



2013/07/27

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 percebemos, 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