



**FRANCISCO NAS REDES**

Após completar três anos de eleição, papa lança conta no Instagram no dia de São José, que teve celebrações também em BH.

FOTOS: LEANDRO COUR/EM/D.A. PRESS

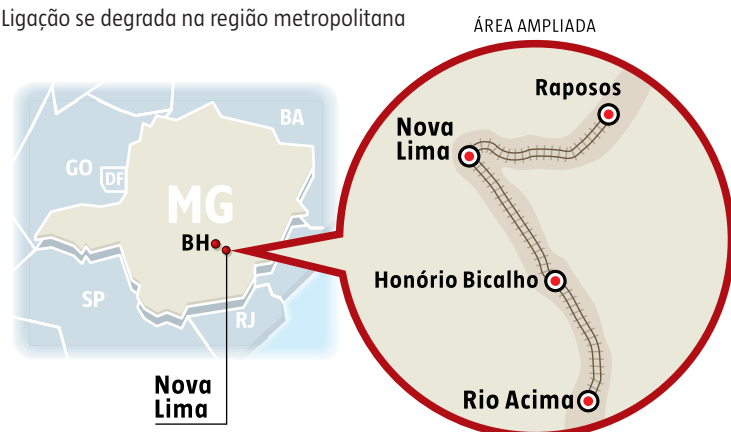


## PELOS TRILHOS DO ESQUECIMENTO

FERROVIAS QUE CONTAM HISTÓRIA DA OCUPAÇÃO DO PAÍS SÃO CONSUMIDAS POR ROUBOS, FERRUGEM E EROSÃO, SEM REAÇÃO OFICIAL. NA GRANDE BH, TRECHO QUE PODERIA SER OPÇÃO DE TRANSPORTE É SAQUEADO E INVADIDO

### CAMINHOS PERDIDOS

Ligação se degrada na região metropolitana



MATEUS PARREIRAS

Seguindo as margens do Rio das Velhas, a estrada de ferro que já transportou trabalhadores e riquezas entre as minas de Raposos, Nova Lima, Rio Acima e Ouro Preto foi a última parte da Ferrovia Dom Pedro II a ser construída, em 1888. Os mesmos trilhos vieram a suprir, na década de 1960, a necessidade de transporte de passageiros da Grande BH, com a entrada em circulação dos trens suburbanos, extintos em 1996. Em um momento em que se tenta reativar o sistema de transporte de passageiros por ferrovias no cinturão de cidades ligadas a Belo Horizonte, caminhos como esse estão sendo perdidos pelo abandono, invasões e roubo de patrimônio público, sem perspectivas de uso econômico ou cultural. Mas, esse é apenas um pequeno capítulo de um grande enredo de desprezo pela história, desperdício de dinheiro público e descaso com a infraestrutura de transportes que o Estado de Minas começa a contar hoje. Esse roteiro passa também pelos monumentos ao desperdício erguidos no traçado do que deveria ter se integrado à chamada Ferrovia do Aço, que ligaria Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, mas nunca operou de fato. E faz escala na Zona da Mata, onde a Ferrovia Leopoldina desaparece diante da completa inação dos órgãos do patrimônio e da área de transportes, como mostrará amanhã a segunda parte desta reportagem. Um pedaço da memória da ocupação do país que vai sendo engolido pela ação do tempo, pela omissão oficial e pelos saqueadores.



Trilhos praticamente sumiram sob a terra em ponte abandonada: estrutura subaproveitada

Em 2012, o sonho de moradores da porção Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte de ter uma ligação por ferrovia com locais de trabalho, estudo e lazer foi revivido, quando o governo estadual anunciou projetos que dependiam de verbas federais para linhas ligando Belo Horizonte a Nova Lima, Sabará, Betim, Contagem e Sete Lagoas, previstos para entrar em obras a partir de 2014. Contudo, apenas a Linha A (Betim/Belvedere via Eldorado) está em estudo de viabilidade econômico-financeira pela Metrominas. As demais "serão incluídas no planejamento metropolitano", de acordo com a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de BH.

Da última vez que circulou em um dos vagões do trem metropolitano de Belo Horizonte, o electricista Juscimar Pereira Oliveira, hoje com 36 anos, morador de Honório Bicalho, em Nova Lima, era ainda adolescente. "Usava muito o trecho de BH a Rio Acima. A gente preferia acordar bem cedo para pegar o trem, porque na ponta do lápis era mais barato que fazer a viagem de ônibus. Ainda mais porque eram poucas linhas de coletivos naquela época", lembra. Da janela de sua casa, o electricista podia ver o trem passar. Agora, vê apenas o mato crescer naquela direção, enquanto trilhos e dormentes desaparecem pelas mãos de saqueadores. "Carregaram os trilhos quase todos e demoliram a estação de Honório Bicalho. Um absurdo o descaso que está isso daqui. Acho que, se não vier o trem de passageiros agora, pelo menos um trem turístico como o que circula em Raposos traria benefícios para a nossa cidade", pondera.

A estrada de ferro de Nova Lima a Rio Acima era parte da malha concedida à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Foi devolvida, como várias outras em Minas, com a edição de resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de 2013. Os trilhos são agora de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e as demais estruturas, como as estações, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

LEIA MAIS SOBRE FERROVIAS PÁGINA 18

**ATACAREJO**  
**O BARATO DO BAIRRO**

	Peixe Surubim em Postas <b>RS 17,90</b> Kg		Linguiça para Churrasco Atalaia <b>RS 6,98</b> Kg
	Arroz Branco Meu Biju Pacote 5 Kg <b>RS 10,98</b> Unid.		Lava Roupas Líquido Ariel 3 L <b>RS 39,98</b> Unid.

**ATACAREJO BARREIRO (VIASHOPPING)**  
Av. Afonso Vaz de Melo, 465

**ATACAREJO ELDOorado (BIG SHOPPING)**  
Av. João César de Oliveira, 1.275

**ATACAREJO PAMPULHA**  
Av. Pedro I, 402

Ofertas válidas até 27/03/2016 ou enquanto durarem nossos estoques na Rede Atacarejo. Garantimos a quantidade mínima de 10 unidades/quilos dos produtos aqui anunciados ou enquanto durarem nossos estoques. Para que o atendimento aos nossos clientes seja cada vez melhor, nos reservamos o direito de limitar por cliente a quantidade de produtos anunciados. Proibida a venda de bebidas alcoólicas para menores de 18 anos, se for dirigir, não beba. Fotos meramente ilustrativas.

FOTOS: LEANDRO COURI/EM/D.A.PRESS



TRECHOS ABANDONADOS DO QUE DEVERIA SER A FERROVIA DO AÇO SÃO EXEMPLO EVIDENTE DE DESCASO COM O DINHEIRO PÚBLICO. APENAS DE BH A ITABIRITO HÁ SEIS TÚNEIS E QUATRO VIADUTOS INOPERANTES

# RUMO À ESTAÇÃO DESPERDÍCIO



Estruturas remanescentes da Ferrovia do Aço apodrecem no tempo, cortando comunidades que não são beneficiadas pelos gastos, criando espaços ocupados por criminosos e passagens que ligam nada a lugar algum

MATEUS PARREIRAS

Cortando comunidades pobres, com altos índices de violência, e servindo de espaço para desmanches de veículos e assaltantes, as estruturas abandonadas da Ferrovia do Aço são um exemplo gritante de desperdício do dinheiro público. Desde 1973, quando começou a ser construída, a ligação férrea entre Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro jamais teve um vagão sequer circulando em muitos trechos, como o de Belo Horizonte a Itabirito, passando por Sabará. Só nesse segmento, foi abandonada uma sequência de seis túneis e quatro viadutos.

É em Sabará, na Grande BH, que boa parte dessa estrutura é avistada como monumentos ao desperdício. Uma sequência de quatro túneis entre os morros do município está entre os nove quilômetros desse tipo de passagem que foram esquecidos. Terminaram inundados, pichados e depredados. O local, ainda que reconhecidamente perigoso, por figurar como cenário de vários crimes, é ainda usado

por trilheiros que desafiam a sorte entre os caminhos abertos entre o mato e os desmanches de veículos – que, depois de “depenados”, são incendiados. Uma dessas passagens foi bloqueada e a água acumulada chega à altura do joelho. Sinais da década de 1970 mostram há quanto tempo esses monumentos ao descaso estão abandonados, a não ser pelos morcegos que se dependuram no alto da estrutura de concreto.

Pouco antes, oito pilares que nunca suportaram trilhos se erguem sobre a rodovia MG-05 e o Rio das Velhas, no caminho para Sabará. No meio deles, a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) continua a servir de caminho para o escoamento da produção de minério de ferro e aço de Minas Gerais, e ainda é trajeto da única linha férrea diária interestadual do Brasil – um exemplo de como é importante esse tipo de transporte, bem ao lado das demonstrações de desperdício.

## A ESTRADA QUE FOI ROUBADA

Em Honório Bicalho, dos trilhos que deveriam seguir o curso do Rio das Velhas, na ligação entre Raposos e Rio Acima, restaram menos de 500 metros. Casas invadiram áreas de domínio da ferrovia, plantas encobrem a linha férrea, antigas casas de arquitetura ferroviária foram invadidas e descaracterizadas, enquanto barracões e garagens foram erguidos no antigo caminho das locomotivas. “Há quadrilhas especializadas que chegam armadas e usam caminhões com braços hidráulicos para içar e levar os trilhos, que não são vigiados. Para impedir isso, só com tombamento e guarda dos órgãos responsáveis”, afirma Paulo Scheid, da organização da sociedade civil de interesse público (Oscip) Trem de Minas.

Há estruturas históricas, como as pontes de aço sobre o Rio das Velhas, entre Raposos e Nova Lima, que também se acabam sem qualquer cuidado ou manutenção. Os vãos entre os trilhos foram cobertos por terra e brita, transformando a passagem numa estrada precária para carros, motocicletas e carroças. Em um dos pontilhões do trecho, em Raposos, os trilhos praticamente desapareceram, soterrados para possibilitar a passagem de veículos. Incrições que fazem referência à antiga ferrovia estão descaracterizadas pelo roubo de letras e por pichações. O avanço das invasões na área de domínio e sobre as estruturas da ferrovia vai engolindo peças antigas da estrada. As casas em terreno invadido acabam sendo construídas em áreas alagáveis nos períodos chuvosos, o que representa ameaça aos moradores.

Para o professor Antônio Prata, chefe do Departamento de Engenharia de Transportes do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas (Cefet-MG), a realidade mostra a necessidade de circulação dos passageiros dessas regiões, e os trechos são viáveis, ainda que feitos por veículos leves sobre trilhos, menores do que trens e metrô. “São ligações muito importantes, mas essa falta de destaque nos investimentos do setor ferroviário é o mesmo que vemos no metrô de BH, que há décadas aguarda o funcionamento da linha Barreiro/Calafate”, compara. Para o especialista, o Estado tem perdido com essa falta de variação na matriz de transportes. “A Estrada de Ferro Vitória-Minas consegue cumprir uma função de transporte interessante, ainda que às vezes regionalmente, ligando BH, Ipatinga, Governador Valadares e as cidades do Espírito Santo”, exemplifica.



Trilhos em operação criam contraste com monumento ao desrespeito

## FALTAM PROJETOS E INTERESSADOS

Os trilhos, viadutos e túneis abandonados da Ferrovia do Aço e os que restaram da ferrovia de Raposos a Rio Acima são de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Segundo o departamento, esse patrimônio vem sendo cedido às prefeituras dos municípios cortados pelas ferrovias. Mas, especificamente para os trechos citados pela reportagem, não há ainda nenhuma ação de concessão, seja para reativação ou uso diverso.

Para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) “a melhor forma de preservar esse patrimônio é com a sua utilização e funcionamento”. A maneira de fazer isso, segundo o instituto, é por meio de parcerias. “O Iphan prima por estabelecer parcerias com entidades interessadas em dar uso aos bens. Nesse âmbito, convidamos as prefeituras dos municípios a manifestar-se objetivamente a respeito de interesse na manutenção, utilização e guarda dos bens, destinando-os ao uso sociocultural.” Por enquanto, apenas a Estação Ferroviária de Raposos é alvo de processo de avaliação, com objetivo de instalação de um centro cultural e outros equipamentos para a comunidade.

### ENQUANTO ISSO...

#### ...REDESCOBERTO TRECHO NO CERRADO

As valas que cortaram o cerrado para servir de leito a um dos trechos originais da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) foram reencontradas em Naque, no Vale do Rio Doce – parte do segmento que deveria levar a Diamantina, no Vale do Jequitinhonha, mas que foi desviado para o Vale do Aço. Esse destino foi abandonado após a extração de minério de ferro ter transformado o mapa econômico do Brasil e assim mudado o rumo da ferrovia, inicialmente concebida para escoar café. A descoberta do trecho sem trilhos se deu após investigação histórica da revista Caminhos Gerais.

LEIA AMANHÃ  
DESCASO APAGA MEMÓRIA FERROVIÁRIA NA ZONA DA MATA

em.com.br  
Veja no portal vídeo dos trechos abandonados na Grande BH

13

## GERAIS



ELAS TAMBÉM ESTÃO NA PASSARELA

Detentas de Minas trocarão uniforme padrão masculino de tamanho único por modelo produzido por elas próprias. Meta é ajudar na autoestima e ressocialização.

PÁGINA 15

## PELOS TRILHOS DO ESQUECIMENTO

ESTRUTURA FERROVIÁRIA SUCUMBE EM TRECHOS COMO O DA ZONA DA MATA, ONDE ESQUELETOS DE TRILHOS E DORMENTES TESTEMUNHAM O DESCASO DE ÓRGÃOS DE TRANSPORTE E PATRIMÔNIO

## CAMINHOS CONSUMIDOS PELA FERRUGEM

MATEUS PARREIRAS  
Enviado especial

São Geraldo – Para vencer os 350 metros de altura da subida desde a Estação São Geraldo até a serra, a locomotiva a vapor precisava de uma parada de 40 minutos para ajustes mecânicos, e outra no meio do caminho, para abastecer a caldeira com a água que minava dos morros. A subida pelos trilhos de aço era lenta. Fazia a máquina queimar muita lenha, enquanto cuspiam fumaça preta pelas passagens escavadas nos rochedos e nos túneis em meio à mata atlântica. No alto, as recompensas da Estação Mirante: leite queimado no copo para as crianças e uma visão vasta dos vales da Zona da Mata. Trens como esse, da Ferrovia Leopoldina, de 1883, tornaram viáveis as viagens de longa distância e o transporte de cargas Brasil a fora. “Os vagões iam sempre cheios, com estudantes de Viçosa, trabalhadores de Juiz de Fora e a gente indo passear no Rio de Janeiro ou em Ubá”, recorda-se a empresária Maria Helena do Carmo Lima, de 69 anos, uma das últimas a viajar na linha. Mas nem a importância histórica para o país, nem o valor cultural são suficientes para impedir que ferrovias como essa se deteriorem, por não interessarem a concessionárias ou aos órgãos de defesa do patrimônio, que assistem passivamente à deterioração do acervo, enquanto o país continua a escoar sua produção por estradas de rodagem precárias e caras.

Aos poucos, a Ferrovia Leopoldina vai sendo apagada da história por ferrugem e erosão, em um retrato da situação de vários trechos que faziam parte dos pacotes de concessões do governo federal, negociados a partir de 1996. Em 2013, com a Resolução 4.131 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), começaram a ser devolvidos por serem “inviáveis economicamente”. Os trilhos passaram para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit); as estações e demais estruturas, para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), como vem mostrando o Estado de Minas desde a edição de ontem. Antiga administradora da Leopoldina, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é detentora de 7.080 quilômetros de linhas férreas e devolveu 742 quilômetros de “trechos antieconômicos” e 3 mil considerados “economicamente viáveis, coincidentes com segmentos priorizados pelo Programa de Investimentos em Logística”, segundo a resolução da ANTT. A agência cobrou indenização de R\$ 700 milhões pelo abandono de parte do pacote.

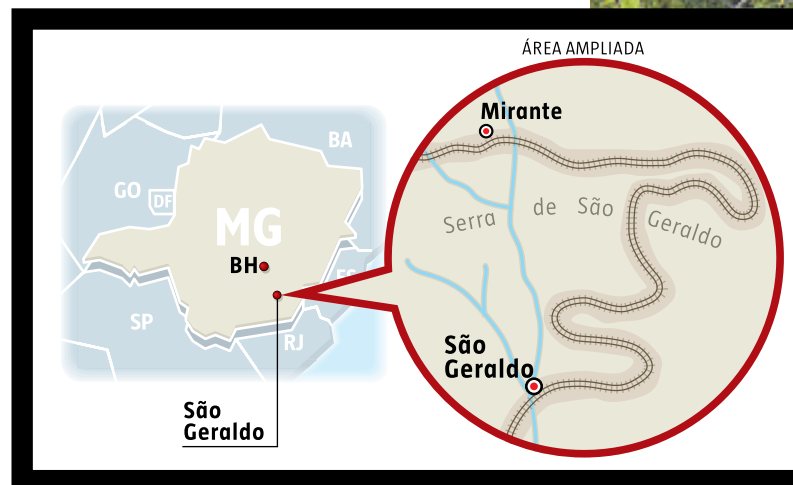
Em São Geraldo, a estação de 1880 está sendo reformada pela segunda vez, mas o restante dos trilhos de aço e dos dormentes de madeira de lei foram repassados pela FCA ao Dnit, que não cuida de nada. O patrimônio vem apodrecendo no alto da serra, a uma distância de quatro quilômetros do terminal. Para chegar até lá, só atravessando estradas rurais de terra, entre fazendas e mata fechada, onde os trilhos serpenteiam do alto ao pé da serra.

Uma das mais impressionantes seções abandonadas ainda tem estruturas dependuradas a uma altura de 20 metros, sobre uma garganta de 60 metros de comprimento. Esquecida desde 1990, quando o último trem oficialmente passou por lá, a estrada foi engolida em vários pontos por voçorocas e erosões que partiram os aterros e as contenções que a sustentavam. Pelo menos nove trechos de trilhos resistem ao desmoronamento, dependurados no ar.

**TRANSPORTE ONEROSO** Abandono que contrasta com os apelos do setor produtivo por mais investimentos em ferrovias, que são mais eficientes e seguras que as estradas de rodagem. No Brasil, o transporte ferroviário é o segundo em escoamento de cargas, com 20,7% do volume, enquanto o rodoviário responde por 61,1%. Contudo, 57% das rodovias avaliadas em 2015 por pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) são deficientes e aumentam em até 25% os custos do transporte. Para deslocar 10 toneladas por 10 quilômetros, caminhões gastam três vezes mais combustível do que locomotivas. “As concessionárias investiram nos trechos que existiam e que eram viáveis, mas quase não ampliaram nada, assim como o Estado também não o fez. Hoje, a estrutura e o investimento ferroviário do Brasil são irrisórios”, considera o professor Antônio Prata, chefe do Departamento de Engenharia de Transportes do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas (Cefet-MG).

## MAPA DA DEGRADAÇÃO

Percurso está se perdendo na Serra de São Geraldo



Para o integrante da organização da sociedade civil de interesse público (Oscip) Trem de Minas, Paulo Scheid, essas trocas de posse dos trilhos e a falta de políticas de conservação facilitam a deterioração do patrimônio ferroviário. “O assunto se tornou complexo, passando pela administração de diversos entes do Estado e os próprios órgãos gestores desconhecem a extensão desses bens”, afirma. Para ele, a questão vai da perda do valor de memória à impossibilidade de aproveitamento econômico. “Estamos perdendo um patrimônio que conta a história da ocupação do nosso país. Pior ainda é o desperdício. Se não usamos essas estruturas para reativar o transporte ferroviário, pelo menos não deveríamos desperdiçar recursos que já foram gastos para construir, usando os espaços como secretarias, unidades de saúde, bibliotecas, centros culturais”, disse. “É uma covardia os órgãos que deveriam primar pela proteção do patrimônio ferroviário jogarem isso para prefeituras e iniciativa privada. Principalmente aquilo que foi abandonado pelas concessionárias. Nunca cuidaram desses trechos e os deixaram deteriorar, para finalmente devolver”, denuncia Antônio Prata.



Abandonado por concessionárias e pelo Estado, acervo ferroviário é saqueado e sucateado em São Geraldo

LEANDRO COURI/EM/D.A.PRESS



DO TRECHO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA VIZINHO À SERRA DE SÃO GERALDO RESTARAM APENAS RUÍNAS, SEGMENTOS ESPARSOS DE TRILHOS E RESQUÍCIOS DE DORMENTES QUE NÃO FORAM ROUBADOS



FOTOS: JUIZ DE FORA/EM/D.A.PRESS

Peças da memória ferroviária, como antigo reservatório que abastecia caldeiras, sucumbem ao descaso, assim como vestígios da ocupação propiciada pela estrada de ferro, entre eles a pequena capela que resiste de pé

## A VIAGEM QUE VIROU MEMÓRIA

MATEUS PARREIRAS  
Enviado Especial

São Geraldo – Desbravar as ruínas da antiga Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) é como reviver na imaginação o movimento dos trens de cargas e passageiros que se deslocavam entre a Zona da Mata e o Rio de Janeiro, em meio aos montes mineiros e a Serra do Mar. Uma jornada de recordações para quem já esteve na janela de um dos vagões. “Dos paredões de pedra minava água limpa. As folhas verdinhas das avencas deixavam a mata como um jardim. Em Viçosa, tinha um pão com presunto delicioso. No alto da serra, a meninada tomava leite queimado. Era um dia inteiro até Juiz de Fora. Para o Rio, a gente pernoitava nos beliches dos vagões-leito”, lembra a empresária Maria Helena do Carmo Lima, de 69 anos, de São Geraldo, na Zona da Mata. Ela usava o trem como transporte para a escola, um internato salesiano em Viçosa. Em 2007, 17 anos depois do fechamento da estrada de ferro, ela voltou para ver os trilhos

de suas memórias completamente abandonados. “Não é possível que uma parte da história que está bem aqui, perto da gente, fácil de recuperar, possa se perder por falta de ações do poder público. Temos o sonho aqui em São Geraldo de que um dia o trem vai apitar de novo”, espera.

Passados nove anos, a equipe do Estado de Minas trilhou o mesmo percurso feito pela empresária e encontrou o que resta da ferrovia sendo engolido pela mata. De São Geraldo até a serra de mesmo nome se atravessam vias de terra difíceis para veículos que não sejam fora de estrada, cruzam-se córregos, porteiras de fazendas e capoeiras. Pelo caminho, dormentes de madeira e trilhos de aço que são patrimônio público se transformaram em cercas e até em bancos para prostrar nas propriedades rurais.

Na estrada aberta sobre o leito da velha EFL, enferruja sob pés de goiaba um grande cilindro de ferro rebitado e escuro, suspenso por dois pilares de pedras de arquitetura ferroviária. É o reservatório que abastecia a cal-

deira da locomotiva, ainda com a alavanca que era acionada pelo maquinista. Atrás, estão estruturas de alvenaria e tubulações de metal que levam a um dique construído para acumular água da montanha.

Ali perto, uma pequena capela de pau a pique com paredes rachadas e telhas quebradas resiste de pé no meio de um pasto. Pelas frestas da porta trancada dessa antiga construção dá para ver o interior organizado para as preces da semana santa e imaginar os passageiros do trem fazendo sinal da cruz ao passar por ali.

**ABRINDO CAMINHO** Os cortes que dividiram montanhas em duas mostram que, mesmo para a engenharia de 200 anos atrás, as rochas não eram páreo para explosivos e picaretas nas mãos de escravos. Por todo o percurso, caminhos foram abertos nos morros para tornar o trajeto dos trens mais retilíneo e permitir um melhor deslocamento das composições. É num desses cortes, logo após a passagem pelo reservatório abandonado, que os primeiros rastros dos trilhos da

ferrovia aparecem, despontando intercalados do piso enlameado e recoberto de mato alto e ervas com espinhos.

Vasculhar o mato em busca dos trilhos traz surpresas, como encontrar barras de aço mais conservadas e expostas, nas quais ainda se consegue ler algumas marcas, como o nome da fabricante, a indústria paulista Cobrasar. Mas, é uma trilha mais perigosa do que se parece. Não apenas pelas cobras, aranhas e escorpiões que se abrigam nas ruínas. Várias valas de drenagem ainda abertas e com mais de um metro de profundidade estão encobertas pelo matagal, algumas escondendo quinas de peças de aço afiado e enferrujado. Uma queda pode causar ferimentos graves.

Em locais mais planos, também ocultos pela vegetação, há poços de drenagem de antigos córregos e pântanos perfurados para sugar a água que poderia inundar o caminho dos trens. No meio dos seixos arredondados do que antes foi um pequeno lago ou charco, um desses poços abertos no solo chega a ter oito metros de profundidade.



Da Estação do Mirante, que se destacava pela vista que lhe valeu o nome, restaram paredes cercadas por mato. Outras construções só resistem porque foram ocupadas por famílias como a de Maria Madalena



## DEPREDAÇÃO SÓ PIORA O DESCASO

A estação mais próxima de São Geraldo é a do Mirante, da qual restam apenas paredes. O mato invadiu todos os cômodos que um dia acomodaram funcionários da ferrovia e passageiros. A vegetação cresceu tanto que ultrapassou a altura do telhado. Das janelas que ainda enquadram o vale, uma visão ampla da paisagem da Zona da Mata, razão para o nome do terminal. Se por um lado a tinta que traz o nome da Estação Mirante está quase apagada, as pichações, grafites e nomes de pessoas que lá estiveram estão gravados na estrutura com destaque, uma depredação que só amplia o cenário de abandono.

Depois da estação, os trilhos de aço desaparecem num pasto para só ressurgir depois de densa mata, que só pode ser transportada a golpes de facão. Lá se encontra o primeiro trilho suspenso. De perto, as duas linhas paralelas de aço enferrujado ainda com dormentes aparentam solidez. Mas parte da drenagem parece ter se rompido com o tempo e a chuva escavou sob a estrada de ferro um buraco com cerca de 15 metros. A fenda em si tem aproximadamente 10 metros de comprimento.

O mato mais uma vez fecha e a duras pe-

nas reaparecem os trilhos bem atrás de um casarão de arquitetura ferroviária com remendos e intervenções recentes, sustentando as ruínas do que se tornou uma habitação invadida. De dentro da casa, uma senhora surge com tecido e agulha na mão. Maria Madalena da Silva, de 45 anos, afirma que se mudou para a construção há 20 anos, e diz que seu marido é que “encontrou” o local. “Desde que me mudei o trem já não passava mais por aqui e os trilhos estavam todos abandonados. Meu marido toma conta de tudo aqui. Foi ele quem achou a casa, que estava toda cheia de mato, e trouxe a gente para cá. Capinou e arrumou tudo, mas ninguém vem mais aqui”, disse.

Seguir o caminho da ferrovia adiante, só escalando um morro íngreme, fechado por capim que o facão não corta, até os trilhos voltarem a percorrer a serra. Passam ao lado de um local usado ilegalmente para derrubar a mata atlântica com motosserras. Várias árvores de grande porte à margem da estrada de ferro foram derrubadas e cortadas em forma de mourões de cerca, algumas partes já sendo usadas para a função em pastos delimitados pelo arame farpado.

**SEM INTERESSE** A Valor da Logística Integrada (VLI), controladora da Ferrovia Centro-Atlântica, informou que a Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), assim como bens móveis e imóveis contidos nela, “não fazem mais parte da concessão da FCA desde 2013, quando foram devolvidos para a União e passaram a ser geridos pelo Dnit”. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) informou que “não há bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário” em São Geraldo e que “não está trabalhando diretamente com projetos de restauração, conservação em bens ferroviários, mas sim para a consolidação de um programa de destinação dos bens de valor histórico, artístico ou cultural, integrantes do Patrimônio Cultural Ferroviário, que passarão, após eventual declaração de valor, à responsabilidade da autarquia”.

De acordo com a assessoria de imprensa do Dnit, desde 2013 um projeto está em análise pelo departamento para implantar um circuito ferroviário denominado Trem das Serras de Minas, que privilegiaria o trajeto turístico de municípios da Zona da Mata como Astolfo Dutra, Coimbra, São Geraldo, Ubá, Viçosa e Visconde do Rio Branco.

### MEMÓRIA

#### Estrada ligada ao ciclo do café

A ferrovia nasceu diante da necessidade das fazendas de café da Zona da Mata de escoar a produção para Rio de Janeiro e Espírito Santo, trazendo de volta manufaturados. O primeiro trecho, de 38 quilômetros, foi inaugurado em 1874, entre Leopoldina e Além Paraíba, com a presença do imperador dom Pedro II. Nos anos subsequentes, chegou a englobar outras ferrovias, como a primeira brasileira, a Ferrovia Mauá, somando malha de 3.200 quilômetros. Com o declínio do café vieram as dificuldades, que culminaram na época da Segunda Guerra Mundial. O governo federal estatizou a via em 1950, mas outra vez a atividade enfrentou dificuldades econômicas, com vários trechos sendo paralisados em 1965. Atualmente, parte do traçado pertence à Ferrovia Centro-Atlântica.

em.com.br

Veja no portal vídeo dos trechos abandonados da Estrada de Ferro Leopoldina