



**LEI SECA ENTRE AS MAIS RIGOROSAS**

Leonardo Guimarães mora nos EUA e considera excessivo o limite para o consumo de álcool no Brasil.

PÁGINA 25



FOTOS: ARQUIVO PESSOAL

A morte do presidente Getúlio Vargas, em 24 de agosto de 1954, sepultou também um grande empreendimento em Minas. Iniciada seis anos antes, a estrada de ferro para ligar Belo Horizonte a Itabira e Peçanha saiu de cena muito antes de receber os trilhos, dormentes, passageiros e cargas. O projeto ficou na memória de quem trabalhou nos serviços de terraplenagem e na construção das estruturas tornando-se mais um retrato na parede das novas gerações. A expectativa era tamanha nas comunidades, para ver o trem passando, que os túneis em obra na zona rural recebiam a visita até de estudantes, como mostra a foto de 1953

# FERROVIA FANTASMA

Linha férrea BH-Itabira-Peçanha, que começou a ser construída há 60 anos e foi abandonada, deixou túneis, bueiros, cortes e outras obras perdidas no mato. Projeto é exemplo de desperdício do dinheiro público

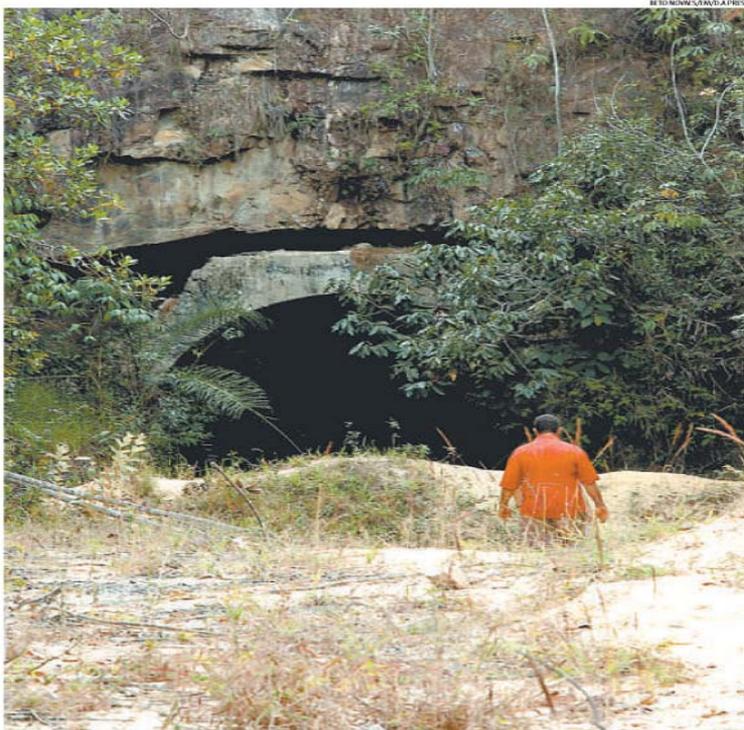
GUSTAVO WERNICK

Impossível não ficar em pânico, com os olhos arregalados e o coração na boca, durante uma viagem de Belo Horizonte a Joazeiro, no Vale do Aço, pela rodovia BR-381. Curvas perigosas, trânsito pesado de caminhões, sinalização deficiente e pista de péssima qualidade são elementos suficientes para transformar os 108 quilômetros numa sucessão de sobressaltos. O sinal de alívio vem com a possibilidade de construção de uma via alternativa para carros de passeio, cortando caminho por Santa Luzia, Taquaraçu de Minas, Nova União, Bom Jesus do Amparo e Itabira. A expectativa é de que, até o fim do ano, a Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (Setop) conclua os estudos de viabilidade da nova rodovia para, então, deslanchar o projeto.

A proposta do governo anima os municípios, embora muitos moradores, principalmente aqueles com mais de 60 anos, prefiram dar uma de São Tomé e esperar para ver. E crer. O problema é que ainda se sentem escaldados por projetos que saíram do papel, mas ficaram pela metade, perdidos e abandonados, sem qualquer serventia. Os de boa memória se lembram, com detalhes, do trecho para interligar Belo Horizonte a Itabira, num total de 100 quilômetros, cujas obras iniciadas em 1948, no governo do presidente Eurico Gaspar Dutra (de 1946 a 51), foram paralisadas sete anos depois, deixando de 5 a 6 mil trabalhadores ao deus-dará e a população, à espera do trem que nunca apitou.

O investimento, a preços de hoje, estaria em torno de R\$ 1 bilhão, calcula o empresário Erio Viana, que chefiava o trecho da Construtora Orlando Ferreira Pinto em Santa Luzia, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Nessa cidade, cerca de 70% das intervenções ficaram prontas, situação bem diferente de outras que viram apenas cortes, terraplenagens e promessas.

Dividido entre a sua casa em Belo Horizonte e São Paulo (SP), onde é diretor de uma empresa, Viana conta que o projeto da ferrovia, que teria 27 túneis e uma ponte sobre o Rio das Velhas, entrou em colapso em agosto de 1954, com o fim do governo de Getúlio Vargas (1882-1954), sendo aposentado, em definitivo, quando Juscel-



BELO HORIZONTE, ANDRÉ A. PERES

Com 120 metros de comprimento, o túnel do Bairro Bonanza, em Santa Luzia, é o retrato da estrada que morreu antes de nascer

ino Kubitschek assumiu a presidência, em 1956. A nova administração privilegiava as rodovias, em detrimento do transporte ferroviário, relegado a segundo plano. Dutra e Getúlio eram defensores das ferrovias, enquanto JK era totalmente rodoviário e impulsionou o setor. No início do governo de Jânio Quadros, em 1961, houve intensa movimentação para dar fim aos ramais ferroviários deficitários", conta Viana. Ele afirma que seria inviável hoje reconstruir a estrada com as estruturas já existentes e que não receberiam manutenção durante várias décadas.

**SEM TRILHOS** Ao longo dessa ferrovia fantasma, que cortaria partes da Serra do Espinhaço, se prolongaria depois até Peçanha, no Vale do Rio Doce, e nunca recebeu trilhos e dormentes — a não ser um trecho na região do antigo Matadouro Municipal, no Bairro São Paulo, na Região Norte da capital, retirados tempos depois — há muitas histórias contadas pelos principais protagonistas da empreitada, conduzida pelo extinto Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), do então Ministério de Viação e Obras Públicas: encarregados dos serviços, topógrafos, operários, trabalhadores dos armazéns de alimentos e outros. De Itabira, um dos maiores centros de minério do mundo, a Peçanha, não houve qualquer tipo de intervenção.

Se tem um ar de mistério, a memória do projeto também está recheada de muita indignação. "Com a estrada de ferro, acredito que o desenvolvimento dessa região teria sido bem diferente, com mais oportunidades, renda e emprego. Na época, era uma grande esperança para todo mundo, o trem era um transporte barato", analisa o comerciante Raimundo Pinto Magalhães Primo, o Só Pito, de 79, morador de Nova União, a 59 quilômetros de BH. Ao voltar a um dos trechos em que quebrou muita pedra com a marreta e operou um trator, ele conta que ninguém era indenizado pelo governo federal. E nem reclamava: "Final, quem era doído de brigar com Gaspar Dutra ou Getúlio Vargas?". pergunta.

LEIA MAIS SOBRE A FERROVIA PÁGINAS 26 E 27