

FERROVIAS

20 MAI 80

1520918

Acaba a viagem de trem para Cachoeiro



A linha Vitória-Cachoeiro, do trem da Leopoldina, agora com poucos passageiros

O abandono a que estão sujeitas as linhas de passageiros no Espírito Santo leva a crer que o transporte ferroviário está ameaçado. Quando as estradas de rodagem eram deficitárias e os ônibus escassos, os trens capixabas viajavam superlotados, o que já não ocorre hoje: valorizadas as rodovias, os vagões de passageiros da Leopoldina já não se constituem mais em uma boa opção. Restou apenas a beleza do passeio nesse lento e nem sempre confortável meio de transporte.

Texto de Júlio Fabris
Fotos Arquivo AG

O trem que ligava Cachoeiro ao Rio, deixou de operar há pouco mais de um mês. A linha de passageiros, foi suspensa, em princípio temporariamente, sob a alegação de falta de confiabilidade nos trilhos.

A composição de carga continua a trafegar. Ambas as linhas pertencem à Rede Ferroviária Federal SA — RFFSA — e são famosas pela sua morosidade: estão bem distantes da rapidez que caracteriza os trens húngaros que operam no Estado de São Paulo.

Essas linhas são significativamente mais lentas do que os trens da CVRD que ligam Vitória a Belo Horizonte e a Itabira. Em termos de lentidão, por sinal, a linha, também da Leopoldina, Vitória-Cachoeiro, bate o recorde, transformando um passeio que se faz de carro em, no máximo, duas horas, numa viagem de sete a 10 horas.

Lentos ou não, o fato é que o crescente abandono a que estão sujeitas estas linhas de passageiros e a antiguidade de suas máquinas e de seus vagões de passageiros, fazem levantar a suspeita de que as poucas linhas férreas para passageiros ainda existentes no Espírito Santo estão ameaçadas, ficando restritas apenas ao transporte de carga. A própria linha que leva a Cachoeiro só funciona para os passageiros

porque seus dois vagões, um de primeira classe e outro de segunda, simplesmente não fazem diferença alguma dentro da composição, basicamente composta de vagões para transporte de minério. Então, aqueles dois solitários — e quase sempre vazios — carros de passageiro, continuam.

Já houve época, quando as estradas de rodagem eram deficitárias e quando os ônibus eram escassos, em que os trens capixabas, viviam superlotados e constituíam praticamente a única opção de transporte. Contudo, o tempo passou, o transporte de passageiro foi sendo relegado a um plano inferior, valorizou-se as rodovias, e hoje os trens da Leopoldina viajam quase vazios.

Aparentemente, apesar de o trem de passageiro que vai de Cachoeiro ao Rio de Janeiro estar suspenso, parece não ser ainda desta vez que eles desaparecerão. Em princípio, espera-se que em breve eles voltem a circular, depois de serem feitos os reparos nos trilhos. Temporariamente, pelo menos, eles continuarão existindo. A longo prazo, há um temor justificado de que eles não mais circulem: enquanto uma viagem de ônibus de Cachoeiro ao Rio de Janeiro demora em torno de seis horas, o mesmo percurso é feito pelo trem em, no mínimo, 14 horas.

A mesma razão faz com que ninguém pense em ir de Vitória a Cachoeiro de trem, ao invés de ir de ônibus. Neste último caso, há o detalhe do conforto, uma vez que

mesmo as poltronas de primeira classe não fazem jus a este nome. Apesar de a viagem poder demorar 10 horas, não há no trem qualquer carro-restaurant. Este, pelo menos, existe no trem Cachoeiro-Rio de Janeiro.

Hoje, chega-se culpar a indústria automobilística pela inversão da situação dos trens no Brasil. As estradas são excelentes — pelo menos em tese — e ninguém praticamente pensa nos trens como opção de transporte. Mesmo quando um trem moderno e rápido é posto para funcionar, algumas aberrações ocorrem: há atualmente um trem húngaro fazendo a linha Rio de Janeiro-São Paulo, mas o preço individual da passagem é de Cr\$ 600,00, praticamente o dobro da passagem de ônibus. O que ocorreu, no caso, é que ir a São Paulo de trem passou a ser programa, de final de semana. Não vingou a intenção de transporte de massa alternativo.

Incontestavelmente, as estradas de ferro no Brasil não gozam de muito prestígio na área federal. Alguns números exemplificam isto muito bem: o Brasil, o maior país da América Latina, tem oito milhões e meio de quilômetros quadrado, contando com uma rede ferroviária de 30 mil quilômetros. A vizinha Argentina que tem menos do que um terço de nova área, possui uma rede ferroviária de 40 mil quilômetros de estrada de ferro. A comparação se torna mais séria quando é feita com os países europeus: a França, com seus

era comum viajarem 300 ou mesmo 400 pessoas no noturno da Leopoldina. Muitos iam de terno e gravata.

Nesta época, a linha férrea tinha uma movimentação mais intensa. Havia a opção do trem expresso, do misto e do noturno. Nenhum destes era diário, mas, da combinação deles, tinha-se a média, diariamente, de dois trens indo para Cachoeiro e dois vindo. Além disso, os trens expresso e noturno eram exclusivamente para passageiros. O noturno, o mais movimentado dos três, chegava a ter sete a oito vagões de passageiros, com capacidade para 40 cada. Entretanto, se o dia era muito movimentado, sempre se adicionava alguns vagões.

E o trem não terminava sua viagem, mas ia até Carangola. Hoje a linha Carangola-Cachoeiro já não existe mais. O transporte de carga passou a ser feito por caminhões e a Leopoldina não quis manter uma linha de passageiros deficitária. Realmente, esta linha férrea foi praticamente toda feita em função do café, como é atestado por documentos da RFFSA. Isto explica, inclusive, o estranho trajeto que ele segue: em vez de ir até Cachoeiro pelo caminho mais plano e direto, que é o da rodovia que vai até esta cidade, ele sobe pela serra até Marechal Floriano, alcançando uma altitude máxima de quase 800 metros, para depois descer até Cachoeiro, uma cidade que está a 26 metros de altitude.

fosse construída e optou-se por reformar a já existente. Nada mal. Contudo, caso a ferrovia pelo litoral tivesse sido construída, a outra que vai a Cachoeiro pela serra seria desativada.

VITÓRIA-COLATINA

Um pouco diferente parece ser a situação da ferrovia que segue até Minas Gerais através de Colatina. Enquanto o trem de Cachoeiro remanescente só circula às segundas, quartas e sextas-feiras, saindo de Vitória no incômodo horário de cinco da manhã, os trens para Itabira e Belo Horizonte são diários, parecendo também mais rápidos. O trem para Itabira sai de Vitória às 6h15m aos passos que o de Belo Horizonte deixa a estação Pedro Nolasco às 14h15m. O primeiro gasta 12 horas para alcançar Itabira, enquanto a viagem para Belo Horizonte pode ser feita em torno de 14 horas. Como se vê, a diferença em relação ao ônibus não é tão relevante: apenas quatro horas no caso do trem para a capital de Minas.

O mais interessante é que estes mesmos trens gastam pouco menos de três horas para chegar até Colatina, enquanto o ônibus despende, no mesmo percurso, o tempo de duas horas e 30 minutos. Com uma vantagem para a linha férrea: o preço da passagem para Colatina é de Cr\$ 33,00, enquanto o ônibus custa mais que Cr\$ 100,00. Talvez por essas razões estes trens sejam bastante utilizados: tanto o que vai a Belo Horizonte quanto o que serve a Itabira costumam sair de Vitória com 600 a 700 passageiros todos os dias. E o chefe de estação, Gelson Freire, diz que o "movimento ultimamente está fraco".

Também as composições não são pequenas. Até Itabira costumam ir oito carros de primeira classe e cinco de segunda; até Belo Horizonte seguem cinco carros de primeira e quatro de segunda. Há o adicional de que os trens são de passageiros, unicamente, não havendo transporte de carga junto com o de passageiro. Segundo Gelson Freire, o número de passageiros a usar a linha teve um crescimento razoável após a crise da gasolina. A movimentação destas ferrovias está expressa no número total de passageiros que nela trafegam: contando os que pegam o trem em outras

Vagões quase vazios, num passeio de segunda classe

GAZ 20 MAI 80



A represa do rio Jucu, no caminho para Cachoeiro

300 mil quilômetros quadrados, tem 35 mil quilômetros de rede ferroviária. Em termos de superpotências, então a comparação se torna uma covardia: a União Soviética que possui a maior rede ferroviária do mundo. Tem por volta de 640 mil quilômetros de estradas de ferro; os Estados Unidos, que têm uma área pouco maior do que do Brasil, possui 500 mil quilômetros em sua rede ferroviária.

VITÓRIA-CACHOEIRO

Enquanto isso, nossos trens não vão bem dos trilhos. Principalmente no Espírito Santo. Aqui, uma linha serve à região Sul, partindo de Vitória, e outra à região Norte, também partindo da capital do Estado. A linha do Sul, indo até Cachoeiro, e daí ao Rio de Janeiro, pertence à RFFSA, vulgo Leopoldina; a do Norte, pertence à CVRD. A primeira destas estradas de ferro data do início do século, tendo sido construída pelos ingleses. A antiguidade de seus trilhos pode ser atestada pelo fato de que os dormentes da linha são às vezes de jacarandá, peroba e outras madeiras abundantes na época. Havia época, afirma Gelson Freire — ex-bilheteiro da linha e que atualmente é chefe de estação na Vale do Rio Doce — que

Antigamente, eram nestas montanhas, na região próxima à BR—262 que ficavam as plantações de café. Hoje, estas colheitas são escoadas pela rodovia. A causalidade fez com que esta linha férrea se tornasse impraticável em termos de trens rápidos. Mesmo hoje, caso se queira instalar um trem mais veloz, que se rivalize com o ônibus, é impossível devido ao exagerado número de curvas da estrada de ferro, além de suas inúmeras subidas e descidas. Como não faz sentido uma linha somente de passageiros e como o café já encontrou outro meio de transporte, para ser levado ao ponto de destino, a Leopoldina passou a transportar minério de ferro para Volta Redonda, calcário e mármore, junto com os carros de passageiros. Atualmente, o minério de ferro segue até Cachoeiro e daí é colocado em outra composição que vai até o Rio de Janeiro.

Fez-se recentemente um plano para se construir uma outra ferrovia pelo litoral que funcionaria como meio de escoamento do minério de ferro até Santo Eduardo, município de Campos, seguindo daí para Volta Redonda. Acontece que não houve dinheiro suficiente para que esta ferrovia

citadas que não Vitória, o número total de passageiros em uma viagem excede a dois mil. E, de fato, estes trens são de grande importância para as pequenas cidades do interior. Para se ter uma idéia, antes de entrar em Minas eles passam por Fundão, Aricanga, Piraqueçu, Colatina, Baixo Guandu, aí sim alcançando Aimorés.

No Estado, as linhas da RFFSA decaíram, ao passo que as da CVRD estão mantendo sua intensa movimentação, ainda que, pelo menos aparentemente, nestas últimas o transporte de passageiro continue sendo deficitário. É bom lembrar que Cachoeiro do Itapemirim já foi o maior entroncamento ferroviário do Estado, contanto com linhas para Marataízes e Castelo, além das de Vitória, Carangola e Rio de Janeiro. Esta última, por sinal, tem ainda uma grande importância para os pequenos agricultores, que a utilizam para transporte de suas mercadorias, geralmente em reduzida quantidade. A própria linha Cachoeiro-Vitória ainda tem essa importância para os moradores dos povoados que atravessa. Para os pequenos agricultores e comerciantes do interior, a desativação não é interessante.

Trem da Leopoldina: apesar de tudo, um bonito passeio

Ainda que não consiga, nas atuais condições, substituir o ônibus como meio de transporte, o trem da linha férrea Cachoeiro-Vitória é, sem dúvida alguma, uma grande atração turística. Passando por pontes, túneis, matas ainda invassadas, vales e cachoeiras, o trajeto desta linha férrea mostra o que há de mais exuberante na natureza capixaba. A lentidão do trem, neste sentido, colabora na apreciação da paisagem.

O transporte de passageiro por esta linha está ameaçado, pois não é nem de longe uma fonte de renda: hoje cerca de 40 pessoas utilizam o trem em cada viagem. A maioria indo de uma cidadezinha cruzada pela linha férrea até outra,

Por esses motivos talvez fosse o momento de se pensar em um aproveitamento turístico, como foi feito no Paraná, com a linha da Litorina.

O trem parte de Vitória às 5 horas. Começando seu trajeto na linha do mar, em pouco tempo ele alcança a altitude de 400 metros. Em menos de duas horas, cruza a represa antiga do rio Jucu. Depois, alcança uma estação no interior de Domingos Martins e às 9 horas chega a Marechal Floriano, que está a 520 metros de altitude. Posteriormente, o trem passa por uma série de pequenas cidades, cujas vidas, por sinal, estão intimamente ligadas à sua existência. Após passar por Matilde, um pequeno lugarejo que não chega a ter mil habitantes, divisa-se um dos mais bonitos panoramas de toda a estrada: um riacho que corre ao lado da linha férrea desemboca repentinamente de uma altura de cem metros, passando a correr por um vale,

enquanto o trem continua seu caminho, fornecendo uma visão realmente cinematográfica.

Por volta de 11 horas, o trem passa pelo ponto mais alto da estrada, em Ipê-açu, a 780 metros de altura. Ao meio-dia alcança a pequena cidade de Vargem Alta, já no município de Cachoeiro. A partir daí o caminho é só descida. E o ponto culminante ocorre na localidade de Soturno, quando o trem passa pela Pirambeira do Soturno: em uma das curvas da estrada aparece um amplo vale, enquanto o trem desce margeando o precipício com os trilhos suspensos por pequenas pontes. Durante todo o caminho, ele passa por quatro túneis, sendo que dois deles encravados na própria pedra.

O trem costuma chegar a Cachoeiro por volta de 15 horas. Como passeio turístico, é um dos melhores que se pode fazer no Espírito Santo.