



DODT E SCHOOR, DOIS GRANDES ENGENHEIROS A SERVIÇO DO BRASIL *

Odilon Nogueira de MATOS

Natural da Alemanha, mas brasileiro por naturalização, Doutor em Filosofia pela Universidade de Iena, Gustavo Luiz Guilherme Dodt (1831-1903) veio para o Brasil contratado pelo Barão de Capanema para o antigo Ministério da Agricultura e Obras Públicas. Passou a maior parte de sua vida na Pátria que adotou, vivendo em Juiz de Fora, em Natal, em São Luís do Maranhão, em Fortaleza e finalmente em Blumenau, onde faleceu, aposentado como engenheiro da Repartição Geral dos Telégrafos. Um seu neto, nascido no Ceará em 1888, veio a ser o conhecido escritor Gustavo Barroso, que pertenceu à Academia Brasileira de Letras, deixando numerosa obra sobre temas de folclore, história, doutrina, política, heráldica, além de contos e romances, tendo tido, ainda, atuação destacada na antiga Ação Integralista Brasileira, fundada por Plínio Salgado.

O engenheiro Dodt, além de numerosos trabalhos técnicos que realizou no exercício de sua profissão (plantas, mapas, levantamentos cartográficos, etc.) demonstrou também grande interesse pelos problemas de economia, geografia, ciências naturais, folclore e assuntos culturais em geral. Deste seu espírito curioso e observador é prova o livro **Descrição dos rios Parnaíba e Gurupi**, publicado originalmente no Maranhão em 1873. Livro, aliás, bastante prejudicado pelo título, dando a entender aos leitores menos avisados tratar-se de obra técnica, versando apenas

(*) Publicado originalmente em "Boletim da Academia Paulista de História", nº 3, março de 1990.

problemas de hidrografia, quando, no entanto, constitui notável subsídio para a geografia, a etnografia e o folclore de região na época pouco conhecida.

Quase setenta anos ficou o livro do engenheiro Dodt sem que dele se fizesse nova edição, o que só ocorreu em 1939, quando seu neto o publicou de novo na preciosa coleção “Brasiliana”, da Companhia Editora Nacional (vol. 138). Ao texto desta nova edição, Gustavo Barroso acrescentou uma nota biográfica com fotografia do autor e ainda a citação do que Sacramento Blake escreveu sobre ele em seu precioso “Dicionário Bibliográfico”. Quarenta anos depois fez-se nova edição do precioso livro, não mais na coleção “Brasiliana”, mas noutra coleção igualmente valiosa, a “Reconquista do Brasil”, da Editora Itatiaia, de Belo Horizonte. Reproduz integralmente a edição anterior, com a mesma nota biográfica de Gustavo Barroso e a citação de Sacramento Blake. Apenas foi eliminado o retrato do autor e suprimido – o que foi deveras lamentável – o mapa que acompanhava a edição original e fora reproduzido na edição de 1939. Contém, entretanto, nas “orelhas” das capas, excelente nota sobre o autor e o livro. Como de hábito na importante editora mineira, deixaram de ser mencionadas as edições anteriores, dando a impressão de ser a primeira vez que o livro se publica.

*

A necessidade de consultar alguns números atrasados da preciosa “Revista Brasileira de Geografia” (circulará ainda?) fez-me deparar com o que não procurava: uma biografia do grande engenheiro ferroviário Emílio Schoor, da lavra do geógrafo e também engenheiro Virgílio Corrêa Filho. Nascido em França, em 1855 (de ascendência alemã como seu sobrenome o indica) veio para o Brasil ainda menino. Diplomou-se pela velha Escola Central, do Rio de Janeiro e iniciou, ainda estudante, sua imensa atividade ferroviária, que marcou toda a sua vida e fê-lo presente em quase todos os Estados do Brasil, onde foram construídas estradas de ferro. E ainda com um interregno de dez anos em que viveu na Argentina,

prestando serviços a importantes “ferrocarriles” da nação vizinha. Poucos engenheiros, no Brasil, apresentaram tão bela folha de serviços.

O nome de Schoor está vinculado a um dos mais importantes empreendimentos ferroviários já levados a efeito no Brasil: a ligação do litoral com Mato Grosso. A Guerra do Paraguai revela toda a fraqueza de nosso sistema de articulação interna, o que representou enorme vantagem para os paraguaios, que, fechando ao Brasil a navegação do rio Paraguai, simplesmente isolou a província de Mato Grosso do restante do Brasil, uma vez que, na época – por incrível que pareça – quem quisesse, por exemplo, ir do Rio de Janeiro ou de São Paulo a Mato Grosso, teria que fazê-lo pela via platina, subindo o rio Paraguai até Cuiabá, localizada, como todos sabem, bem no centro geográfico da América do Sul.

Eis porque, terminada a guerra, apressaram-se todos em resolver o problema da ligação com a grande província do Centro-Oeste. Os dois últimos decênios do século XIX foram férteis em planos ferroviários atendendo à tão almeja (e necessária) vinculação São Paulo/Mato Grosso, especialmente tendo em vista que as ferrovias paulistas já haviam atingido a porção central do Estado. O que não impediu que planos verdadeiramente utópicos fossem concebidos e apresentados à consideração das autoridades competentes, numa febre de empresas bem própria da época que se seguiu à proclamação da República. Alguns desses projetos, quase todos bastante ambiciosos e tão inexecutáveis que jamais poderiam ser realizados, podem ser arrolados para constituírem uma como que prehistória da Noroeste do Brasil.

Aqui é onde entra a ação do engenheiro Schoor. Deve-se-lhe, com pequenas alterações, o projeto que acabou sendo realizado pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, partindo de Bauru (a idéia original era fazê-la partir de Agudos) e alcançando as margens do rio Paraguai. Para consegui-lo, o grande engenheiro teve de contrariar dezenas de planos e interesses pouco compatíveis com a realidade, como o demonstrou de sobra em seu precioso livro, publicado em 1903.

