

## EMÍLIO SCHNOOR

**ORIUNDO** da França, onde nasceu a 29 de março de 1855, EMÍLIO SCHNOOR, trazia no sobrenome a paternidade alemã. Criado de carinho materno, antes de completar o primeiro decênio de existência, emigrou, em companhia do pai, dentista, e de uma irmã, IDA, para o Brasil, onde lhe correu trabalhosa e pobre a juventude.

Madrugando nos estudos, com afinco, freqüentou ao mesmo tempo a Academia de Belas Artes, que lhe conferiu medalhas de ouro, em prêmio de sua perícia no desenho, e a Escola Central, às vésperas de transformar-se na Escola Politécnica, da qual lhe proveio o diploma de bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas.

A noite, desenhava, como praticante na E.F.D. Pedro II, em cujos quadros ingressou, apenas terminou o curso distinto, com a idade de 19 anos.

Engenheiro residente em difícil trecho da Mantiqueira, logo se recomendou à apreciação dos chefes, um dos quais, FIRMO JOSÉ DE MELO, ao organizar a Comissão destinada a construir a E.F. Pôrto Alegre-Uruguaiana, convidou-o para seu secretário.

Engenheiro de 1.ª classe, coube-lhe, sem tardança, a promoção, sucessivamente, a chefe de secção e primeiro engenheiro.

Neste pósto, assumiu interinamente a chefia da Comissão e, de 1876 a 1881, dirigiu a construção de cerca de 260 quilômetros de linha. Empreiteiro na E.F. Rio Grande a Bajé, de 1882 a 1884, transferiu-se, depois, para a República Argentina, onde principiou, desconhecido, como simples desenhista na via férrea de Buenos Aires a Rosário.

Em breve prazo, todavia, reveladas as suas aptidões, obteve a chefia dos trabalhos de construção, que lhe confiou a empresa de John G. Meiggs & Son, que tomara a empreitada das obras, por Santa Fé e Córdoba, Reconquista e Chaco. Mais de mil e duzentos quilômetros de ferrovias na Argentina resultaram de sua atividade profissional, que lhe proporcionou nomeada e haveres.

Ao perdê-los, em especulação de terras, regressou ao Brasil, a convite do marechal FLORIANO PEIXOTO, que lhe entregou a direção da E.F. Norte de Alagoas. Inspetor Geral das Estradas de Ferro no Norte do Brasil, em seguida, não permaneceu no cargo.

Comprazia-se mais em atuar do que na fiscalização do trabalho alheio e por isso, atendeu a novas solicitações. De 1895 a 1901, a S. Paulo Railway Co. requisitou-lhe a competência profissional, para dirigir a "divisão de estudos, locação e construção, dos novos planos inclinados na serra do Mar, que exigiram a construção de 13 túneis, 15 viadutos, mais de 3 000 metros de muros de sustentação, alguns atingindo até a altura de 45 metros e 16 quilômetros de trabalhos difíceis, cujo custo excedeu a 40 mil contos". Por sua variedade, magnitude e importância técnica, já quanto à parte estática, já quanto à parte dinâmica do grande problema resolvido", afirmaria ADOLFO A. PINTO, ao descrevê-las, tais obras "constituem um conjunto tão extraordinário, como talvez se não encontre igual no mundo".

Ultimada a incumbência, ocupava-se da empreitada, que lhe confiara a E.F. Mojiana, quando a "Questão do Acre" trouxe à baila a necessidade premente de comunicação direta com Mato Grosso.

Estudou-a com esmero e, ao fim, resumiu a sua opinião no "Memorial" de abril de 1903, em que relembrou as sugestões apresentadas desde a segunda metade do século passado.

Engenheiro de reconhecida competência tinham versado o assunto, inclusive a notável Comissão presidida pelo visconde do RIO BRANCO, em 1876. Eliminando, de início, os projetos de comunicação por via fluvial e férrea, por causarem graves inconvenientes, ainda considerou nove, submetidos a penetrante análise, como jamais fóra empreendido.

Para firmar critério de comparação, indicou as bases adotadas, de que resultava o cálculo do possível desenvolvimento da linha e respectivo custo de construção.

E não usou de rodeios em sua linguagem franca.

Afigura-se-lhe, a propósito, a comparação "feita ainda hoje com a base uniforme de 30 000\$000, papel, por quilômetro, o que é simplesmente um crime, em nossa opinião, por induzir em erro profundo os poderes públicos".

A respeito do traçado n.º 1, através de Catalão, Goiás, Cuiabá, afirmou: "facilita a futura ligação a Pirenópolis, ponto escolhido para a futura capital do Brasil. Esta última vantagem mencionamos unicamente para não se dizer que a ocultamos propositalmente. A questão da criação de uma nova Capital Federal se nos parece uma utopia e um desperdício de dinheiro, luxo que o Brasil não pode permitir-se".

E acrescentava: "Para que o Brasil se abalançasse a tal cometimento, seria preciso que as finanças públicas prósperas e um período de rendas orçamentárias consideráveis, a abundância de dinheiro, e o não saber em que empregá-lo, autorizassem essa resolução. Mesmo assim, seria então preferível rebaixar os impostos, aliviar a população e estabelecer o bem-estar geral, antes de pensar nessa utopia". Os seus comentários, pósto que veementes, amparavam-se, todavia, em eficiente prática profissional, no Brasil e na Argentina, onde "construiu muitas centenas de quilômetros em regiões onde nunca pisara pé humano", mas o "terreno era de primeira ordem para agricultura".

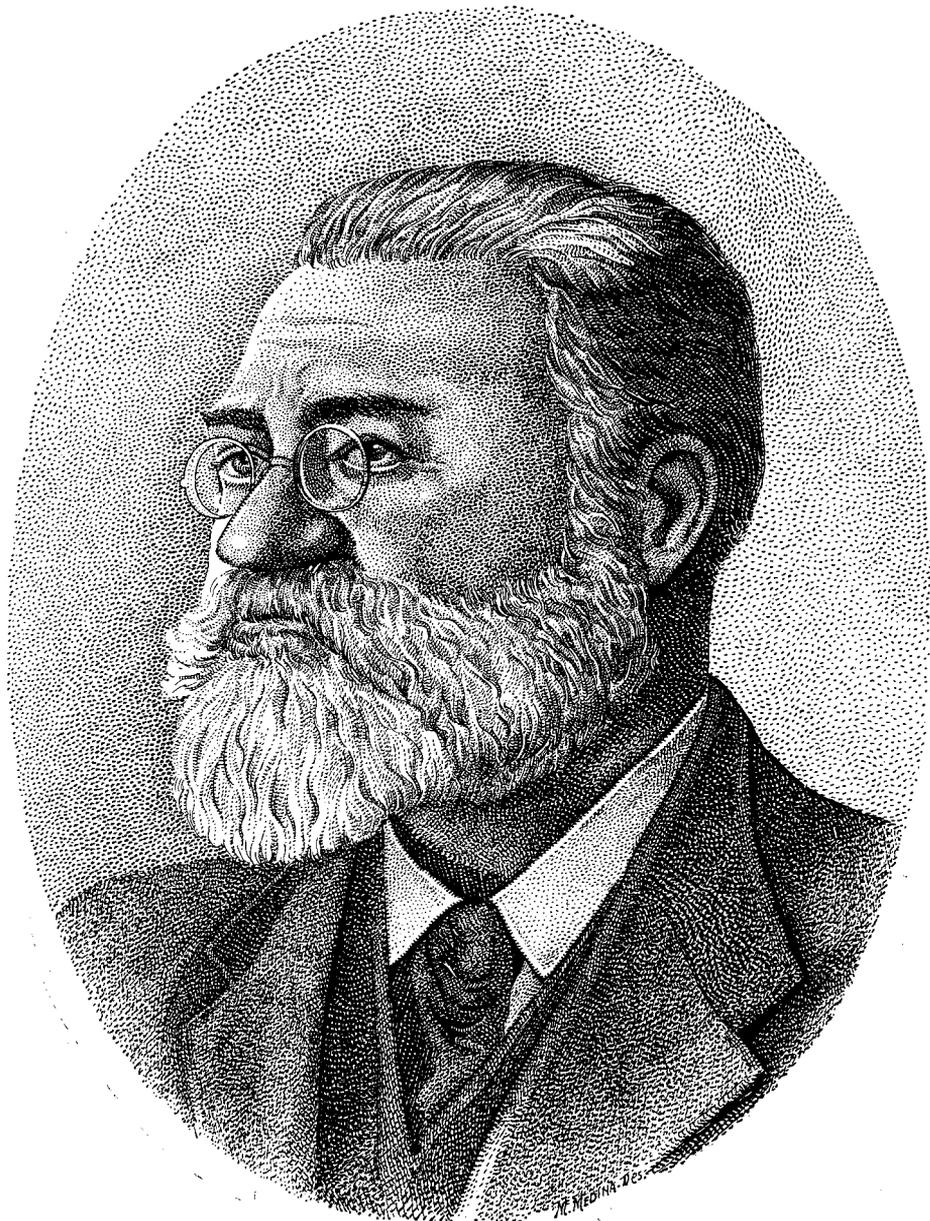
Ao visitá-las, mais tarde, notou "em cada estação uma cidade em plena formação e prosperidade, com bons edifícios, praças e ruas ajardinadas, hotéis, etc. Fenômeno análogo verificou-se nos Estados Unidos. E refletiu então: isso devemos nós fazer; a isso corresponde nosso projeto que pelas grandes vantagens que oferece, consideramos de imenso futuro".

Apologista do traçado de S. Paulo de Agudos a Itapura, Miranda e rio Paraguai, requereu o privilégio de concessão da estrada respectiva, de bitola estreita.

Bem que a julgasse preferível a qualquer outra, como ferrovia destinada a prolongar-se à Bolívia, não condenava as restantes, que deveriam ser empreendidas, como soluções para a viação férrea dirigida a Goiás, Mato Grosso e Santa Catarina, a saber:

I — "Prolongamento da Mojiana, de Araguari a Catalão e Goiás, donde se biturcará em duas linhas principais, a buscar os pontos de franca navegação do Araguaia e do Tocantins.

II — Prolongamento da Paulista de Bebedouro a Barreto ou de Araraquara a Santana de Paranaíba, com prolongamento futuro a Cuiabá, constituindo a Estrada Central de Mato Grosso.



*Eduard*

III — Prolongamento da Sorocabana e Paulista de São Paulo de Agudos a Itapura, Miranda e rio Paraguai, a grande artéria de ligação transcontinental que projetamos.

IV — Do pórtico de São Francisco à fronteira paraguaia e argentina, na foz do Iguacu, em rumo a Assunção, e que atravessando em todo o comprimento o estado de Santa Catarina, seria estrada central desse estado". Embora indicasse dessa maneira "o plano geral da viação férrea pelas regiões examinadas, afigurava-se-lhe erro a substituição dessas "quatro linhas por uma única a Cuiabá". Amparado pelos pareceres favoráveis de O. DERBY e A. F. PAULA SOUSA, diretor da Escola Politécnica de São Paulo, o memorial de SCHNOOR contribuiu sobremaneira para apressar a construção de ferrovia em Mato Grosso. Não obstante o apoio do Clube de Engenharia, não vingou o pedido da concessão que apresentara.

Ronceava pelos trâmites regimentais do Parlamento, quando decreto de 18 de outubro lhe atalhou o andamento, por incompatível com as novas diretrizes, que prescreveram: "A linha férrea de Uberaba a Coxim, de que é concessionária a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, terá o seu traçado alterado de modo a partir de Bauru, ou onde for mais conveniente ao prolongamento da E.F. Sorocabana, e terminar na cidade de Cuiabá".

Preferida a sua petição, E. SCHNOOR transferiu-se à E.F. Vitória a Minas, que lhe solicitara a cooperação eficiente. Engenheiro-chefe, de 1903 a 1904, resolveu o difícil problema da passagem da serra das Onze Voltas, e fez o reconhecimento da secção de Figueira a Diamantina, com 433 quilômetros.

Explorou o rio Doce, desde as cabeceiras de seu afluente Santo Antônio, perto de Sêro Frio, até a foz. Nesse, como em outras comissões, evidenciou penetrante visão topográfica, ao escolher o melhor traçado para a via férrea de que se incumbisse.

Pôsto que afastado temporariamente do problema da ferrovia matogrossense, em virtude da preterição no privilégio, outorgado a outrem, as suas idéias de tal maneira empolgaram as atenções dos colegas e dirigentes interessados no assunto que iriam causar extraordinárias alterações nas respectivas disposições legais.

E seriam endossados, ao menos em parte, pela nascente empresa, que se originou da concessão feita, por decreto 862, de 16 de outubro de 1890.

O governo provisório atribuiu então ao Banco União de São Paulo "a construção de uma estrada que, partindo de Uberaba, em Minas, se dirigisse a Coxim, em Mato Grosso". Nenhuma informação positiva assinalaria o início de execução dos trabalhos respectivos, quando decreto de 30 de julho de 1904 transferiu as obrigações da concessionária à "Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil", para esse fim organizada.

Mal decorrido um trimestre, novo ato de 18 de outubro, substituição da linha de Uberaba a Coxim pela de Bauru a Cuiabá. E os trabalhos, empreendidos nessa região, permitiram a apuração de estudos definitivos dos primeiros cem quilômetros, a 10 de outubro de 1905.

A terraplenagem já atingira o Tietê e coloria de vermelho pequeno trecho da margem direita, em rumo de Itapura, quando o governo federal introduziu novas modificações no contrato, acordes com as conclusões de SCHNOOR. E nomeou-o para efetuar os estudos respectivos no território matogrossense.

"O reconhecimento do traçado foi o mais notável que se tenha realizado na América do Sul, comentou LUIS SCHNOOR, seu filho e auxiliar.

De 4 de agosto a 24 de dezembro de 1907, levantaram "962 quilômetros em terra firme e 750 quilômetros de rios, isto tudo apenas em 140 dias".

Na atualidade, com as facilidades proporcionadas pela aerofotogrametria, estará diminuída a valia do cometimento.

Mas, na época, mereceu os mais rasgados gabos de EUCLIDES DA CUNHA, que o exaltou em termos enaltecedores. Depois de referências ao trecho planáltico, em que a estrada atravessara sem nenhuma dificuldade, a região admirável dos largos chapadões, a cerca de 600 metros sobre o nível do mar, a expandirem-se pelos quadrantes, ao ondear de sucessivas colinas", considerou com mais atenção a travessia do Pantanal".

"No trecho demarcado por todos os geógrafos como intransponível em uma largura de 160 quilômetros, o Dr. E. SCHNOOR, esclarecido por uma lúcida observação de F. CASTELNAU, logrou reduzir as dificuldades, verificando a existência de maciço calcário na serra da Bodoquena.

De fato ajustando-se às suas faldas, a linha terá um leito, longo de 121 quilômetros, todo ele a cavaleiro de maiores inundações, restando-lhe apenas seis léguas da baixada periodicamente inundável para chegar à margem esquerda do Paraguai, na fazenda Esperança (K 1 314)".

Embora atos ulteriores deslocassem para a margem esquerda do Tietê a estação de Itapura e o trecho imediato, dirigido a Jupia, em vez de Urubupungá, a montante da confluência, para a travessia do rio Paraná, a contribuição de E. SCHNOOR deixou sua marca no traçado definitivo da E.F. Noroeste, tanto no trecho inicial, mais próximo a Bauru, como em outra extremidade de Campo Grande a Corumbá. Ao comentar-lhe o feito admirável EUCLIDES DA CUNHA apelidou-o de mestre — "uma existência ativa e gloriosamente modesta, que se mede com 2 000 e tantos quilômetros de estradas de ferro construídas".

Não se contentou, todavia, com semelhante resultado, que se creditava à sua atuação profissional.

Ainda se encarregou, em 1909, da construção de 155 quilômetros, de Belo Horizonte a Henrique Galvão, por conta da E.F. Oeste de Minas, que decorrido um biênio, inaugurou o tráfego respectivo.

De 1910 em diante, a E.F. Goiás confiou-lhe a empreitada geral, que abrangia "reconhecimento, estudos, locação e construção", por mais de 1 400 quilômetros de linha.

"Além desses serviços que formam uma bagagem que poucos engenheiros no mundo poderão apresentar, EMILIO SCHNOOR deixou planos, plantas, mapas, anteprojetos e projetos que só por si constituiriam a vida e a glória de um grande técnico", afirmou o mais constante dos seus colaboradores, e seu filho LUIS SCHNOOR.

As contribuições para a geografia insinuam-se na sua obra profissional, como explorador de largas faixas territoriais, construtor de vias férreas, a cujo flanco brotariam cidades, que transfiguravam a paisagem dos arredores.

Não será descabida, portanto, a inclusão de seu nome nesta galeria, em que entram os grandes obreiros da Geografia.

VIRGILIO CORRÊA FILHO