



A TRANSCANADIANA

DIÁRIO DE BORDO 1

Não sei quando, nem por que razão comecei a tratá-la por Transcanadiana. Talvez, ela seja chamada, assim, no Brasil. Quem sabe algum folheto passou pelas minhas mãos e havia nele registrado este codinome. Buscando vasculhar a memória, pergunto: Será que eu inventei essa denominação? Claro que não, provavelmente há algum paralelo na nomenclatura, com a sua congênere mais importante – a Transiberiana.

O fato é que, oficialmente, aqui no Canadá, esta estrada de ferro é a Western Transcontinental The Canadian, para os de fala inglesa, e simplesmente Le Canadian para os francofônicos. O uso do adjetivo, no lugar do substantivo – The Canadian, Le Canadian – já dá uma impressão que ela é tão importante, que dispensa o uso do substantivo “ferrovia” para se saber ao que se refere a adjetivação “canadiana”. Enfim, nesta América Setentrional todo mundo a conhece e ela é famosa o suficiente para dispensar apresentações mais detalhadas, até porque há muito tempo ela é notícia, como mostra esta imagem de jornal extraída da internet.



Depois de vários anos, projetos, planos, hipóteses e conferências na agenda, cá estamos nós, Eliseu e eu, na Estação Ferroviária de Toronto, numa salinha VIP, duas horas antes da saída do trem que nos propiciará atravessar o Canadá de oeste para leste, passando por cinco regiões do país. No mapa que se segue, extraído do site da empresa ferroviária, o percurso realizado por nós é o marcado em vermelho.



A expectativa é grande, não apenas pela extensão a ser percorrida (cinco mil e quinhentos km), como pelo tempo da viagem (quatro noites e quase quatro dias completos), sem contar a falta de experiência em transcurtos deste tipo, pela exiguidade do sistema ferroviário no Brasil. Como frisei na mensagem enviei a alguns amigos, estamos aqui, com um olhar de criança, à espera da novidade tão esperada.

Como todos os sistemas, este tem suas condutas, seus códigos, seus procedimentos e tudo isso é novidade, para nós. Os anúncios são feitos pelo alto falante num inglês rápido e num francês de péssima qualidade, já que estamos partindo de uma região – a British Columbia – que é anglofônica. É isso mesmo: até onde pudemos nos informar, embora o inglês e o francês fossem originalmente línguas oficiais no Canadá, hoje, nas regiões de colonização inglesa, pode se escolher, na escola básica e média, outras línguas estrangeiras, para se aprender no lugar do francês. Têm sido escolhidos o mandarim, o espanhol e o português, segundo o jovem da locadora de veículos que nos deixa na estação. Provavelmente, o mesmo não acontece no Quebec, a região canadense que compreende o território de colonização francesa, onde o francês é a língua cotidiana, mas onde todos devem e sabem falar o inglês.

Voltando ao *Le Canadian*, eu ia informando que é preciso certo *savoir faire* para realizar a viagem. Começou com a preparação das malas, que têm que ser pequenas e portar apenas o essencial para a viagem. Antes de entrarmos na tal sala VIP, já despachamos os volumes maiores que viajam no vagão bagageiro, após mil

malabarismos para levar o que achávamos que seria importante. Com certeza algumas coisas nem serão usadas e outras tantas farão falta.

Em seguida, somos tomados pela curiosidade sobre o trem, quando descobrimos que ele é, exatamente, o que está na terceira plataforma. Percebemos que não se destaca muito dos outros que estão destinados a percursos mais curtos, ou seja, criei expectativas demais quanto ao nosso veículo de viagem nos próximos dias, mas ele não deixa de ser elegante com seus vagões prateados e o símbolo amarelo e vermelho da Via Rail Canadá, cujo lema é: *A MORE HUMAN WAY TO TRAVEL*. Será?



Em nossos bilhetes, consta a indicação da Cabine B, no carro 39, embora o nosso comboio tenha 21 composições. Finalmente, autorizam a entrada, todos se levantam ao mesmo tempo e, rapidamente, passamos pelo controle de bilhetes, começamos a percorrer a plataforma com pressa e, logo, descobrimos que nosso vagão era o primeiro, o que significa que ele será o último do trem, quando a locomotiva der partida.

Cada vagão tem uma moça à porta, que se apresenta como a “atendente”. Ela nos dá as boas vindas, ajuda a subir e vai fazer quase tudo o mais durante os quatro dias seguintes: arrumar a cabine, ordenar a sala de convívio social, dispor os lanches sobre a mesa, repor o que for necessário, limpar os banheiros do corredor etc.

Nossa “ferromoça” (que neologismo horrível!) chama-se Stéphanie, é jovem, alta e gordinha, como quase toda a tripulação. Está sempre com cara de cansada e nunca penteia direito seus longos cabelos lisos e negros. Este ar desleixado não ajuda a valorizar seus olhos que são lindos e sua pele que parece a de um bebê. Como ela nos deu a opção – inglês ou francês – eu optei pela segunda, mas me arrependi porque ela é menos fluente que eu no idioma dos descendentes do Asterix.

Aos poucos, vamos descobrindo como é o trem. As seis ou sete primeiras composições, logo atrás da locomotiva, têm bancos comuns, dois a dois de cada lado do corredor, os quais são ocupados pelos passageiros que fazem apenas partes do percurso completo. Vai ver que há os que fazem todo o trajeto, o que não deve ser nada confortável, mas muito mais econômico. No entanto, não ficamos sabendo, porque há uma espécie de porta de isolamento desta parte do trem em relação ao restante, o que não deixa de ser um ato de segregação espacial.

Em seguida, vêm dois vagões com pequenas mesas, onde são servidos lanches para os que viajam com tarifas mais econômicas e que podem ser usadas por todos nós, nos intervalos, para apoiar o computador, jogar cartas ou apenas ver as revistas e livros que estão disponíveis. Na sequência, está o vagão, onde se encontra instalada a cozinha, seguido pelo mais elegante de todos – o do restaurante, ao qual têm acesso os portadores de bilhetes de custo mais alto. Há duas fileiras de mesas de quatro lugares, dispostas junto às janelas com o corredor ao meio. As toalhas são brancas como numa propaganda de Omo. O arranjo da mesa é todo europeu: vasinho com flores, guardanapos de pano, tudo milimetricamente disposto.

Seguem-se mais seis ou sete vagões, destinados a acomodar os portadores de bilhetes mais caros, segundo quatro tipos de acomodações: a) bancos, cada um com dois lugares, um de frente para o outro, em que os passageiros vão sentados, sem privacidade em relação aos corredores, nos quais sempre tem gente passando todo tempo – são espaçosos, comparativamente aos da Empresa Andorinha e muito mais em relação aos dos aviões, mas devem ser cansativos para o percurso inteiro, porque se passa a noite sentado; b) pequenos cubículos, que se fecham ao corredor por cortinas, onde há três bancos, sendo que dois deles se reclinam muito, formando quase uma cama, durante a noite, e o terceiro nada mais é do que um assento acolchoado sobre um vaso sanitário – achei um horror! isso significa que alguém fica usando o vaso na frente do outro, podendo ser vislumbrado do corredor, se o vento balançar a cortina; c) leitos ou couchettes, como eles dizem, que são camas, uma em cima da outra, como beliches, diretamente acessíveis pelo corredor, de onde estão separadas por uma cortina – quem opta por este tipo de acomodação, passa o dia sentado na cama, se não quer ficar nas áreas de uso social ou se acomoda nas cadeiras não ocupadas por outros passageiros ; d) cabines que

podem ser para duas ou para três pessoas, fechadas com portas, o que garante toda a privacidade, cada uma delas com sua janela servida por persiana.

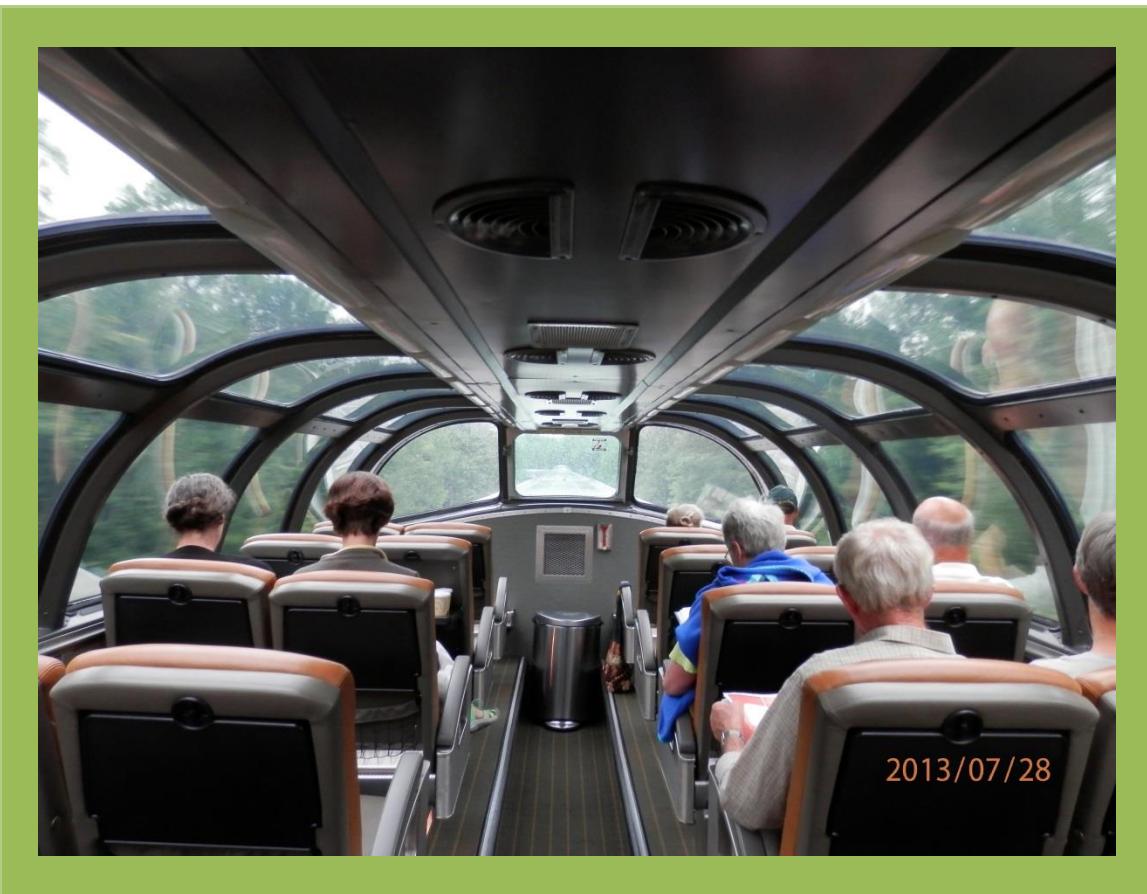


Assim, que chegamos à nossa cabine, às 20h, meia hora antes de o trem deixar a estação, ficamos surpresos de ver duas cadeiras estofadas, quando esperávamos duas caminhas. Depois, fomos entender que, para o período noturno, as cadeiras são dobradas e ficam abaixo das camas que descem segundo um sistema de deslizamento, uma acima da outra, também formando o que seria um beliche. Além disso, há, na cabine, um cubículo fechado com o vaso sanitário privativo e uma pequena pia que, quando não está sendo usada tem uma prancheta que se dobra cobrindo-a e compondo uma mini mesinha de apoio. Achamos tudo ótimo, mas ainda estávamos inquietos, até utilizarmos e vermos que era bem confortável o banheiro do corredor, de uso coletivo, destinado ao banho. Como bons brasileiros, nossa vontade de água, herdada de nossos ancestrais indígenas, não sossegou, enquanto não fizemos a experiência. No decorrer dos dias, vimos que quase ninguém toma banho, o que significa que ele está sempre desocupado e limpo.

Viver nesta cabine requer habilidades e planejamento. Não há espaço para se abrir simultaneamente as duas malas. É preciso pensar bem o que vai ficar dentro delas e o que pode ser pendurado no exíguo “guarda roupa” que deve ter 15 cm de largura onde se acomodam quatro cabides. As bolsinhas de couro que estão afixadas nas paredes servem para colocar os mapas, caderninhos de anotações, relógio, anéis, colar e brincos (não adianta imaginar que poderia abrir mão destes penduricalhos, porque estou no *Le Canadian*). Onde guardar a camisola e o pijama? Olhamos aqui, olhamos ali e Eliseu encontrou uma solução: eles ficaram bem acondicionados no pequeno cofre que há num cantinho da cabine!



Na parte final do nosso vagão, que, como frisei, é o último, há uma sala de estar, com cadeiras e duas mesinhas pequenas, onde é servido o cocktail de boas vindas – champagne e canapés. Acima deste vagão e de outros três, formando o que seria um segundo andar, há uma composição toda de vidro, incluso no teto de onde se pode apreciar as paisagens do alto e para o alto e tirar fotos com maior comodidade, não fosse o fato de que o ar condicionado está sempre ligado com temperaturas baixíssimas para nós brasileiros.



Enfim, no conjunto, o *Canadian* é confortável, sem ser luxuoso. Um ponto que destaco como muito bom é o do serviço de alimentação. Tanto o café da manhã é muito completo, do tipo continental, como o almoço e o jantar são bem feitos, com quatro ou cinco opções de pratos principais (camarão, carneiro, filé, massas), precedidos de salada ou sopa e sucedidos pela sobremesa e o café. Além disso, nas salas de estar social, das 6h às 23h, café, chá, biscoitos, croissants e frutas estão servidos ininterruptamente.

De vez em quando, vem algum anúncio pelo alto falante: - uma estação que se avizinha, onde podemos descer por 10 minutos ou por uma hora; - uma catarata a ser observada ao lado direito, - um pico elevado à esquerda; - a orientação para alterar o horário no relógio, porque mudamos de fuso horário; - a última chamada para os que almoçam na primeira ou na segunda turma; - um convite a visitar a área

de venda de lembranças da viagem – camisetas, jaquetas, bonés, imãs e outras coisinhas com a propaganda da empresa.

Estamos atravessando cinco regiões canadenses, também chamadas de províncias, de oeste para leste. Elas correspondem, do ponto de vista político-administrativo, aos estados brasileiros, guardadas as diferenças, e não têm paralelo com as nossas grandes regiões, que não se constituem efetivamente em unidades de poder político. Aquelas pelas quais passamos são: 1) British Columbia, cuja capital é Victória, embora seja Vancouver, como pouco mais de dois milhões de habitantes, sua cidade mais importante; 2) Alberta, cuja capital é Edmonton, com 730 mil habitantes; 3) Saskatchewan, que tem como sede Regina; 4) Manitoba, com sua capital Winnipeg, que tem 630 mil habitantes; 5) Ontário, cuja capital é Toronto, com 2,5 milhões de habitantes e onde se localiza a capital do país, Ottawa.



Há, ainda, regiões por onde a Transcanadiana não passa. A leste e a nordeste, tem-se: Quebec (onde estão Montreal e Quebec, duas entre as maiores cidades), New

Brunswick, Nova Escócia, Labrador e New Foundland. Ao norte: Yukon, Northwest Territories e Nunavut.

Durante o percurso, “cruzamos” quatro fusos horários diferentes e, como viajamos de oeste para leste, estamos “perdendo” uma hora a, cada vez, que ultrapassamos seus limites oficiais e esta é sempre uma razão de muita explicação pelo alto falante, porque se alteram os horários de refeições e os formatos delas – brunch no lugar de *lunch*, café continental no lugar de café canadense – conforme o momento do dia em que essa mudança ocorre e as conveniências da empresa ferroviária, no que tange às equipes de trabalho e seus horários.

Aliás, adaptar-se aos horários de alimentação aqui não é simples. O almoço, por exemplo, é servido em dois grupos – o das 11h e o das 12h30. O jantar às 18h e às 19h30, ou seja, mesmo escolhendo o horário mais tarde, isso é bem cedo para nós, quando estamos de férias. Somente na última noite da viagem vão possibilitar um horário mais tarde de jantar, tipo ceia às 21h. Fica tudo mais estranho para o nosso relógio biológico, considerando-se que é verão e que o sol está desaparecendo entre 22 e 22h30.

A velocidade média do trem é baixa, por razões de diferentes ordens: - no primeiro trecho, porque a travessia das Montanhas Rochosas, pelas diferenças de altitude e pelos traçados mais sinuosos, exige cuidados; - em dois ou três momentos do dia, em função de o nosso trem tomar uma via secundária, à espera da passagem de um trem de carga; - ao se aproximar de uma estação, quilômetros antes, o trem começa a diminuir seu ritmo de deslocamento para garantir segurança das passageiros e moradores; - perto de alguns elementos destacáveis da paisagem, para que os passageiros possam fotografar uma catarata ou um vale de um rio, o trem também passa quase parando.

As chegadas às estações e as passagens pelos trens de carga me despertaram muita curiosidade.

No caso das estações, porque isso significa oportunidade para ver a “cara” das cidades, num país em que elas não são numerosas, quando nos distanciamos da Costa Pacifica ou da Atlântica. Como mal saímos de Vancouver, vamos começar a atravessar as Rochosas e, depois, vamos cruzar o país por planícies agrícolas, nosso percurso é aquele referente à presença de muitos parques de preservação natural, uma urbanização rarefeita e uma ocupação humana do território agrário pouco densa, pelo tamanho das propriedades e pelo alto grau de mecanização. Assim, somente nas estações, podemos ver gente andando e carros circulando.

No caso da passagem dos trens de carga, o que encanta é observar como são longos. Depois de vermos dois ou três, Eliseu resolveu filmar a passagem de um deles, e isso demandou mais de três minutos, e eu me pus a contar os vagões, o que

totalizou 125 componentes, afora a locomotiva dianteira e a traseira. As composições são de todo tipo e se misturam no mesmo trem, adaptadas para inúmeros tipos de produtos a serem transportados. Num deles, eu notei: vagões para minérios, automóveis novos, cereais, pranchas de madeira, placas de alumínio da Alcoa e outros fechados como containers, nos quais, presumo, havia outros produtos industrializados.

Vendo essas tripas enormes deslizando pelos trilhos, é impossível não lembrar quantos caminhões deixam de circular pelas estradas, quanto combustível se economiza, como se diminui a emissão de gases na atmosfera e, por cima de tudo, o quanto caem os custos do transporte na definição do preço final dos produtos. É inacreditável o fato de que o Brasil havia iniciado a implantação de seu sistema ferroviário na segunda metade do século XIX, um pouco depois, apenas, dos países europeus que se industrializavam e abandonou completamente esta opção, no século XX, priorizando o rodoviário, tão pouco próprio para um país de grande extensão.

Fazer esta viagem, como a estamos realizando, sem paradas para permanecer num ou outro ponto do trajeto, apesar de todas as novidades e experiências suscitadas, requer certo controle de “espírito”. Não recomendo aos inquietos, superativos, distraídos demais, pouco curiosos e, sobretudo, às crianças de menos de dez anos. Também não serve para quem não curte observar lindas paisagens e delas depreender culturas diferentes, histórias singulares e modos de viver o tempo e o espaço peculiares.

Num período de disseminação rápida da informação, é um desafio permanecer dentro do trem, sem acesso cotidiano à internet. Num momento da história da humanidade, em que é preciso saber tudo que está acontecendo, do importante ao desimportante, e divulgar a todos, cada ato do seu cotidiano pelo Facebook, é difícil valorizar este tempo relativamente longo em que você tem que estar com suas observações, suas leituras ou fazendo seus registros escritos ou fotográficos... Enfim, estamos desconectados!

É difícil, nos dias de hoje, estar consigo mesmo, o que uma viagem como esta propicia todo tempo. Eu recomendo esta experiência, mas não suponha quem me lê, que ela é, necessariamente, interessante para todos!

Julho de 2013

Carminha Beltrão