembro de ter vivido fase melhor em minha vida. Tinha a proteção e carinho de meus pais, avós e até uma bisavó. Havia ainda a companhia de meus irmãos.

Me achava num paraíso até ser atingido pelo impaludismo.

Não havia pílulas milagrosas. Era na base do quinino, banho frio para baixar a temperatura, cobertores, bolsas de água quente, café para aquecer.

As vezes, a febre era tão alta que delirava. Sofri muito mas graças a Deus sobrevivi.

Esta doença voltava. Quando entrei em luta novamente com o impaludismo foi em Colatina, aos oito anos.

Tive todos os sofrimentos da vez anterior e mais as saudades de meus familiares. A minha mãe já falecera.

Magricela, ativo e temperado pelas vicissitudes da vida, aos 17 anos tive oportunidade de revanche contra o impaludismo.

Chegou a Linhares um grupo de

cedente da 2ª grande guerra Mundial e fora desenvolvido pelos americanos para ser usado nas ilhas Filipinas e outras do Pacífico onde a malária matava mais que as balas japonesas.

Em nossa perigração pelas barrancas do rio Doce, tivemos bastante trabalho e, às vezes, até falta de colaboração, mas, na maioria dos casos, eramos bem recebidos.

Não posso deixar de lembrar que todas as vezes que aportamos na Fazenda Santa Terezinha, tivemos sempre a hospitalidade, o sorriso amigo e franco de Venâncio José dos Santos e sua esposa Dona Conceição.

Seu Zé Cearense me "adotou" simbolicamente como sobrinho. Isto aumentou o bom relacionamento entre nós e passei a chamá-lo "tio".

Tio Zé, em sua terra, trabalhou como chefe de volante na captura do bandoleiro Lampião e, à noite, após o jantar, supria a falta de rádio ou televisão nos contando suas aventuras.

Tio Zé tinha grande respeito por seu ex-adversário. Citava Lampião como homem de muita coragem, excelente estrategista, perito em táticas de guerrilha. Segundo ele, o jagunço era parte integrante do meio em que vivia.

Cerca noite tivemos do Rio Zé a explicação sobre o êxito de Lampião contra tropas do governo em número muito maior e mais bem aparelhado.

Lampião, em sua tática de recuar para os confins do sertão, expunha seus adversários a um meio totalmente adverso.

A sede, a fome e o causticante calor do sertão eram os melhores aliados do bandoleiro. O pessoal da terra conseguia mitigar sua sede retirando água dos gravatás ou das raízes do umbuzeiro.

Os cabras conheciam tudo que é comestível no sertão. Conseguiam fazer um cozido de bode sem usar panela.

Abatiam o animal, retiravam sua pele intacta e, após remover o indesejável, recortavam e temperavam a carne. Usando a pele para substituir a panela

## Pantanal linhareense - O vale da Lagoa Suruaca

Verdadeiro paraíso ecológico. Imenso viveiro que ligava as verdadeiras marinhas às terras altas de oeste, as margens do Rio Cricaré até próximo o Rio Doce.

No ar, o fascínio das revoadas de milhares de aves aquáticas.

Na água, impossível seria contar as luzes refletidas nos olhos dos jacarés que brilhavam à luz das lanternas nas noites sem lua.

A variedade e abundância de peixes, impressionante.

Nas matas brejadas, bandos de macacos, saguis e quatis partilhavam com os papagaios e outras aves de uma grande e alegre algazarra nos palmitais que pareciam não ter fim...

Capivaras, queixadas, porcos do mato, tatus, preguiças, mutuns, jacupembas, jaós, jaguatiricas, suçuarana, canguçu eram população comum e numerosa.

De paraíso ecológico para paraíso de caçadores e pescadores.

A proporção que meios de transporte foram surgindo, a fauna ia desaparecendo.

Os jeeps iam pela costa ou por estradas precárias.

Aviões eram usados para transporte de peixes da barra do Rio Ipiranga para Linhares, Colatina ou Vitória.

Na Lagoa Bonita o avião "teco-teco" fazia parte das caçadas, forçando os bandos de patos e irerês a passarem em cima dos caçadores que, com suas espingardas de grosso calibre, abatiam diversas aves a cada tiro.

Era fácil matar as aves da varanda da casa da fazenda, entre um trago e outro de whisky.

Outros caçadores matavam dezenas de jacarés em uma só noite em competições de quebra de récorde.

Desavergonhadamente, estas e outras chacinas eram tachadas de "esporte".

Hoje... hoje... nem flora nem fatura de caça e pesca. Apenas pecuária.

Atahualpa D. Calmon  
Costa

## Rememorando pessoas, estradas épocas e outras coisas

Quando ainda bem garoto, em Colatina, fui assistir ao desfile dos "Camisas Verde" na Praça Távora (naquele tempo era o final da Av. Presidente Vargas após a praça da Igreja até próximo do rio Santa Maria, antes de ser desviado seu curso pela Vale do Rio Doce).

Os "Camisas Verde" eram centenas e o entusiasmo era contagiante e eu, nos meus sentimentos de criança, pedia a Deus para me fazer crescer depressa para ser um deles.

Em seus blusões verdes, bem talhados, em estilo militar, os personagens que mais me fascinavam eram meu primo, Lastênio Calmon Jr. e o patriarca Sr. Alberto Ceolin.

Deus permitiu que o menino crescesse e a história do mundo alterasse seu mundo e seus sentimentos.

Já adolescente (17 anos) estava ganhando meus trocados pilotando uma lancha de transporte de cargas tipo "Chalana". Fazíamos o percurso entre Pontal do Ouro e Jesuína. Certo dia, fui convidado pelo proprietário da lancha, Sr. Vitor Arnal, para um passeio até onde a estrada de carro havia chegado.

Este local era próximo à propriedade do Sr. Alberto Ceolin. Terminamos de chegar a pé, porque a ladeira hoje denominada "Changai" era uma derrubada para o futuro plantio de café.

Pernoitamos na casa do Sr. Alberto Ceolin e, na manhã seguinte, tomamos café com leite gordo e a tí-

pica gostosa polenta italiana.

Eu e seu Vitor observávamos uma bonita moça na sua lida de carregar cestos cheios de milho para alimentar os porcos e ele me aconselhou: quando quiser casar, procure uma moça desse tipo.

Naquele dia, passei a admirar o Sr. Alberto Ceolin por sua hospitalidade, seu espírito de pioneirismo e, acima de tudo, por ser pai daquela moça bem mais bonita que os "Camisas Verde" que "fizera a cabeça" daquele menino em Colatina.

Lembro ainda que era bem difícil o caminho do café naquele tempo. O café vinha da região de Rio Bananal em lombo de burro até o início da Chapada onde era embarcado num caminhão Ford 46 também de propriedade do Sr. Vitor Arnal.

O café era levado ao porto da fazenda Jesuína onde era armazenado ou transportado para a outra margem (Pontal do Ouro). Novo transbordo era feito novamente para o caminhão e daí seguia para Vitória, vencendo uma série de obstáculos como: atoleiros, ladeiras, balsa na travessia do rio Doce, diversos pontilhões. Nenhum apoio havia ao longo da estrada.

No meu período de "chalaneiro", curti muito a lagoa Juparanã mesmo nos dias de vento sul em que o perigo era iminente, porém o sabor de aventura era bem maior.

Atahualpa Duarte Calmon  
Costa

## Histórias do Rio Doce

### *O dia que a balsa de Mestre Paco foi a pique*

O rio Doce estava a meio barranco. Cosme, Roberto e eu nos revezávamos no trabalho com o velho motor Buick. Era hora do almoço, fui almoçar primeiro.

A balsa estava carregada com um caminhão Chevrolet lotado de farinha. Sobravam poucos centímetros de borda das canoas fora d'água.

Assim mesmo excessivamente carregada, a balsa já havia ultrapassado metade de rio no sentido sul.

Parecia apenas mais uma viagem atravessando o rio Doce.

De repente, inesperada ventania eriçou as águas e estas começaram a inundar as canoas que davam suporte a balsa.

Foi um esforço desesperado retirando a água e, ao mesmo tempo tentando alcançar a margem.

Quando se alcançou a margem, não havia mais condições de flutuar.

Caminhão e carga afundaram.

Passageiros e tripulantes salvaram-se agarrando nos galhos das ingazeiras, enquanto caminhão e balsa submergiam.

Muitos sacos de farinha flutuavam rio abaixo.

O rio subiu mais, cobriu o barranco e cumpriu seu ciclo de enchente.

Após 6 ou 7 meses, já em plena seca a turma da serraria Brito Pereira Manoel Silvano, Jorge, Saudalino e Tavares fizeram o resgate do caminhão, após localizar um palmo do canto de carroceria numa praia próxima a estação da CEPLAC.

O caminhão foi recuperado e circulou muito pelas ruas e estradas de Linhares, tendo em seu para-choques a legende water proof.

O proprietário do Chevrolet ficou muito conhecido em Linhares com o nome de Osmar Prova D'água.

Uma das canoas da balsa foi localizada em frente a fazenda do senhor Ciro Vivacqua.

Era canoa de pequi construída pelo mestre Amadolfo Calmon Dias, residente na lagoa do Testa.

Uma observação: O Calmon que ficava entre Amadolfo e Dias fora adotado para evitar um cacófato que desgostava o mestre Amadolfo.

A canoa foi resgatada por mim e mestre Paco.

Neste serviço aprendi a lidar com roldanas, cabos de aço, pontos de fixação, suas combinações e multiplicação de forças.

Era importantíssima a canoa naquele tempo que falar em ponte não passava de sonho.

Muitas vezes tenho empregado este aprendizado ao longo de minha vida.

Cito como exemplo o resgate de um trator de esteira do Sr. Francisco Durão. Ele havia se desgovernado num dos morros de Santa Tereza e havia atolado até a metade.

Outra vez recuperei uma draga de Oto Neves, na Ilha do Cedro. A draga estava submersa no pantano por mais de dois anos.

Recuperei ainda duas outras dragas: uma de Francisco Durão no Pontal do Ipiranga e outra em Regência. A de Regência pertencia a Santo Poltronieri.

Hoje sou considerado por muitos um "expert" em recuperação de dragas, título que deve a mestre Paco e ao resgate da canoa feita por Amadolfo Dias para a balsa de mestre Paco.

*Ata da Sessão da Comissão de Resgate do Rio Doce*

é

di-  
ei-  
es-  
si-  
rja  
le-  
ca,no  
ão  
la-  
isa  
re-  
id-  
ica  
ri-  
ro-  
sóla-  
ia-  
uu-  
ui-  
st-  
er-  
la-  
sul  
er-  
us  
ra  
os

or

8/5-7

## O rio Doce e o linhareense

Comunicação e transporte eram feitos através do rio Doce.

Após a construção da Estrada de ferro Vitória a Minas, isto não mais ocorria.

Um acontecimento feliz para muita gente mergulhou todo o baixo rio Doce no ostracismo e sono.

Enquanto Linhares agonizava com esta troca, muitos de seus filhos transferiram-se para o ex-distrito, Colatina e outras paragens.

Deste jeito Colatina fervilhava com a febre do progresso e a ex-famosa Regência Augusta transforma-se numa simples e pequenina vila de pescadores.

Linhares continuou ainda algum tempo sonolento e com impaludismo.

Porém as coisas ruins também

passam.

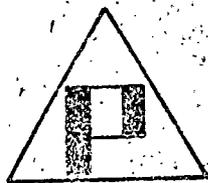
Ajuntando seus filhos remanescentes, ajudados por baianos plantadores de cacau nossa cidade começou a produzir o "fruto dos Deuses" (cacau).

Iniciava o lento despertar e, à proporção que as árvores dos "frutos de ouro" (pelo seu valor comercial), entravam em produção, Linhares passava a recuperar admiração e cobiça, atraindo interesse para outras áreas como pecuária e a madeira.

Recuperação - parece ser a palavra-chave de Linhares e, neste momento, mais uma vez supõe-se que nossa cidade vai despertar.

Atahualpa Duarte Calmon Costa

OBS: As partes II e III sairão nos números subsequentes.



# PREMOLD

PREMOLDADOS DE CONCRETO

## VENDEDORES

Indústria em expansão está recrutando vendedores para formação da sua equipe de vendas, para atuação nesta cidade, Norte do Estado e Sul da Bahia.

### Requisitos exigidos:

Idade mínima 21 anos.

Boa apresentação

Facilidade de comunicação

Preferencialmente a quem tenha condução própria

### Oferecemos:

Comissões progressivas

Prêmios sobre a produção

Considerável clientela já cadastrada, além de outras vantagens a serem conquistadas

Reembolso de combustível em caso de viagem

isso acaba, o que contribuirá também para modernizar esse sistema Judiciário de estrutura arcaica, lenta e complexa, ar-

ciário, tornando-o mais democrático e próximo da população, "sem o caráter elitizante como hoje se apresenta".

## 7 O rio Doce e o linharenses - Parte II

O Brasil, com seu crônico problema de moradias, forçou o governo, por intermédio da firma Brito Pereira a instalar em Linhares uma grande serraria.

Ali eram feitos os laminados a serem enviados a Nova Iguaçu (RJ) para montagem de casas populares.

Madeira aqui era "mato" e não tinha valor.

A firma pagava por qualquer árvore de jequitibá por maior que fosse, a quantia de dez cruzeiros que hoje, após tantos planos econômicos, deve significar alguma fração de centavos.

Outras vezes toda a madeira da propriedade era dada para a serraria, em troca dos arrastões abertos com o trator para a retirada das árvores.

O xis do problema para a firma Brito Pereira era o transporte da madeira serrada e laminada. Não tinhamos ponte e nem estrada boa.

O material era transportado de Linhares para Regência e daí para o Rio de Janeiro.

Havia flutuantes (espécie de balsa onde se colocava a madeira) e

rebocadores.

Parecia uma operação de guerra pois a luta do rio Doce era grande. Rio forte, caudaloso nas enchentes, baixo e cheio de perigo. Havia bancos de areia no período da seca. Havia ainda os navios que levavam a madeira de Regência ao Rio de Janeiro.

Os dois navios que funcionavam em Regência provinham de material excedente da guerra e usado nas operações de desembarque de tropas.

Era engraçado, pois eles eram do tipo que baixa a proa e de dentro sai carro de assalto, tanques e outros apetrechos de guerra.

Os motores dos rebocadores e flutuantes os mesmos usados nas barcas de desembarque dos marines. Imagine!

Esta parafernália militar toda, de um modo ou de outro, trouxe alguns benefícios para Linhares. O mais importante foi a atração de um contingente humano que aqui se instalou e muito tem contribuído para o progresso de Linhares.

Atahualpa Duarte Calmon Costa

## ✕ O rio Doce e o linhareense - Parte III

Ascensão e queda de um mestre de águas do baixo rio-Doce.

A primeira empresa de porte que se instalou em Linhares foi a Brito Pereira.

Com a instalação, ganhei a oportunidade de emprego e de ampliar meus conhecimentos.

Entre para a firma e aqui começa a "minha história de mestre".

Solicitei ao chefe de mecânica, Sr. Manoel Silvano, a chance de trabalhar na oficina mecânica. O pedido foi negado sob alegação de o jovem rapaz não ter vocação para as artes mecânicas.

Estava empregado, não no que queria, porém fui designado para trabalhar numa máquina que cortava as aparas das folhas de madeira laminada para alimentar a caldeira.

Certo dia, suava na tarefa de manter aquela máquina gulosa abastecida e em movimento quando fui chamado ao escritório.

Temeroso de perder o emprego, apresentei-me prontamente e desconfiado. Medo sem razão. O motivo havia sido a chegada do "chefão" Dr Brito que desejava ir à Regência ver o serviço de embarque no navio Brip 2.

Naquela ocasião, todos os mestres de água (navegadores experientes que conheciam os canais do rio Doce) estavam em Regência ou a caminho. Isto motivou a chamada do jovem Atahualpa por reconhecerem sua intimidade com o velho rio Doce.

Todo cheio de si partiu o mais novo e provisório mestre de águas.

O barco era veloz e sua popa equipada com um motor Evinrude 55 HP. Parecia um sinaleiro levantando o braço direito ou esquerdo indicando o canal.

Felizmente para o orgulhoso e novato (na firma) mestre-de-águas a viagem de ida foi perfeita. Não houve um encaixe sequer.

Aquele elogio do "chefão" recebido no refeitório do navio se repetia nos

meus ouvidos:

Móço, você conhece este rio melhor que os mestres-de-águas da firma. Toda vez, que precisar fazer outras viagens, conto com sua habilidade.

No retorno, o capricho foi redobrado para manter o padrão, mas algo imprevisto aconteceu.

Após ter feito a travessia da fazenda do Sr Marçal até a fazenda Glória seguiu próximo à margem. Perto da fazenda Pindorama afastamo-nos da margem para contornar um baixio, voltamos a navegar margeando o rio e assim continuar. Deixar a ilha do Taquaral ao largo, seguiu a cabeceira da ilha Sebastião Bonn derivando novamente em diagonal, passando acima da cabeceira da ilha dos Desejos e aí chegando à firma já em Linhares.

Tudo planejado e executado, mas exatamente em frente à sede da fazenda do Dr Cortês caiu meu título de mestre.

Para piorar a situação: o chefe de máquinas do Brip 2 que vinha conhecer Linhares, quase quebra o pescoço.

Havia pouca luz e uma chuvinha fina com vento nos castigava. O caronista, chefe de máquinas, passou a viajar de costas para que seu blusão o protegesse melhor e eu tive a infeliz idéia de relaxar o comando, após ter assinalado ao motorista o caminho a seguir.

Relax bem caro. O motorista afastou-nos da margem e subimos numa praia. Com o impacto, o carona bateu direto no fundo da lancha e os demais viajantes e tripulantes quase foram ejetados pra fora.

O barulho do motor e do casco em atrito com a areia foi atordoante.

Após ouvir alguns improperios do chefão, tivemos que fazer muita força para recolocar a lancha na água.

A viagem foi concluída sem transbordos mas meu título de mestre, aos 17 anos, fora levado água abaixo e, no dia seguinte voltava a cortar aparas para alimentar a caldeira.

**Atahualpa Duarte Calmon Costa**

DE

P

66

M

in

## História de uma Santa

Linhares era bem pequenina. A rua principal era a Conceição. Com casas de alvenaria em duas partes de sua extensão e o restante com construções de barro batido e cobertura de palha: era a tapera.

A avenida João Felipe Calmon ainda, nesta época, estrada de roda-

# Barco Bom Jesus e a história de Linhares

O barco não era tão imponente como o Juparanã, prestou muitos serviços à população ribeirinha do rio Doce.

construído em Hamburgo (Alemanha) em 1925, com desenho

do casco plano com semitúnel, próprio para navegar em rios de baixo calado.

Tinha 12,50 metros de comprimento por três metros de largura. Era equipado com motor de centro tipo

"cabeça quente" e propulsão a hélice.

O Bom Jesus substituiu o Juparanã diversas vezes, quando este estava em reparos. Funcionava como "chata" a reboque do Juparanã, transportando até 300 sacos de cacau por viagem quando despojado de seu equipamento de navegação.

Um barco elegante, muito interessante - Antes de seu motor ser posto em funcionamento, eram necessário usar dois maçaricos a que-rosene para aquecer o cabeçote até ficar incandescente. Podia inverter a rotação com o controle manual da bomba injetora. Possuía cobertura para proteção de cargas e passageiros, construída em armação metálica e lona. Sanefas para serem arriadas protegendo do sol ou chuva.

Quando da construção da ponte Getúlio Vargas, o casco do Bom Jesus foi cedido pelo estado à CIA Ipiranga de Engenharia e Comércio Ltda. Transformou-se num potente rebocador transportando pedra do Pontal do Ouro, para a margem sul da ponte Getúlio Vargas onde funcionava o britador.

Interessante ver o Bom Jesus arastando garbosamente dois flutuantes lotados de pedras, rompendo as fortes ondas de vento sul da Lagoa Juparanã, cruzando quase toda extensão de suas águas. Neste trajeto, vencida o sinuoso Rio Juparanã (Pequeno) e concluía a luta nos baixios do Rio Doce (época da seca) ou a violência da correnteza (época de enchente).

Após o término da ponte, viu-se despojado de seus equipamentos e abandonado logo abaixo da ponte que ajudou a construir. Foi a pique e

quase totalmente soterrado. Alguns funcionários do estado quiseram recuperar o casco, porém após algumas tentativas o abandonaram.

Um caso de amor antigo me motivou a retirada do Bom Jesus do fundo do Rio Doce.

Contando com a colaboração de meu irmão, Valdo Calmon Costa, peguei uma moto-bomba emprestada com mestre Paco (Francisco de Paula Arnal Fabre) e com Nego Serafin uma potente talha mecânica. Ajuntei outros apetrechos próprios. E... Imagine! Consegui flutuar e navegar novamente o Bom Jesus.

Adaptando um motor com rabeita na popa, levei-o até a praia das Três Pontas onde ficou um ano atracado. Retornou ao porto das balsas no Rio Doce e ali permaneceu em terra um longo tempo. Posteriormente, por favor de meu amigo, Maurício Fernandes Filho, o barco foi transportado para junto do cemitério onde passou mais uma longa temporada. Tendo que desocupar a área que o barco ocupava, levei-o para a fazenda Rio Juparanã próxima a Linhares.

Hoje, quem navega o Rio Juparanã, vê em cima de uma barranca, na quarta curva a partir do Rio Doce o que resta do prestimoso e elegante Bom Jesus.

O costumeiro descaso das autoridades públicas e minhas constantes dificuldades financeiras vão permitir que o Bom Jesus e um pedaço de história de Linhares se desintegrem em óxido de ferro.

Atahualpa Duarte  
Calmon Costa

## Valores de alma de Portugal e Espanha

propósito do V Centenário do fim da Reconquista e da Evangelização da América, convém lembrar que uma justa avaliação dos valores da vida leva os portugueses a anteporem os espirituais ao material, o eterno ao passageiro, o absoluto ao relativo, o celeste ao terrestre, levando-os, antes de tudo ao heróico.

Em seguida, a um feitiço de espírito e a teologia é mais do que a filosofia, por sua vez, dirige todas as coisas. Este feitiço mental gera um feitiço em que se procura mais a nobreza do que o luxo, os prazeres sóbrios do que o mérito dos espíritos e da vida de espírito, do que os relagos de um conforto materialmente físico. No modo de encarar as vicissitudes da vida, há uma preocupação para considerar de frente a dor, a própria morte, como valores dos grandes que Deus nos tenha dado para fazer frutificar, neste vale de lágrimas, para a eternidade. Daí uma naturalidade ante o perigo, uma força na adversidade, uma serenidade no sofrimento esnorreia outros povos.

A história espanhola, por exemplo, figura um desses rios que correm límpidos e borbulhantes, num lito acido, onde as águas se jogam por penhadeiros e abismos trágicos, brilham à luz do sol com toda a alvura das cascatas.

Pelo contrário, a história lusa parece um curso de águas profundo, impetuoso, mas sempre sereno, que vai em frente diante de si mesmo, destruindo obstáculos, com uma força invencível, conservando uma placidez, uma doçura, uma nobre simplicidade, até mes-

Plínio Corrêa de Oliveira

mo quando em sua superfície se espelham os mais belos aspectos do Céu e da Terra. O espanhol está sempre pronto heroicamente mobilizado para a luta. O português não dá esta impressão. Ele é singelo, risonho, meigo. O espanhol está sempre pronto para enfrentar a tragédia. Dir-se-ia que os lados sublimes da existência não impressionam o português, todo afeito a consideração das doçuras de sua vida de família, na suavidade de seus campos, no encanto de suas vilas, na formosura de suas cidades.

Mas, se um grande ideal solicita a dedicação da alma portuguesa, se uma grave ofensa lhe faz ferver o senso de dignidade, o luso se levanta como um herói. E luta com toda a rijeza indomável da fibra ibérica, enfrenta o perigo, calca aos pés o risco, e aceita a morte com uma sobranceira que a ninguém foi dado exceder.

Esse habitual estado de alma do português, afetivo, sereno, despretenso, se colore de uma ligeira tinta de melancolia. Uma melancolia muito suave, que tem todas as luzes da resignação cristã, mas uma melancolia que é a nosso ver, o cunho próprio de Portugal.

E a melancolia que lhe vem de saber que na Terra a alegria perfeita é impossível e estamos nas agruras do exílio. A melancolia de que lhe nasce a poesia, a compaixão e a bondade.

Melancolia lusa, doçura lusa, encanto luso... tanto faria dizer-se melancolia brasileira, doçura brasileira, encanto brasileiro. Pois são precisamente estes traços, herdados de nossos maiores portugueses, que constituem, com variantes importantes em nosso solo pátrio, os elementos típicos da alma brasileira.

Atahualpa Duarte Calmon Costa nasceu a 1ª de fevereiro de 1931 em Colatina - ES.

Seu pai Moacyr Calmon Costa e Ilka Duarte Calmon Costa sempre residiram em Linhares e o seu nascimento aconteceu em Colatina, porque a Linhares daquela época não oferecia assistência médica.

Sua infância foi dividida entre Linhares e Colatina pois órfão de mãe aos 8 anos, precisou morar uns tempos com a avó em Colatina.

Em 1959 casou-se com Therezinha Durão Costa e tiveram 3 filhos: Maria Thereza Costa Guimarães e Souza, Francisco de Paula Durão Costa e Atahualpa Durão Costa.

Bem jovem começou a frequentar a oficina mecânica de Paco (Francisco de Paula Arnal Fabre) onde teve despertado o gosto pela mecânica.

Muito aprendeu com mestre Paco e para ampliar seus conhecimentos de mecânica fez, por correspondência, um curso de mecânica geral na National School de Los Angeles.

No final da década de 40 trabalhou na Serraria Brito Pereira em Linhares.

Em 1951 teve a Carteira de Trabalho assinada pela Cia Ipiranga de Engenharia e Comércio Ltda passando assim a integrar o quadro de operários da ponte Getúlio Vargas onde trabalhou como mecânico. Ainda como mecânico da Cia Ipiranga trabalhou em Muriaé, Cariaçu, Cambuí, Camanducaia (Minas Gerais), Magé (Rio de Janeiro) e Venda Nova do Imigrante (Espírito Santo), sempre na construção de pontes.

Ao deixar a Cia Ipiranga, em 1955 fixou residência em Linhares onde montou oficina mecânica.

No início dos anos 60 atuou no ramo madeireiro - Serraria "São Francisco de Paula".

A partir da década de 70 concentrou suas atividades no setor agrícola.

Nunca ocupou cargo público mas esteve sempre voltado para a causa pública e assim, voluntariamente, prestou vários serviços a bem da coletividade: aos 17 anos de idade ajudou Paco a improvisar uma balsa para

atravessar no Rio Doce o Jipe dos engenheiros da Cia Ipiranga que precisavam ir ao Pontal do Ouro verificar se o tipo de pedras lá existente servia para a construção da ponte; colaborou na mudança do traçado da estrada da Lagoa Durão, no acesso ao balneário das Três Pontas, na abertura de ruas e de portos para pescadores em Regência, bem como na recuperação da Igrejinha de lá; recentemente, atendendo pedido da firma Queiroz Galvão e usando um flutuante de sua propriedade colaborou transportando a sonda de uma posição para outra afim de proceder a sondagem para construção de todos os pilares da 2ª ponte, ainda no flutuante, transportou blocos de cimento de uma tonelada e meia cada para servir de âncora e permitir que o bate-estacas mudasse de uma posição para outra e fizesse a gravação das estacas de aço para confecção dos pilares; sempre que solicitado colocou seu barco e seus serviços a disposição do DNER e da firma Queiroz Galvão para transporte ou inspeção de serviços; através da imprensa falada e escrita, denunciou em 1982 e reforçou a denuncia em 1986 sobre o estado caótico em que se encontrava a Ponte Getúlio Vargas; documentou com filmagens e fotos, que remeteu para o então Deputado Federal Nider Barbosa, o deplorável estado da ponte; na enchente de 1979 foi incansável no socorro à população ribeirinha, com balsa própria transportou botijas de gás, passageiros, víveres e toda espécie de donativos destinados aos flagelados, através de mangueiras, fez baldeação da gasolina dos carros que transportavam combustível para o posto de Ailton Cardoso e não podiam chegar a Linhares por causa do rompimento da BR próximo à guarita da Polícia Federal. Sendo bom conhecedor dos canais do Rio Doce, experiência adquirida nos tempos de trabalho na balsa, fez por várias vezes, transporte de passageiros para Colatina, Regência, Povoação e fazendas das ribeirinhas.

Dia 29 de abril do corrente ano foi empossado como membro fundador da Casa de Linhares Seccional Regional do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo - SERLINHGES.

Ultimamente vem escrevendo crônicas que são publicadas no maior jornal da cidade "O Pioneiro" (xerox anexas).

Theresinha Durão Costa 12/81



# CÂMARA MUNICIPAL DE LINHARES

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PARECER DA COMISSÃO DE: CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Projeto de Decreto Legislativo de autoria do Vereador JOSE MAURO GOMES E GAMA, concedendo título de cidadão linharensense ao Sr. ATAHUALPA DUARTE CALMON COSTA.

A Comissão de Constituição e Justiça reunida com maioria de seus membros é de parecer favorável ao Projeto de Decreto Legislativo nº 494/92, que "CONCEDE TÍTULO DE CIDADÃO LINHARENSE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".

Era o que tínhamos a opinar.

Sala das Sessões, 17 de agosto de 1992

Presidente: 

Relator: 

Membro: \_\_\_\_\_



# CÂMARA MUNICIPAL DE LINHARES

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PARECER DA COMISSÃO DE: CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Projeto de Decreto Legislativo de autoria do Vereador JOSE MAURO GOMES E GAMA, concedendo título de cidadão linharensense ao Sr. ATAHUALPA DUARTE CALMON COSTA.

A Comissão de Constituição e Justiça reunida com maioria de seus membros é de parecer favorável ao Projeto de Decreto Legislativo nº 494/92, que "CONCEDE TÍTULO DE CIDADÃO LINHARENSE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".

Era o que tínhamos a opinar.

Sala das Sessões, 17 de agosto de 19 92

Presidente: 

Relator: 

Membro: \_\_\_\_\_