

# Sem trem, cidades do Norte viram 'vilas fantasmas'

1120302

Ivan Batista

Até a metade deste século, alguns lugarejos cortados pela ferrovia ligando o Espírito Santo a Minas Gerais experimentaram um estágio de desenvolvimento impressionante. Eram aglomerados ativos de intensa atividade comercial, social e até cultural, mas perderam seu principal estímulo de progresso com a desativação das estações de trem ou com a mudança do traçado da linha. Nessas condições estão hoje Taboal, Barbados, Acioli, Baunilha, Pedro Palácios, Aricanga, Itapina e outros lugarejos que só são identificados pelo nome em alto relevo nas paredes do que antes eram movimentadas paradas das composições de passageiros. Para muitos moradores, as cidades surgidas com a ferrovia são agora "vilas fantasmas" em plena decadência. Baunilha, distrito de Colatina e terra natal do senador João Calmon, quer voltar a crescer, mas encontra sérios obstáculos com relação ao espaço físico.

Durante algumas décadas, a região Norte capixaba transformou-se numa espécie de "eldorado" devido à importância da ferrovia construída pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Itapina, por exemplo, tornou-se o principal centro de comércio, superando Colatina. Era através dos trens que a riqueza da região — café, madeira e gado — chegava a diversos pontos do Espírito Santo e do território mineiro.

Alécio Esperandio, de 74 anos, é um saudosista e descreve a fase áurea de Itapina. "Aqui era um lugar de muito progresso. Hoje, só serve para gente velha que está aposentada", comenta. Ele mora no distrito há 49 anos e acompanhou a fase de crescimento do lugar devido à importância da ferrovia integrando os Estados de Minas Gerais e do Espírito Santo.

## Sonho

Sentado num banco de madeira na rua principal de Itapina, Alécio relata o período de "euforia econômica" da região. Itapina era uma espécie de centro de comércio, atraindo homens de negócios de Colatina, Itaguaçu, Itarana e outros pontos da região. Nos trens da Vale eram embarcados milhares de sacas de café, madeira e gado.

"Eu cheguei aqui em 1942 e só se



Foto de Gildo Loyola

Os momentos que antecedem a passagem do trem geram muita expectativa

falava em progresso", conta o velho Esperandio. Saliência que Itapina tinha de tudo. Afinal, a ferrovia era a principal via de acesso a outras cidades e também a Minas. Futebol, Carnaval e outros eventos destacavam-se no lugarejo, tudo indicando que se transformaria numa grande cidade.

Tudo não passou de um sonho. Até 1965 o desenvolvimento era uma marca registrada em Itapina, mas logo em seguida ocorreu a decadência. Muitos comerciantes fecharam seus estabelecimentos e recorreram a outros centros para continuar a atividade. "A Vale matou Itapina", diz Alécio Esperandio, referindo-se ao fechamento da estação. Hoje, o trem passa transportando passageiros, mas a parada dura menos de um minuto.

Quem passa pela rua principal — Elza Castiglioni Rosa — se depara com construções datadas do início do século. É uma prova de que Itapina tinha tudo para ser uma grande cidade. Hoje, cerca de duas mil pessoas estão morando no distrito. Os moradores vivem da agricultura, pois não existem indústrias ou outras frentes de trabalho.

"Itapina regrediu", afirma o agricultor Mário Fernandes Passos, que testemunhou a fase de progresso do distrito. Ele chegou ao lugarejo em 1948, quando circulava muito dinheiro face ao intenso comércio. "Era uma euforia aqui", lembra. Itapina tinha três clubes de Carnaval e a festa atraía gente de toda a região. Aos poucos tudo foi acabando e hoje Itapina, é chamada de "vila fantasma".

O comerciante João Alves de Sou-

za, que está morando no lugarejo desde 1950, recorda que "Itapina era melhor do que Vitória". Para ele, o lugar virou uma ilha, referindo-se à não falta de conclusão da ponte e à construção da BR-259, do outro lado do rio. "Ficamos praticamente isolados. Isso aqui é terra de aposentados", brinca.

Ele acusa os políticos pela atual situação em que se encontra Itapina. "Na fase de euforia econômica do distrito, as autoridades não deram a menor importância. Hoje, temos que nos contentar com essa fase de decadência". A estação de Itapina foi desativada há cerca de cinco anos. Apesar da tranquilidade reinante no distrito, os moradores não escondem a decepção pelo fim do movimento comercial e das opções para ganhar dinheiro.

Muitos moradores sentem saudades de Barbados da década de 60. As perspectivas eram excepcionais pois, com a estrada de ferro estimulando os investimentos, a cidade só poderia progredir. Havia casas comerciais e um forte indicativo de desenvolvimento. Hoje, Barbados mais parece uma imensa favela. A decadência vem de muito tempo e não há nenhuma perspectiva de reverter esse quadro.

## Decadência

Dois trens de passageiros paravam diariamente em Barbados, tanto para Minas quanto para Vitória. Também havia composições de carga, com mercadorias de todas as espécies e qualidades que abasteciam o lugar. "Muita gente morava aqui", diz um habitante,



Foto de Ivan Batista

Antes agitado centro comercial, Itapina vive hoje total tranquilidade

apontando para a rua principal do local — que igualmente parece triste e nostálgica.

Taboal é outra vila em decadência. Está mais para um lugarejo fantasma do que para uma vila. O aspecto de abandono chega a ser agressivo. Não há nada que chame a atenção dos solenitos passageiros. Na verdade, eles nem mesmo sabem que acabaram de deixar um lugarejo que até a década de 60 prometia ser um núcleo desenvolvido do município de Colatina.

Se a desativação das estações da Ferrovia Vitória/Minas trouxe para algumas localidades ao longo do Vale do Rio Doce o desastre econômico, também influiu para a desarticulação dos eventos culturais e até mesmo forçou o desaparecimento de muitas festas regionais. Este é o caso, por exemplo, de Cavalinhos. Além de perder seu poder econômico, Cavalinhos também deixou de realizar festas religiosas bastante disputadas no Norte do Estado. "Vinha gente de todos os lugares para a nossa festa", revela um antigo morador.

Além das 15 localidades que foram prejudicadas com a desativação das estações de trens, entre Vitória e Baixo Guandu, existem outras vilas inexpressivas que também tiveram seu apogeu econômico em função da estrada de ferro, mas que entraram em decadência com a mudança de traçado da linha férrea. Essas igualmente nasceram, se expandiram e depois entraram em decadência, afungentando investimentos e pessoas em busca de melhores alternativas de sobrevivência.

## Para prefeito, prejuízos

O prefeito Dilo Binda afirmou que se sente frustrado com o descaço das autoridades da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), ao comentar a desativação das estações de trem em vários lugarejos que experimentaram anos atrás uma escalada de desenvolvimento. Segundo ele, a iniciativa da empresa estatal trouxe sérios prejuízos para as populações de Itapina, Barbados, Baunilha, entre outros pontos de parada obrigatória das composições de passageiros.

Ele frisa que a CVRD foi uma desbravadora em toda a região, porém frustrou muita gente. "Analisando a questão pelo lado social, a Vale não serve mais à população e isso tem sido muito penoso ao longo dos anos", salienta. Dilo Binda nasceu em Itapina, um dos antigos distritos de Colatina, que entrou em decadência pouco antes da década de 70.

O prefeito lembra que a Vale ignorou o papel social que deveria continuar prestando aos moradores de vários lugarejos. "É de se lamentar esse quadro que existe hoje. Realmente, Baunilha, Itapina, Barbados, dentre outros aglomerados, tornaram-se vilas fantasmas. É a expressão mais correta para medir o grau de abandono".

Na tentativa de ver Itapina sair desse marasmo econômico, Dilo Binda estuda a possibilidade de terminar a ponte que dá acesso ao distrito pela rodovia BR-259.

## Baunilha está abandonada

Cortado pela BR-259, o distrito de Baunilha, a 15 quilômetros de Colatina, já experimentou prosperidade em função da Ferrovia Vitória/Minas. Ostenta hoje, entretanto, um quadro de abandono, tendo poucas casas, além de duas pequenas mercearias e dois bares. Para se ter uma idéia do processo de decadência, em 1953 existiam 18 casas comerciais, três padarias e dois açougues no local.

Desde 1948, quando a estação ferroviária foi desativada, Baunilha deixou de crescer. O comerciante Pedro Ferreira Dias, que trabalha no antigo prédio da estação, lembra que a decadência começou com a erradicação da linha de trens. Baunilha, resume-se hoje a uma rua principal, que é um trecho da rodovia que liga João Neiva a Colatina.

A exemplo de outros lugarejos, Baunilha tinha tudo para se transformar numa cidade próspera. O prédio da antiga estação — hoje "Bar Baunilha" — tinha um depósito de café que muito serviu na época de exploração da ferrovia por parte da Companhia Vale do Rio Doce. Cereais como milho, feijão, arroz, além de madeira, eram embarcados ali.

Terra natal do senador João Calmon, o distrito de Baunilha não se expandiu nas últimas décadas. O comerciante Pedro Ferreira diz que a estagnação do lugar se deve aos latifundiários. "Os grandes proprietários de terras ao redor de Baunilha detestam progresso. Isso é muito prejudicial", explica.

Ele acredita na possibilidade de reverter esse quadro de abandono, citando como exemplo a mobilização dos produtores da região. "Vamos tirar Baunilha desse caos", promete. Já foi criada a Fundação dos produtores rurais do distrito. Num primeiro plano, a intenção é organizar os produtores para a criação de uma indústria de sucos.

Pedro Ferreira Dias trabalha ainda com o intuito de implantar um plano de reflorestamento, que consiste em cultivar árvores frutíferas". Baunilha tem hoje em operação indústrias de granito. Só que não existem condições de atender a ninguém, principalmente com relação a moradia. O distrito não cresceu".

Baunilha tem cerca de 1.600 habitantes, conforme recente levantamento.

BATISTA, Ivan. Sem trem, Cidades do Norte viram "vilas fantasmas". A Gazeta, Vitória, 2 dez. 1990. Ed. 1. p. 18. c. 1, 2, 3, 4, 5, 6.