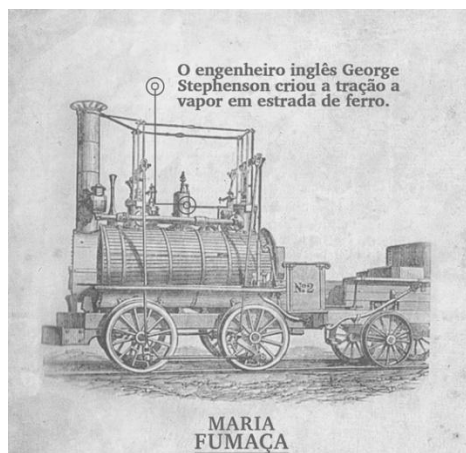
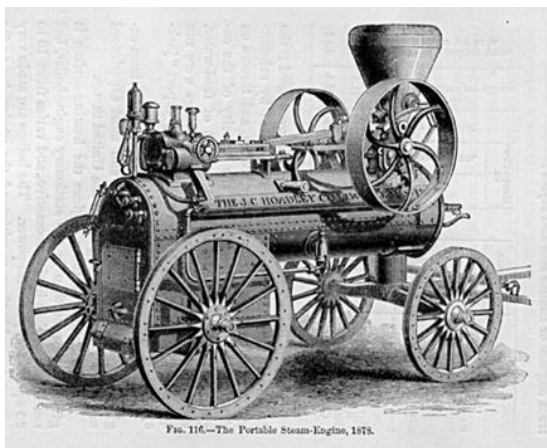


ASCENDÊNCIA FERROVIÁRIA - CONTEXTO HISTÓRICO

Por ter trabalhado na Procuradoria Geral do DNER, entre outros assuntos, atuei nas desapropriações dos acessos à Ponte Rio-Niterói, e fui levado a atuar, em férias, nas desapropriações da Ferrovia do Aço. Imaginava-me um rodoviário até que, na ocasião, fui transferido para a ENGEFER e daí para CBTU e RFFSA. Mas descobri que já tinha uma ascendência ferroviária, e que, para desvelá-la, relato resumidamente o contexto em que isso se deu.

O setor ferroviário nasce na Inglaterra como consequência da chamada Revolução Industrial no final do Século XVIII.



Richard Trevithick criou, em 1803, uma máquina a vapor que pesava cinco toneladas, podendo se mover a 5 km/hora. No entanto, George Stephenson foi o verdadeiro inventor da tração a vapor em estrada de ferro. Na época, o veículo foi inaugurado em 25 de julho de 1814, entre Heaton e Killingworth, na Inglaterra, conectando oito vagões, com carga de 30 toneladas.



Porém, o primeiro trem de passageiros só começou a circular em 27 de setembro de 1825, na linha de Stockton a Darlington, e aí foram transportadas 600 pessoas e mais de 60 toneladas de cargas. Stephenson expandiu sua atuação no setor ferroviário, com a construção da estrada de ferro entre Liverpool e Manchester (1826/1830). Como consequência, o governo britânico decidiu investir profundamente nas ferrovias, durante o Reinado da Rainha Vitória (1837/1901) sendo uma tendência na região até hoje. Aliás, grande parte desta história pode ser vista no National Railway Museum, em York, Inglaterra.

A história do transporte ferroviário na Alemanha remonta ao século XVI. A forma mais antiga de ferrovias, vagões, foi desenvolvida na Alemanha no século XVI. Um carrinho de mina alemão com um pino-guia, o precursor de todos os vagões ferroviários modernos. A história moderna das ferrovias alemãs começou

oficialmente com a abertura da ferrovia bávara Ludwig I Eisenbahn, movida a vapor, entre Nuremberg e Fürth, em sete de dezembro de 1835. Isso foi precedido pela inauguração da ferrovia Prince William, puxada a cavalo, em 20 de setembro de 1831. A primeira ferrovia de longa distância foi a ferrovia Leipzig-Dresden, concluída em sete de abril de 1839.

Placa: “Sob o Reinado de Ludowig I foi aberta a primeira estrada de ferro movida a vapor da Alemanha, entre Nuremberg e Furth. 1835”.



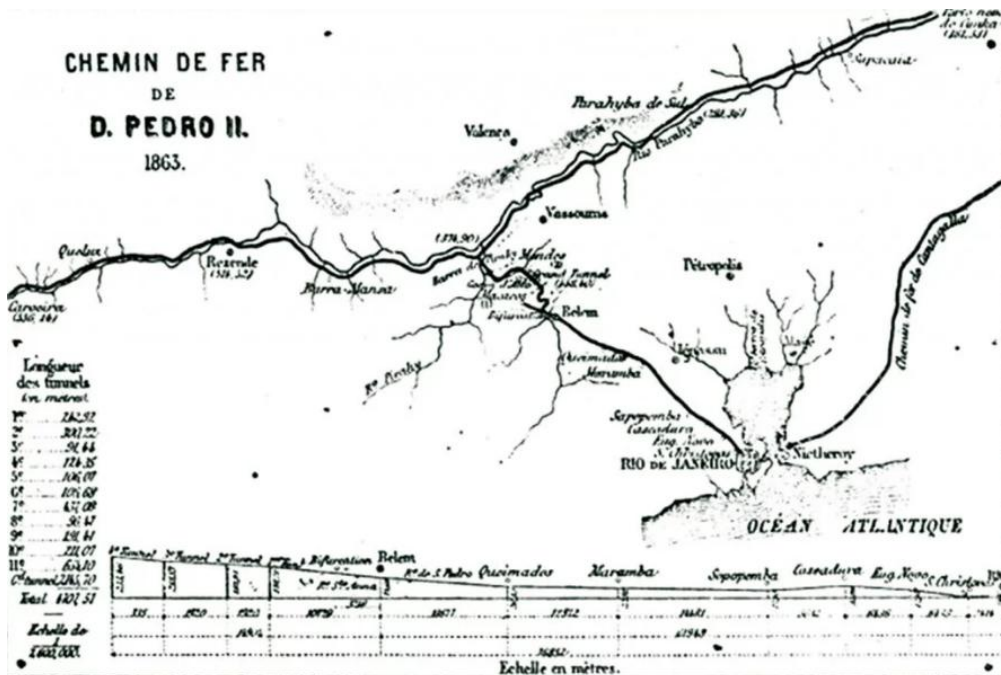
Em muitas cidades, as novas oficinas ferroviárias eram centros de conscientização e treinamento tecnológico, de modo que, em 1850, toda aquela região era autossuficiente para atender às demandas de construção de ferrovias, e as ferrovias foram um grande impulso para o crescimento da nova indústria siderúrgica para atender a demanda por trilhos de aço.

Os anos seguintes viram um rápido crescimento: no ano de 1845, já havia mais de 2.000 km de ferrovias; dez anos depois, esse número estava acima de 8.000. A maioria dos estados alemães tinha empresas ferroviárias estatais, mas também havia várias grandes empresas privadas. Uma dessas empresas privadas, a Rhenish Railway (Rheinische Eisenbahn), construiu a primeira linha ferroviária internacional de todos os tempos. A linha conectava Colônia a Antuérpia, na Bélgica, e foi inaugurada em 1843.

A construção de vias férreas se expandiu com tal ritmo nos anos de 1840 que ao chegar ao final da década, haviam sido construídos 10.715 km de linhas na Grã-Bretanha, 8.080 km nos estados alemães e 3.174 km na França.

Essa nova modalidade de transporte, em pleno desenvolvimento na Europa, não poderia passar despercebida pelo Governo Imperial do Brasil. Pelo menos desde a primeira metade do século XIX, os dirigentes já vinham tentando formular uma lei que incentivasse a implantação, no país, de vias férreas. Em 1835, Antonio Paulino Limpo de Abreu, ministro da Justiça e interino do Ministério do Império, em companhia do então regente do império, Diogo Antonio Feijó, assinou decreto que concedia "a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as terras de Minas Gerais,

Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros". Mas, a distância preconizada de cinco mil quilômetros afastou interessados na ocasião.



Em 1854, foi construída a primeira estrada de ferro brasileira, no Rio de Janeiro, por iniciativa do Barão de Mauá, utilizando investimento e mão de obra inglesa. Nesse mesmo ano, constitui-se, a partir das pressões dos produtores de café, a Companhia de Estradas de Ferro D. Pedro II, que seria responsável pela construção das interligações entre Rio de Janeiro, São Paulo (Cachoeira) e Minas Gerais (Porto Novo do Cunha), a partir da capital.





Da construção do primeiro trecho da estrada, até sua inauguração, transcorreu-se um longo tempo dedicado à busca da melhor localização para transpor as serras, que são uma constante no cenário do estado do Rio de Janeiro. O melhor traçado indicava que se construísse um túnel próximo à cidade de Rodeio, atual Paulo de Frontin (RJ), encurtaria o caminho até o porto do Rio. Em 1858, teve início a construção dessa estrada de ferro, que consistiu numa das mais significativas obras da engenharia ferroviária do país, superando os 412 metros de altura da Serra do Mar, com a realização de monumentais aterros, cortes e perfurações de túneis, dentre eles o Túnel Grande (túnel 12), que possuía 2.245 metros de extensão e "261/8 palmos" de altura.

Desta maneira, num primeiro momento, as estradas de ferro foram construídas com a participação de engenheiros estrangeiros. Conforme a demanda em relação ao trabalho dos profissionais aumentava, criaram-se escolas para atender a essa nova categoria de profissionais que, aos poucos, constituía-se no Brasil. Dessa forma, em 1874, na primeira organização curricular da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, instituiu-se a cadeira "Estradas Ordinárias, Estradas de Ferro, Pontes e Viadutos", procurando suprir as necessidades de conhecimento técnico sobre esses assuntos.

A Estrada de Ferro D. Pedro II que, de todos os empreendimentos ferroviários, é o que concentrou o maior número de dirigentes do Clube de Engenharia, fundado em 24/12/1880, iniciou suas atividades com trecho inicial de 47,21 km, da Estação da Corte a Queimados, no Rio de Janeiro.

Os meus ascendentes ferroviários

Foi nesse período, de expansão ferroviária na Europa, que nasceu meu tataravô, Jacob Andries, 1831, na cidade de Lutz, Cochem-Zell, e casou com Rosine Reissinger, nascida em 1836, em Ober-Ingelheim. Ambas as cidades situadas no estado de Rheinland-Pfalz (Renânia-Palatinado) antes, pois, da unificação da Alemanha, em 1871. Não tenho data exata de quando vieram para o Brasil, provavelmente uns 4 anos antes do nascimento do filho, para trabalhar na construção da EF dom Pedro II. Seu filho, meu bisavô, Frederico Andries, nasceu em Mendes-RJ, no ano de 1861, e casou em Vassouras com Maria Augusta do Paço, em 1884. Tiveram oito filhos, nascidos em Porto Novo do Cunha, atual Além Paraíba. Destaco minha avó Julia Andries, (1887) e meus tios-avôs Joaquim Andries (1900) que trabalhou na EF Leopoldina, em Cataguases e região; Alício (1891) e Custódio (1905), que viviam naquele ambiente e decidiram trabalhar, na década de 1930, o primeiro na EF Sorocabana e o segundo na EF Noroeste do Brasil. Estes chegaram a ser homenageados com nome de Rua em Bauru-SP e Três Lagoas-MS.

Meu primeiro ambiente na ferrovia foi em Leopoldina, onde nasci, e ao caminhar pelo pátio de manobra e plataforma, esticava o olho para tentar decifrar as fitas impressas em código Morse, através da janela da Estação. Estação que em 30 de abril de 1881 recebeu a visita do Imperador. A EF Leopoldina foi a primeira ferrovia de MG, iniciada em 1872 a ligar Leopoldina a Porto Novo do Cunha, talvez por influência dos cafeicultores descendentes do Conde de Bonfim: 2º Barão de Mesquita e 2º Barão de Bonfim, cuja Fazenda do Paraíso tive a oportunidade de conhecer de posse de um dos bisnetos. O ramal foi erradicado em 1968 e

Estação demolida. Já estudava Direito no Rio. Trago esses fatos do passado com ajuda inestimável da Internet. Hoje tudo isso, com que convivi, apenas um quadro na parede, como meus antepassados.



Autor: Marcelo do Valle Pires, filho de Nelson Andries Pires.

Fontes das Fotos Google