



A TRANSCANADIANA

DIÁRIO DE BORDO 2

Eu sei que sou geógrafa e isso ajuda, às vezes, a ter maior sensibilidade para apreciar um transcurso como este que estamos realizando.

No Canadá, como no Brasil, as paisagens naturais e culturais não se sucedem tão rapidamente como na Europa, continente em que centenas de anos de ocupação intensa vêm alterando cada quilômetro do território e oferecendo, a quem viaja e nele vive, uma variedade enorme de experiências paisagísticas em percursos relativos curtos, dificultando ao estrangeiro perceber o que resulta das dinâmicas da natureza e o que foi resultado da ação da sociedade.

Aqui, no Canadá, a taxa de ocupação demográfica é muito baixa, considerando-se os padrões técnicos de exploração da natureza no período contemporâneo. Além disso, as latitudes elevadas (o que significa temperaturas muito baixas, quase sempre negativas), a menor possibilidade de exploração econômica do território, bem como a cultura da preservação do quadro natural facilitam que percebamos, de modo mais claro, como se compõe o uso do território, distinguindo mais facilmente as paisagens naturais daquelas desenhadas pela ação humana.

Sabemos que a primeira natureza, aquela composta por uma paisagem natural mesmo, não é fácil de encontrar nos dias de hoje, sobretudo em latitudes em que a vida humana se estabeleceu há vários séculos, como é o caso da faixa de terra que estamos cruzando, em que nações indígenas viveram por muito tempo e foram sucedidas pelos brancos há dois ou três séculos.

Mesmo assim, posso dizer que é possível reconhecer, no caminho, alguns conjuntos paisagísticos que se distinguem entre eles e que se alongam por centenas de quilômetros, sendo alguns mais “naturais” e outros mais resultantes da ação dos grupos humanos.

Reconheço um *primeiro conjunto paisagístico*, depois de uma hora de trem nos afastando de Vancouver, pois foi lenta a saída da grande aglomeração urbana comandada por esta cidade.

Lamentavelmente, pouco observo deste primeiro conjunto, porque saímos às 20h30 e duas horas depois anoiteceu. No entanto, sabemos que é o trecho em que o trem enfrenta a elevação das altitudes em direção às Rochosas, passando por grandes cânions, cachoeiras e por lagos elevados, até chegarmos a **Kamloops**, primeira parada do trem, na manhã seguinte ao embarque.

Acordamos neste dia e, ao abrir a janela, já nos deparamos com um lago a alguns metros do trem. Durante parte significativa do percurso, em função do grande número de lagos e rios, vemos que a ferrovia foi construída sobre um eixo de aterro tendo, dos dois lados, áreas de inundação decorrentes do degelo.



Foi muito agradável chegar à cidade de **Kamloops**, numa área do complexo das Rochosas em que ainda há muita vegetação do domínio das coníferas. Trata-se de

um aglomerado urbano de 92 mil habitantes, cuja origem em 1812 deve-se à existência, neste lugar, de um pequeno entreposto comercial.

Da janela do trem pouco se vê da cidade, mas a aparência ordenada que a paisagem urbana oferece fica valorizada pelo padrão de manutenção das construções, pela tendência a poucas diferenças sociais expressas na paisagem, como é comum neste país e, para mim, ao predomínio de telhados coloridos, muito próprios para os lugares frios, os quais acho muito bonitos.



À medida que deixamos **Kamloops** para trás vamos encontrando, cada vez mais, lagos e reservas florestais, cujas manchas arbóreas chamam atenção tanto pela altura das árvores quanto pela baixa diversidade da flora.



O trem continua a “subir” as Rochosas, passando pelas estações de **Blue River** (250 habitantes), **Valemount** (1.000 habitantes) e pelo Mount Robson, que é o pico mais elevado das Rochosas, neste país, com seus 3.954 metros, o que lhe garante o codinome de o “Monarca das Rochosas Canadenses” ou, simplesmente, “O Domo”.

Todos os passageiros buscam o melhor ângulo para registrar sua imagem; no entanto, mesmo com a velocidade baixa, a cada curva da ferrovia, a perspectiva para o registro fotográfico melhora ou piora em frações de segundos, mas mesmo com esta dificuldade aí está o baita mais de longe e depois mais pertinho.



Esta parte do percurso reconheço como um *segundo domínio paisagístico* da viagem, o da porção mais elevada das Rochosas, onde a vegetação fica mais rarefeita, fazendo sobressair com grande intensidade o azul dos rios e dos lagos, que estão plenos, neste período do ano, pelo degelo típico do verão. Nas montanhas, as rochas afloram e há apenas, aqui e ali, alguma vegetação rasteira.

Fico buscando, pela janela, uma habitação que seja para indicar que tem gente vivendo neste canto do mundo. O que encontro são alguns chalés bonitinhos, barcos a vela ou lanchas a motor atracadas, fazendo supor que as poucas construções residenciais existentes exercem função de segunda moradia, destinada ao lazer.

Após o almoço, já nos sentimos na expectativa de chegar a Jasper, onde se anuncia que poderemos descer e ficar por 30 ou 40 minutos, enquanto o trem é reabastecido. Deve ser uma estação importante porque o trânsito de passageiros é grande. Aliás, não falei ainda dos passageiros, mas acho que vou deixar isso para adiante.

Jasper tem 4.200 habitantes, está a mais ou menos 2.400 metros de altitude, o que não seria tão elevado, para quem mora no subcontinente que tem a Cordilheira dos Andes como o complexo montanhoso mais importante e seu Aconcágua com quase 7.000. Entretanto, nesta faixa climática em que estamos andando (acabo de verificar que a cidade está a mais ou menos 55 graus de latitude norte) isso é suficiente para que este núcleo seja um importante núcleo de esportes de inverno, com destaque para o esqui na neve. A existência do Jasper National Park, anunciado como um “santuário natural”, só reforça os papéis turísticos da cidadezinha e o que podemos ver é uma estação ferroviária movimentada, onde acessamos rapidamente a internet, sem ter tempo para responder tantas mensagens que entraram.

Desde Jasper, estamos na Região de Alberta, no trecho mais setentrional da Transcanadiana. Passamos por **Hinton**, com quase 10 mil habitantes e, igualmente, com funções de turismo de inverno, descendo, em direção a **Edson**, cuja população é de 8.000 habitantes. Ela está situada em patamar menos elevado de altitude e, assim, deixamos as Rochosas para trás.

Tomamos contato, então, com um *terceiro domínio paisagístico* que vai se estender pelos quilômetros seguintes, caracterizado pela presença de indústrias associadas à extração de minérios e ao beneficiamento da madeira.

Já é noite, portanto passa das 22h30, horário em que tem desaparecido o sol, quanto nos aproximamos de **Edmonton**, capital desta região, com 730 mil habitantes, em cujos arrabaldes há inúmeras indústrias, mas não consigo reconhecer a esta hora da noite a que ramos de atividades se dedicam. Nos folhetos contidos no trem, há a informação de que, nesta cidade, há um grande *shopping center*, mas a parada não prevê descida para os passageiros que fazem o percurso completo e já estamos bem acomodados na cabine vendo, pela janela, esta paisagem urbana, a primeira de maior importância em 24 horas de viagem.

Quando acordamos, após a segunda noite de sono, já mudamos pela segunda vez, de fuso horário e estamos cruzando extensas áreas planas em que a agricultura predomina, conformando um *quarto domínio paisagístico*, segundo esta simplória e pouco científica tipologia que estou elaborando. Enquanto dormíamos, passamos pelas estações ferroviárias localizadas nas cidades de **Viking** (1.100 habitantes) e **Wainwright** (5.400 habitantes).

Olhando pela janela, nas planícies extensas, predomina o trigo ainda verde, nesta altura do ano, mas há muitas áreas com colza, o que “pinta” a paisagem de amarelo. Passamos por uma extensão de cultivo de milho e vimos muitos outros tipo de culturas, que não chego a identificar porque ainda estão pouco desenvolvidas ou porque não conheço mesmo.



A exploração mineral também parece ser importante neste trecho, porque observamos algumas indústrias do setor e até mesmo duas pequenas torres, ou como se diz no Brasil, “cavalos”, de extração de petróleo. Este *quarto domínio paisagístico* é o que predomina na Região Saskatchewan e as estações pelas quais Le Canadian para rapidamente estão em cidades de pouca importância demográfica, mas que parecem ser de apoio importante para o desenvolvimento da agricultura e da mineração: **Unity** (2.147 habitantes), **Biggar** (2.033 habitantes), **Saskatoon**, capital da região, com 202.340 moradores, onde se informa que também há uma indústria de alta tecnologia. Há estações em **Watrous** (1.743 habitantes) e **Melville** (4.149 habitantes).



Chegamos, assim, à metade do percurso no limite entre as regiões Saskatchewan, que acabamos de atravessar, e Manitoba, que vamos começar a conhecer.

Eliseu registrou um lindo por do sol!

Julho de 2013

Carminha Beltrão