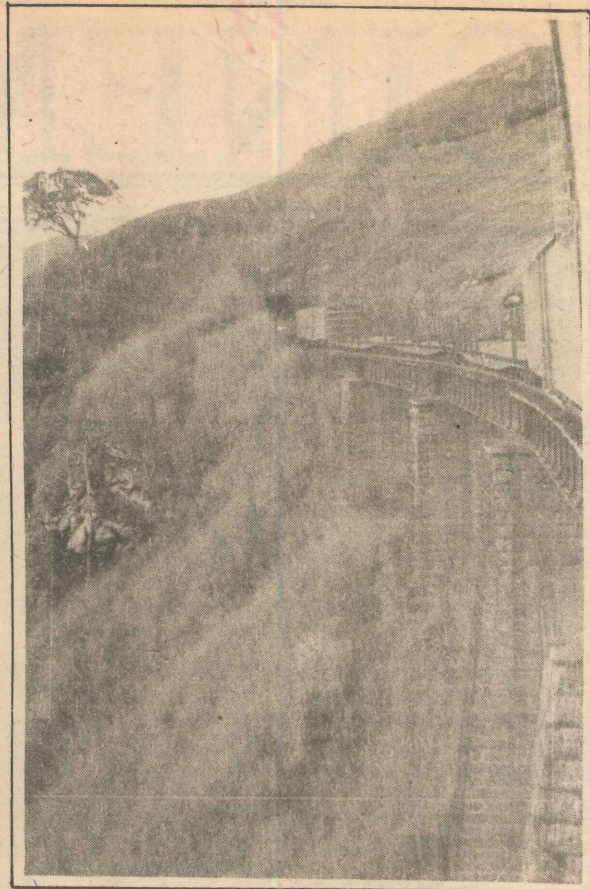




As estações, antes movimentadas com a passagem dos trens, agora relegadas a uma lembrança do passado



O viaduto entre dois túneis em Soturno. Verdadeiro desafio da engenharia construído na primeira década do século



O chefe-de-trem Waldir de Almeida Godinho e os poucos passageiros que ocupam o único vagão destinado a este fim

Por Pedro Maia
Fotos de Murilo da Rocha
continuação da 1ª página

Linha litorânea poderá reviver a Leopoldina (final)

DECLÍNIO

A partir de meados da década de 50, com o advento das estradas de rodagem, a estrada de ferro começou seu penoso declínio. A antiga "The Leopoldina Railway", que depois da Segunda Guerra passou a ser "Estrada de Ferro Leopoldina" foi pouco a pouco sendo relegada a segundo plano como transporte de passageiros, passando a operar no Espírito Santo quase que exclusivamente com trens de carga. Ramais antes movimentados, como a linha de Alegre, Guaçu e Castelo, foram desativadas por motivos econômicos e necessidades de contenção de despesas. A erradicação do café, em meados da década de 60, foi o golpe final na antiga glória da Leopoldina, que acabou por suprimir os trens de passageiros, na linha entre Cachoeiro de Itapemirim e Campos. Agora so trens de carga fazem aquele percurso, restando apenas um vagão para transporte de passageiros entre Cachoeiro e Vitória.

Waldir de Almeida Godinho há 34 anos trabalha para a Leopoldina e galgou a posição de chefe-de-trem, que no passado era um dos cargos mais importantes da empresa. Cabe a um chefe-de-trem fiscalizar todo o tráfego da composição e sua autoridade se compara a do comandante de um navio. Ele é o responsável pelo embarque e desembarque de cargas e passageiros, controlando tudo que se passa no trem. Atualmente Godinho está trabalhando na linha de Vitória a Cachoeiro, e vice-versa, ocupado com um único vagão de passageiros. Ele gosta de recordar dos velhos tempos onde seu trem era um mundo rolante:

— "No trem tinha de tudo. Fazendeiros, comerciantes, senhoras de alta classe, outras nem tanto assim, viajantes de empresas comerciais, malandros e até guardas especiais para manter a ordem. Hoje está tudo mudado. Ainda temos um razoável movimento de cargas em geral. Mas o trem de passageiros realmente acabou".

HISTÓRIAS

Ele lembra saudoso dos tempos em que a estrada de ferro era o grande veículo de transporte no interior. Recorda de fatos importantes, como as comitivas políticas nas épocas que antecediam as eleições. Nestas ocasiões o trem desempenhava uma importância vital para os candidatos que, em cada estação, durante as paradas improvisavam comícios relâmpagos, levando suas plataformas eleitorais para o povo interiorano. Quando um candidato passava em um reduto da oposição a recepção era violenta, com vaias e as vezes até brigas, que exigiam a intervenção da polícia. Os trens políticos marcaram sua época assim como a própria história, da estrada de ferro.

Também nos períodos de festas, como natal e carnaval, os trens trafegavam superlotados, com vagões extras e muito movimento. Foi num destes períodos, carnaval de 1951, que ocorreu o desastre próximo a estação de Engano, que agora se denomina Ibitiruí. Foi a maior tragédia ferroviária acontecida no Espírito Santo e foram muitos os mortos e feridos.

A velha estrada que liga Cachoeiro de Itapemirim a Vitória, continua aberta ao tráfego da mesma maneira que

há meio século. Agora, a administração da empresa está fazendo o lastreamento de brita em todo leito da linha. Por enquanto os trabalhos estão estacionados em Viana, e até o final do próximo ano deverá estar totalmente concluído. As margens dos trilhos as cidades cresceram. As ruas, antes de terra batida, são agora calçadas de paralelepípedos. Nas estações não se observa mais o movimento de antigamente. Na plataforma só se encontram os poucos passageiros que chegam e partem e os funcionários da empresa, cumprindo suas tarefas diárias. O trem tem horário de saída — de Vitória parte para Cachoeiro às 4:30 horas às segundas, quartas e sextas. De Cachoeiro para Vitória parte às 5:20 horas, às terças, quintas e sábados. O horário de chegada é um incôgnita e a viagem, de 159 quilômetros, chega a durar mais de 16 horas.

PAISAGEM

O percurso cortado pelos trilhos oferece ao passageiro lindas paisagens formadas por riachos sinuosos que correm ao longo da estrada formando quedas d'água entre as rochas. Em Soturno um viaduto se eleva nas pedras, ligando dois túneis em uma altura superior a 300 metros. Uma obra de engenharia difícil de ser executada, até mesmo nos nossos dias.

A cachoeira "Véu-de-Noiva", situada em Mathilde, é um local de grande beleza natural em torno do qual corre a lenda do suicídio de uma jovem. Mas a verdadeira origem da denominação "Véu-de-Noiva" é pelo formato da cachoeira, que deixa a im-

pressão, ao longe, de tratar-se de um longo véu despencando pela montanha.

Atualmente os passageiros da Leopoldina são lavradores, moradores na região cortada pela estrada, que não se importam muito com o tempo que o trem gasta de uma estação a outra. Os preços das passagens são irrisórios — de Cachoeiro a Vitória cobram apenas Cr\$ 80,00 — mas mesmo assim o movimento de passageiros é quase nenhum.

Entretanto, o movimento de cargas é razoável, sendo que cimento e calcário formam o grosso do transporte nos trens da Leopoldina.

ESPERANÇAS

A esperança de Waldir de Almeida Godinho, do alto de seus 34 anos como chefe-de-trem, é que a Leopoldina consiga levar adiante o seu projeto em construir uma nova linha férrea pelo litoral capixaba, partindo de Santo Eduardo, no Estado do Rio, até a capital do Espírito Santo. Este projeto está em fase final de elaboração e a implantação da Companhia Siderúrgica de Tubarão oferece todas as viabilidades econômicas para que se torne uma realidade. O transporte de calcário, abundante no Sul do Espírito Santo, garante o êxito do investimento.

Assim, a Estrada de Ferro Leopoldina, que já viveu sua época de esplendor, participando diretamente do desenvolvimento do Espírito Santo, vive dias de expectativa em torno de uma nova investida com a implantação de seus trilhos pelo litoral capixaba. Uma esperança que pode, e deve, tornar-se realidade.

NOTURNO

Quem viveu no Espírito Santo até o final da década de 40, quando as estradas de rodagem começaram a substituir os caminhos de ferro, por certo conheceu o antigo noturno, do qual hoje só resta a lembrança e uma estrada altamente deficiente, servida por um trem misto, que leva um único vagão de passageiros. Por este

tempo os trens eram considerados de luxo, com classes separadas, carros leitos, carro restaurante e até vagões especiais para autoridades e figuras políticas. Uma viagem de Vitória ao Rio demorava cerca de 24 horas e o trem era um mundo a parte, arrastado pelas velhas locomotivas movidas a carvão, que hoje são fratas de **Maria Fumaça**. Estas locomotivas despejavam no ar nuvens de fagulhas que se transformavam no desespero dos passageiros. Estas fagulhas abriam rimbos nos antigos "guarda-pos" dos viajantes e queimavam os vestidos das madames. Mas mesmo assim a viagem era uma festa que se renovava em cada estação, onde nas plataformas barraquinhas improvisadas vendiam desde o doce de leite até frutas e legumes da região.

A passagem do trem pelas pequenas localidades do interior era ponto obrigatório de reunião do pessoal do lugar, que corria a estação para saber de notícias e ver gente. O trem era o grande elo de ligação destas comunidades interioranas com o mundo exterior. Era pelo noturno que vinham os jornais, o correio e até a última moda feminina. O noturno era composto de cerca de 15 a 20 carros de passageiros com o vagão do correio e outro dos funcionários da Leopoldina. Os horários eram rigorosamente cumpridos e os atrasos só se verificavam por motivos de força maior.