

O TREM VITÓRIA-MINAS

Há muitos anos meu amigo Ademir de Souza me convidava pra viajar de trem pela Vitória-Minas. Agente de turismo, viajar sobre trilhos mundo afora era sua paixão, soube que devem reservar um espaço para as coisas que preservou da ferrovia em Franca após a conclusão da reforma da estação ferroviária local que está em obras.

Em 1988, viajamos juntos por um trecho da Mogiana (Campinas-Jaguariúna) e depois pela antiga São Paulo Railway entre a vila de Paranapiacaba e o trecho da serra do Mar pela cremalheira, hoje desativada. Na época, havia feito dois projetos de arquitetura para Ademir, a sede de sua agência (Nena Turismo) e o hotel, onde colocou em cada quarto uma aquarela da série pintada pela Atalie retratando estações ferroviárias de todo o país. Estão lá até hoje. Noutra oportunidade descemos de Pedregulho a Rifaina pelos trilhos da antiga Mogiana, empreendimento turístico que foi destruído pela incúria do governo estadual. As duas viagens foram em trens turísticos mantidos pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF.

Ademir rodou o mundo sobre trilhos e sempre me contava suas peripécias, geralmente seguidas por uma piada considerada hoje politicamente incorreta. Somente agora, depois que ele infelizmente se foi, consegui me organizar pra fazer uma das suas viagens, entre Belo Horizonte e Vitória, capital do Espírito Santo.

A linha é a única de passageiros de longa distância no Brasil com viagens diárias, mantida pela Vale do Rio Doce, a gigante da mineração responsável pelo maior desastre ambiental do país, o rompimento da barragem de Brumadinho. Todos os dias, às 7 h, um trem parte de Cariacica, na região metropolitana de Vitória, Espírito Santo, com destino a Belo Horizonte, Minas Gerais, chegando por volta de 20h30 e vice-versa.

A passagem pela classe econômica é 73 reais, a executiva 103, mas a não ser pela quantidade de passageiros por vagão, não há diferença nem de poltrona, que são confortáveis. A lotação do trem chega a mil passageiros. Ao longo de seus 664 km de extensão, basicamente acompanhando o sinuoso vale do Rio Doce (atingido pela lama de Brumadinho), são 30 pontos de embarque e desembarque em cidades importantes como Ipatinga e João Monlevade no Vale do Aço e Governador Valadares, além de pequenas cidades de Minas e Espírito Santo. A Vale tem interesse direto na ferrovia e cuida bem dela, pois escoar sua produção mineira pelos portos capixabas. Estima-se que 40% das cargas ferroviárias do país passem por ela.

A viagem é longa, dura 13h30, mas não dá para entediar. Desde a partida, saindo da estação central de BH, cruzando a periferia da cidade até a capital capixaba, a paisagem vai mudando sem parar. A beleza deslumbrante das montanhas mineiras da região onde é extraído minério de ferro pela própria Vale (que deixa inacreditáveis lesões nas terras mineradas – me pergunto se realmente vamos nos safar do aquecimento global), passando pelo impacto causado pela paisagem do vale do Rio Doce com seus meandros, morros arredondados de pedra, corredeiras, pequenas cidades e fazendas, até chegar à beira do mar. A paisagem geográfica e humana é atraente, mesmo dentro do trem, com um entra e sai contínuo de gente. Parece aquele filme do Padinha, “Procissão de coisas e gente”.

Alimentação não é problema. Circula o tempo todo pelos vagões um carrinho de lanches e o vagão restaurante fornece refeições boas e simples a baixo custo. É possível caminhar o tempo todo pelos vagões, de cabo a rabo do comboio. A viagem é silenciosa, agradável, tranquila. Os banheiros são limpos constantemente, há uma equipe da Vale a bordo que inclui limpeza, alimentação e segurança, inclusive para descer e subir ao trem. A confusão fica apenas para a chegada em Vitória, na estação Pedro Nolasco. Mil pessoas desembarcando ao mesmo tempo na pequena

estação gerou filas e caos ao trânsito do local. Ademir tinha razão em convidar os amigos para essa viagem.

Mauro Ferreira é arquiteto