

Sobre o verde da trilha da Maria Fumaça

Categories : [Reportagens](#)

Metade do verde do Cerrado já foi devorada pelo atropelo do agronegócio, estimulado por políticas públicas e embalado por mercados internos e globalizados sempre famintos por soja e carne. Tudo facilitado por uma legislação florestal que abre alas ao corte de até oito em cada dez hectares de vegetação nos imóveis rurais. Todavia, onde bravamente sobrevive, a savana brasileira abriga paisagens de tirar o fôlego e disparar o coração.

Uma dessas valorosas paisagens se estende por onde, do início do século passado até o ano de 1973, um trem a vapor serpenteava pelas serras na região central de Minas Gerais. Incentivos políticos e econômicos ao transporte aéreo e especialmente à indústria automobilística e suas rodovias deram cabo daquele trecho e da grande maioria das ferrovias brasileiras.

Hoje percorrida por caminhantes, ciclistas e cavaleiros, a chamada *Trilha Verde da Maria Fumaça* oferece cenários e experiências únicos. Afinal, ela se estende por quase cem quilômetros para conectar o sertão mineiro às vertentes do Rio Jequitinhonha, já nos contrafortes da maior cadeia montanhosa do país, a Serra do Espinhaço.

No caminho entre o município de Monjolos e Diamantina, cidade símbolo de um passado cravejado de diamantes e Patrimônio Mundial da Humanidade reconhecido pelas Nações Unidas, cruzamos por matas e campos de altitude, rios e cachoeiras cristalinos, penhascos vertiginosos e serras monumentais.

Na localidade de Barão de Guaicuí, por exemplo, a Cachoeira do Barão chama para um mergulho após uma visita a sítios arqueológicos da Serra do Pasmar. Já em Conselheiro Mata, é possível escolher entre uma dezena cachoeiras no entorno do povoado. Em cada recanto, uma recompensa.

Avançando pelo Cerrado, também adentramos vilarejos e pequenas cidades que conservam as estações de trem que tantas gentes viram, conferimos a resistência da engenharia dos aterros e das pontes, sem falar nas incontáveis cicatrizes dos dormentes de madeira, que só vergaram ao peso do tempo.

“O potencial turístico da região é claro, pois o caminho associa natureza, história e arquitetura, das estações, das casas e dos pontilhões. Tudo ainda mais bonito pela vizinhança da Serra do Espinhaço”, avaliou Ethany Cunha, turismólogo ligado ao *Círculo Turismo Diamantes*, uma iniciativa do Governo de Minas Gerais para organizar e fomentar o turismo regional.

Caminho das pedras

Com tamanho cardápio de atrativos, o trecho aspira a ser a primeira *trilha ferroviária* do país, nos moldes que várias nações adotaram (veja abaixo). A oportunidade aponta para se manter e recuperar parte da história e do patrimônio ferroviários do Brasil e, de quebra, reforçar a conservação dos ambientes naturais. Tudo temperado com possibilidades de negócios, turismo e lazer, geração de empregos e renda.

“A partir do momento em que pessoas usarem mais a trilha, o fluxo de turistas também ajudará na manutenção do Cerrado. Mais gente ligada à natureza e ao esporte é Cerrado preservado. Antes, quanto mais abandonado (o trecho) permanecia, mais depredação acontecia”, ressaltou Alex Mendes Santos, empresário e presidente da organização não-governamental *Caminhos da Serra*.

Conforme o turismólogo Ethany Cunha, na *Trilha Verde da Maria Fumaça* deveria ser adotado um modelo turístico semelhante ao desenvolvido e aplicado na *Estrada Real*, que a tornou um roteiro cultural, ambiental, histórico e gastronômico que se estende por municípios mineiros, cariocas e paulistas.

“Falta organização, informação e divulgação sobre infraestrutura, transporte, alimentação e hospedagem para melhorar a experiência e atrair mais pessoas à trilha. Outros grandes gargalos são completar sua sinalização e identificar quem fará sua operação”, disse Cunha.

Além disso, a nobre empreitada enfrenta o descaso de órgãos governamentais, como Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Ministério do Turismo e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), bem como do Setor Privado. Todos dormitando quanto aos necessários investimentos na região.

O DNIT é responsável pelo espólio da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e, bem como as outras instituições federais citadas, não respondeu aos pedidos de informações sobre projetos ou ações voltadas à *Trilha Verde da Maria Fumaça*.

“Já pedimos apoio aos governos Federal, Estadual e dos municípios para estruturação e manutenção da trilha, mas parece que não há interesse no desenvolvimento do turismo nesse roteiro, que está praticamente pronto”, contou Mendes Santos, da *Caminhos da Serra*.

Ao lado de outras entidades e indivíduos ligados ao turismo e à conservação da história e da natureza, a entidade vem dando “socos em ponta de faca” para minimamente divulgar, manter e sinalizar o roteiro. Enquanto isso, mineração descontrolada, invasões no terreno do antigo ramal ferroviário e desmatamento vão “comendo pelas beiradas” as possibilidades de um futuro mais sustentável para a região.

Colocar morros abaixo para extrair pedras que acabarão em pisos ou decoração é cena comum para quem se aventura por entre aquelas serras. Os estragos se concentram no entorno dos municípios de Mendes, Gouveia e Monjolos.

“Essa nova ‘moda decorativa’ vem transformando a região na ‘meca da pedra’. De tudo que é cortado, apenas de 20% a 30% é aproveitado. O resto é entulho e destruição, inclusive dentro de áreas de proteção ambiental”, lamenta Mendes Santos.

Inspiração

Trilhas ferroviárias são uma boa novidade no Brasil, mas já fazem parte da paisagem em vários outros países. Na Europa, mais de 15 nações estruturam dezenas de antigos ramais para receberem turistas. Na Oceania, Austrália e Nova Zelândia não ficaram para trás. Da mesma maneira fizeram Malásia, Tailândia e Singapura, na Ásia.

Já nos Estados Unidos, a ong *Rails-to-Trails Conservancy* arregaçou as mangas e se dedica há mais de três décadas à conservação do patrimônio ferroviário, justamente apoiando a conversão de antigas rotas em trilhas que promovem a conectividade entre áreas verdes e entre essas e ciclistas, cavaleiros e caminhantes.

“Apoiamos grupos de trilheiros e defensores da iniciativa em todo o país na construção de trilhas e na implantação de infraestrutura. Também defendemos políticas públicas em nível local, estadual e federal, além de programas de apoio e para financiamento das trilhas”, disse Amy Kapp, gerente da área de Comunicação da entidade.

Trabalhos permanentes como o da *Rails-to-Trails* levaram ao estabelecimento de mais de 2.000 trilhas ferroviárias na terra do Tio Sam, enquanto outros 800 projetos estão mapeados. Somadas, todas essas trilhas ultrapassam 51 mil quilômetros a serviço do turismo e da conservação da natureza. A maior delas é a *Katy Trail State Park* (foto), no estado do Missouri, com quase 400 quilômetros.

Outros benefícios registrados pela ong estadunidense para o estabelecimento e manutenção de trilhas ferroviárias são ampliar as opções para deslocamento da população, fortalecer economias e negócios locais e regionais, aproximar pessoas e comunidades pela convivência nas trilhas, melhorar condições de saúde e a qualidade de vida da população.

Como se vê, motivos não faltam para o Brasil seguir na mesma trilha.

Leia Também

<https://www.oeco.org.br/reportagens/conservacao-e-turismo-caminham-juntos-nas-grandes-trilhas/>

<https://www.oeco.org.br/reportagens/sinalizacao-de-trilhas-aposta-no-aumento-do-turismo-em-areas-protedidas/>

<https://www.oeco.org.br/colunas/pedro-da-cunha-e-menezes/caminhar-para-conservar-com-geracao-de-renda/>