

A FERROVIA À SERVIÇO DAS ÁGUAS: ESTRADA DE FERRO RIO D'OURO

Emanuel Braga do Nascimento¹, Márcia Conceição Ferreira² & Monika Richter³

1. Pesquisador Voluntário, Discente do Curso de Turismo IM/UFRRJ; 2. Bolsista de Iniciação Científica CNPQ, Discente do Curso de Turismo IM/UFRRJ; 3. Prof. Dra. do DES IM/UFRRJ.

Palavras-chave: Ferrovia, Tinguá, Abastecimento, Adutora

Introdução

Na segunda metade do século XIX, a Cidade do Rio de Janeiro, tinha por sua face uma cidade cosmopolita e que aguardava ansiosa por mudanças que abandonassem de vez o seu aspecto de vilarejo colonial. Ainda neste período, foi promulgado o Código Comercial, a Lei das Terras e ainda a extinção do tráfico negreiro, o que representava em muito o avanço para o desenvolvimento de todo o país (LESSA, 2000).

Entretanto, a água era ainda de uma escassez enorme e que trazia diversas dificuldades aos moradores da cidade, mesmo em sua região central. Bicas e pequenos chafarizes em algumas esquinas eram os locais onde os escravos e outros serviçais enchiam suas latas que eram carregadas na cabeça até as residências. Mesmo em hotéis e pensões, as pequenas bacias e jarros ainda eram presentes (PERES, 2013).

O notável engenheiro Antônio P. Rebouças já havia visitado a região da atual Baixada Fluminense e desde 1870, alertava que os mananciais da Serra do Tinguá poderiam suprir grande parte do abastecimento da cidade. Na viabilização da captação de água na região, surge a estrada de ferro Rio D'Ouro, que faria o transporte dos tubos na construção e ampliação da adutora e, posteriormente, facilitaria a manutenção desta. Pode-se notar a velocidade com que tal feito se realizou, visto que as obras iniciaram em 1876 e já em 1880, as águas da localidade de São Pedro (atual Jaceruba) já eram transportadas à capital. A Serra do Tinguá possuía uma função vital para os bolsões aquíferos da região, visto que em um curto período de tempo em que sofreu intenso desmatamento, afetou diretamente o fluxo do Rio Iguaçu, importante rio da região, deixando-o assoreado e causando imensas inundações na região por volta de 1855, além das doenças que afastaram a população de muitas localidades (PRADO, 2000 *apud* OLIVEIRA, 2013).

Diante do exposto, o presente trabalho demonstra em um recorte histórico, a construção da Estrada de Ferro Rio d'Ouro, o surgimento desta e analisa sobre sua implantação no auxílio da captação de águas na região e os danos gerados por tal feito à comunidade local ainda naquela época.

Materiais e Métodos

No presente trabalho foram utilizadas fontes documentais bibliográficas tais como dissertações, artigos, livros e revistas científicas. A pesquisa teve como base os textos referentes ao período de implantação da ferrovia, ou seja, a segunda metade do século XIX e documentos que apontam a escassez da água no citado período na Cidade do Rio de Janeiro.

Este trabalho também baseou-se nas visitas técnicas efetuadas na região em decorrência da pesquisa sobre percepção ambiental efetuada na Reserva Biológica do Tinguá. Em diversos locais no interior da REBIO, bem como em seu interior, pode-se encontrar muitos resquícios da finda estrada de ferro, compreendendo-se assim a importância desta para o local e para todas as regiões que foram e são beneficiadas com as águas vindas da Serra do Tinguá.

Resultados e Discussão

Pelas alterações ambientais sofridas nas localidades mais próximas da capital, a necessidade da busca da água diretamente em sua fonte primária, mesmo considerando a distância em que se encontrava a Serra do Tinguá, nos propicia um cenário da crise hídrica quase “permanente” que a Cidade do Rio de Janeiro passou durante uma boa parte do século XIX e início do século XX.

Todo o material utilizado na construção da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, inclusive as locomotivas, trilhos e tubos, vieram da fábrica Inglaterra, à época, pelo fato do próprio e recente surgimento da tecnologia ferroviária ter sido ali, era uma referência de qualidade para os materiais que seriam utilizados. Destaca-se o fato da ferrovia ter sido feita acompanhando o traçado dos tubos, cumprindo o papel que lhe fora imposta para auxiliar a construção da adutora, facilitando a chegada

do material até as longínquas terras da Baixada Fluminense e contribuindo na sua manutenção e desvios de fluxo rotineiros.

Com a instalação e ampliação da ferrovia, gerando outros ramais (Xerém, Mantiqueira, entre outros) foi possível concluir um trabalho que gerou cinco grandes adutoras (São Pedro, Rio D'Ouro, Tinguá, Mantiqueira e Xerém) que levavam água diretamente para o grande reservatório na capital, o Reservatório do Pedregulho (PERES, 2013). Registra-se que a conclusão ocorreu somente em 1912, deixando transparecer que durante muito tempo, em épocas de império ou república, a população de toda uma grande metrópole em expansão, caracterizada no Rio de Janeiro e o crescente Grande Rio, o abastecimento foi visto como

um grande percalço no caminho do desenvolvimento. Em viagem de trem pela região no início do século XX, um repórter avistou um armazém que vendia itens aos empregados das obras de captação, que eram muitos, e registra que “[...] o proprietário deve enriquecer antes de nós termos água.” (BARROS, 1999, pag.32 *apud* PERES, 2013).

Logicamente, todo esse oneroso processo de gradual fornecimento eficiente de água gerou algumas desproporções no que tange à ocupação residencial, visto que os mais ricos podiam facilmente ocupar áreas com acesso mais difícil, porém com grande disponibilidade de águas de qualidade, pois tinham como se manter ali. Podemos apontar o bairro de Santa Teresa, na capital, neste processo, pois seu crescimento está intimamente ligado a questão hídrica (NASCIMENTO, 2014).

Conclusão

Neste artigo, nota-se que a construção da Estrada de Ferro Rio D'Ouro dependeu da necessidade da instalação dos tubos adutores da captação de água na Serra do Tinguá (e vice e versa, pois todo o material dependia da ferrovia para viabilizar a construção). Tal construção representou uma grande ajuda a uma deficiência que se instalou na Cidade do Rio de Janeiro e seus arredores desde o momento que diversas áreas florestais onde se encontravam muitas nascentes foram desmatadas e alteradas para dar lugar a construções dos mais variados tipos e principalmente, servir a plantação de culturas de café e chá, que em larga escala, são conhecidamente danosas a terra e conseqüentemente, as fontes hídricas presentes no local. A própria Baixada Fluminense teve grande parte do seu território alterado de forma substancial pela monocultura na agricultura e a extração de carvão para uso doméstico e nas locomotivas.

Obviamente, com a implantação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, muitas localidades foram sendo ocupadas, brotando pequenos vilarejos e aglomerações de pessoas que estavam ali principalmente em razão da implantação da ferrovia, que em dado momento (1883) passou a realizar também o transporte de passageiros, mas não perdendo sua característica primária, de estar a serviço das águas.

Referências Bibliográficas

LESSA, Carlos. **Metrópoles – O Rio de todos os Brasis: Uma reflexão em busca de auto estima**. Rio de Janeiro, Ed.Record, 2000.

Disponível em:<<http://www.marcillio.com/rio/hiimiira.html>>. Acesso em 22 Jun.2015.

NASCIMENTO, Emanuel Braga do. **Nos Trilhos da História: A importância do Bonde de Santa Teresa para a História dos Transportes Urbanos na Cidade do Rio de Janeiro**. 2014, 73 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. O Ouro e o Café na região do Iguaçu: Da abertura de caminhos à implantação da Estrada de Ferro. **Revista Pilares da História**. [s.n], n. 4, 2004. Disponível em: <http://www.cmdc.rj.gov.br/wp-content/uploads/2013/06/04_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em 25 Jun.2015.

PERES, Guilherme. Estrada de Ferro Rio D'Ouro. **Revista Pilares da História**. [s.n], n. 2, 2003. Disponível em: <http://www.cmdc.rj.gov.br/wp-content/uploads/2013/06/02_revista_pilares_da_historia.pdf>. Acesso em 23 Jun. 2015.