

Bruno Dias Bento

*As matrizes e a fundação:
A Companhia de Commercio e Navegação do Mucury
&
A Estrada de Ferro Bahia e Minas
Um breve estudo da formação do Vale do Mucuri*

Texto apresentado ao Programa de Graduação em Ciências Sociais como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Magno Guimarães

**Belo Horizonte
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Universidade Federal de Minas Gerais
2006**

EFBM

O Menino

O Trem

O Rio

O Ofegante Curiotizar

O Movimento Preciso

O Pacato Passar...

marcarão,

um no outro:

O Mover

A Curiosidade

O Certo

O Vazio

E tudo se vai...

BRUNO DIAS BENTO

EFBM.....	2
AGRADECIMENTOS	5
1. INTRODUÇÃO:.....	8
2.1 O MUCURI E A ECONOMIA MINEIRA.....	11
2.1.1 Minas e os Viajantes:.....	12
2.1.2 Região do Termo de Minas Novas.....	14
2.1.3 Região do Sertão do Rio Doce.....	18
2.1.4 O Mucuri.....	20
2.2 ESTAGNAÇÃO OU DINAMIZAÇÃO?	28
3 MINAS E A MODERNIDADE	32
3.1 A MODERNIDADE:.....	34
3.2 A MODERNIDADE NAS MINAS GERAIS:.....	39
4 DO FETICHISMO À FANTASMAGORIA E OUTRA ESTRADA DE FERRO	47
4.1 FETICHE, FETICHISMO E FANTASMAGORIA:	47
4.2 AS ESTRADAS DE FERRO.....	56
4.3 A MADEIRA-MAMORÉ:.....	58
5 AS COMPANHIAS E O MUCURI.....	62
5.1. O EMPREENDIMENTO E OS HOMENS DE NEGÓCIOS:.....	67
5.2. O FRACASSO:	71
5.3. AS COMPANHIAS NO MUCURI:	72
5.3.1. Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri	72
5.3.2. A Companhia do Mucuri e a Colonização:.....	78
5.3.3. Outra Província:	83
5.4. ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS:.....	85
5.4.1. Greve e mão-de-obra:.....	93
5.4.2. Finalmente a Philadelphia:	94
5.4.3. Ainda os índios:.....	96
5.4.4. Encampação:.....	97
5.4.5. A cidade da EFBM:	98
5.4.6. Novamente o fim:.....	99
5.4.7. As Cia's:.....	102
6. HERÓI, IDADE MÍTICA E ALGO DA MEMÓRIA DO MUCURI.....	103
6.1. “HISTÓRIA E MEMÓRIA”:	104
6.1.1. Às voltas com a Modernidade.....	107
6.2. O HERÓI:.....	109
6.3. A IDADE MÍTICA:.....	111
6.4. A VOLTA DA BAHIAMINAS.....	114
7. CONCLUSÃO:.....	122
8. BIBLIOGRAFIA:.....	125
8.1. RELATÓRIOS:	128
8.2. ENDEREÇOS ELETRÔNICOS:.....	129
8.2.1. Mapas:.....	130
8.2.2. Documentos:.....	131
8.2.3. Revistas:.....	131
8.2.4. Outros:.....	131
8.3. DEPOIMENTOS:	131
ANEXOS:	133

IMAGENS:	133
<i>Imagem 1: Pintura de Albert Schirmer – Vista da área central de Philadélphia. Ano: 1860</i>	133
<i>Imagem 3: Mapa da EFBM</i>	135
<i>Imagem 4: Estação Ferroviária de Teófilo Otoni</i>	136
<i>Imagem 5: Engenheiro Schnnor. Procissão popular pedindo por chuva</i>	136
<i>Imagem 6: Carregador à espera do “Horal” em Araçuaí</i>	137
<i>Imagem 7: Queixada, distrito de Novo Cruzeiro</i>	137
<i>Imagem 8: Pojixá, na Praça Tiradentes em Teófilo Otoni</i>	138
<i>Imagem 9: Oficina Geral da EFBM em Ladainha</i>	138
<i>Imagem 10: Túnel da EFBM nas proximidades de Teófilo Otoni</i>	139

Agradecimentos

De início como fizera sempre, ao “Criador das coisas visíveis e invisíveis”, ao “Deus de Deus” e ao “Senhor que dá a vida”, segundo o Símbolo Nicenoconstantinopolitano designa a Trindade. Pois como não agradecê-la depois de toda a luta e dificuldades em todos os momentos da pesquisa e elaboração deste texto que se apresenta.

Aos meus, pela paciência, dedicação e amor, sem os quais não havia de conseguir a vida, devo a meu pai, José Antônio e Valnete, minha mãe, como à minha irmã, Camila.

A Guida e Antônio, Cristiane, Rafael e Mayara os quais me proporcionaram estabelecer-me em Belo Horizonte, sou-lhes sempre agradecido.

De mesma maneira sou grato à família que me acolheu nesta cidade antes tão arredua, a “Seu Paulo” e “Dona Nina”, Maira, Myrna, Mabel, os concunhados e as “crianças”. À Mestre Maira de Oliveira Freitas todas as discussões acerca da historiografia mineira e todos os livros e referências cedidas e todos os palpites trocados.

Agradeço destarte ao Amor encontrado por entre corredores, salas e bibliotecas, Michelle: “por ser Mulher qual desejo arde e descansa o peito”, além evidentemente de tudo o que estudamos e discutimos juntos de nossos temas e textos, ininterruptamente junto a mim para as alegrias e decepções. Sendo eu sempre grato.

A todos meus amigos, do Mucuri, e os posteriormente aqui feitos, as tantas conversas acerca de tudo, do Vale, Pojixá... Partilhados também tantas alegrias e tristezas pelo haver, principalmente a Roberto César, Roberto Rêgo, Cristina Sá, e à memória de Adriano Catharino. E a Eustáquio Rocha e Família pela Zenit-120 e ao “de Trem”, Padre Djalma pela Festa e amizade. A Arnaldo Montalvão, Dário Fausto, Marisa Alice por tantas nossas conversas e projetos.

Ao Programa Habitar Brasil-BID, pelo companheirismo e muita compreensão de meus limites, à Jacqueline Rosas, Juliana Ribeiro, João Braga, Dorotéia Bylaardt, Douglas, Maristela Faria, Cláudia e todos os outros.

Não posso esquecer-me evidentemente da FENORD, a Fundação Educacional Nordeste Mineiro, onde me iniciei nas Ciências Sociais, e a todos meus professores de então, em especial a Rose e João Lorentz.

Agradecido o sou também à equipe da biblioteca da Faculdade de Educação (FAE-UFMG), ao Centro de Estudos Urbanos (CEURB).

Ao Professor Carlos Magno Guimarães, meu orientador por toda a paciência e o convite quando ainda estava no segundo período para que me orientasse se o tema fosse a Estrada de Ferro Bahia e Minas, entretanto veio a Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri.

Ao professor Marcelo Godoy por todo o incentivo, por também me orientar nesta quase impenetrável selva da Academia, por todas as referências e confiança. Agradeço-o, outrossim, pela oportunidade e honra de integrar o corpo de seu núcleo de pesquisa em História Econômica de Minas Gerais, o que por demais me auxiliou neste trabalho ora apresentado. Além claro da oportunidade de trabalharmos na pesquisa “População e Economia: Desenvolvimento urbano e formação do mercado interno em Minas Gerais (1830- 1930)” sob coordenação do professor João Antonio de Paula. Trabalho este realizado no Arquivo Público Mineiro tendo como bolsa de Iniciação Científica pelo CNPq.

Também agradeço à equipe do Arquivo Público Mineiro (APM), principalmente ao senhor Serra, já aposentado e Elma, por tanta paciência e colaboração em meu tatear na penumbra de tantos documentos.

Sinto-me obrigado de mesmo modo a Gilberto Otoni Porto, pelo apoio e por tanto se dedicar ao Mucuri. Assim como os documentos que gentilmente me cedeu, e toda a atenção dada a este infante pesquisador, mas ávido em perscrutar as origens e desenvolvimento de nosso Vale natal.

Por demais agradecido à Associação Cultural dos Ex-ferroviários da Estrada de Ferro Bahia e Minas, pois apesar de toda limitação de recursos abunda de atenção e solicitude aos que desejam saber mais acerca da Bahia e Minas e de suas experiências nesta. Agradeço a Antonio Simões, por ser meu guia no universo dos ex-ferroviários; a Glair Farina por toda a atenção e cooperação às tantas minhas perguntas; a Arys bure Eleutério pelo presente de seu livro, o sabor de seu acervo e a paciência por todas as minhas visitas e telefonemas.

Ainda a Lucas Lemos, Renato, Júlio do Carmo e Kare Marques por sobrevivermos à represa de Ladainha saindo ilesos daquele acidente logo no começo desta pesquisa.

Agradeço a todos aqueles que muito me ajudaram, querendo ou não a completar tão importante ciclo, àqueles cujos nomes não constam, mas a gratidão é certa.

E ao fim agradeço à terra e o sol do Mucuri, que criou e cria tantos seres de ânios e forças memoráveis por seus feitos e pela mera e simples existência, só.

1. Introdução:

Preferimos começar por expor aos leitores o que se configurou, algo diverso do calculado primeiramente. Intentávamos tratar neste trabalho somente da Estrada de Ferro Bahia e Minas, destarte começamos a pesquisa de campo na cidade de Teófilo Otoni, em entrevistas e longas conversas com ex-ferroviários, pessoas importantes da cidade e região, e a de arquivo no Arquivo Público Mineiro.

Mas logo vieram outras questões, sendo a principal a respeito da Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri fundada por Theophilo Benedicto Ottoni, cada vez mais necessárias na construção de nosso primeiro objeto. Já na última e mais árdua fase do trabalho, o parto deste texto que se apresenta, percebemos que a Cia do Mucuri não nos deixara prosseguir sem também participar desta empreitada. E quem somos nós para recusarmos tamanha insistência. Eis, o resultado.

Este trabalho que ora se apresenta vem de uma longa indagação acerca das origens. As origens do Vale do Mucuri. Como se deu a formação em meados do século XIX de uma comunidade em meio às matas, índios, rios, imigrantes estrangeiros e brasileiros. O que os teria feito embrenharem-se em tão *perigosas* paragens.

Com a curiosidade pela fundação e formação da comunidade do nordeste de Minas Gerais justificou-se a apresentação deste trabalho, e as CCNM e EFBM fazendo parte deste processo, ao que parecem responsáveis pela transformação do território em espaço socialmente construído.¹ Interesse vindo também por ver juntas a Getúlio Vargas e a Pojixá. A avenida Getúlio Vargas, que quando da fundação da cidade fora o leito da Estrada de Santa Clara. A *Pojixá* na Praça Tiradentes, em meio ao jardim de espécies da Mata Atlântica, ambas no passado (Locomotiva e Mata) reinantes soberanas naquelas terras, e hoje pululam o imaginário local.²

¹ CCNM é a sigla de Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri e EFBM da Estrada de Ferro Bahia e Minas, também conhecida por BAHIAMINAS.

² A Estrada de Santa Clara foi construída pela CCNM entre os lugares denominados Alto dos Bois, recentemente tombado pelo IPHAN ao Porto de Santa Clara, hoje sendo área de represamento do rio Mucuri na Bahia, com cerca de 180 quilômetros de extensão, e ainda seguia-se por navegação a vapor a Santo Antônio do Porto Alegre, a atual Mucuri. Pojixá é o nome dado à primeira locomotiva a percorrer os trilhos da EFBM, atualmente se encontra exposta à visitação pública na Praça Tiradentes, no centro de Teófilo Otoni. Nome dado em homenagem a um chefe indígena da região em época da colonização, o Capitão Pojichá. Também chamada de Pochichá ou ainda Poxixá, entre outras, variações tidas pela pronúncia.

É perceptível na população local um sentimento de frustração causado pela extinção da Ferrovia, justificando o abandono e pobreza de que tanto sofre o Mucuri, na medida em que crê a estrada de ferro um tempo de abundância e prosperidade. Analisamos este fenômeno, mesmo que brevemente neste nosso trabalho, ainda apresentando outra faceta proveniente deste mesmo sentimento, a eterna espera pela volta da BAHIAMINAS na esperança de que ela traga novamente a dignidade àquela região.

A ocupação do território faz da CCNM e da EFBM fenômenos *fundadores* da comunidade do Vale do Mucuri, tal qual seu desenvolvimento urbano, já que antes de suas mencionadas existências, havia pequenas ocupações nos extremos do Mucuri (nas proximidades de Altos dos Bois e na foz do rio na Bahia), o centro era habitado por diversas nações indígenas, qual foi desbravado pelas picadas, que deram origem aos caminhos, por sua vez às estradas, posteriormente pelos trilhos e agora selado com o asfalto.

A pesquisa proposta investigou, outrossim, acerca das orientações determinaram a política Imperial na concessão de privilégios e monopólios para companhias de navegação e comércio tal qual das estradas de ferro. Tentar compreender a intenção do plano de desenvolvimento e integração regional determinante na política do Império para a constituição de sistema de transportes, por conseguinte, o desenvolvimento dos centros urbanos em seus leitos, como também o ambiente rural, frutos da ocupação não-índia.

Assim como é importantíssima a atenção pela insistência do modelo agroexportador no Vale do Mucuri, conquistado do índio há relativo pouco tempo, e selado pelas rodovias federais BR-116, a RIO-BAHIA e a BR-418, a Estrada do Boi.³

As CCNM e a EFBM, a segunda talvez mais que a primeira de uma forma mais presente e convincente, teria unido e consolidado a comunidade do Mucuri. Vieram então pessoas provenientes dos mais variados lugares, índios (habitantes primeiros destas terras), alemães, libaneses, chineses, escravos, belgas, baianos, mineiros, paulistas...etc, para a formação da população e mão-de-obra: senhores, escravos, ricos, pobres, peões, engenheiros... , como formadores do Vale do Mucuri.

A CCNM em uma análise *a priori* configura-se como agente econômico que busca a infra-estrutura (como as vias de comunicação e transporte) para satisfazer a suas aspira-

³ O índio, da qual a terra foi tomada pelo homem branco, é clara sua importância na constituição identitária e sociocultural do NE mineiro. A BR-418 em sua boa parte foi construída no antigo leito da Estrada de Santa Clara, pertencente à Cia do Mucuri.

ções de "civilizar" e comerciar entre o norte-nordeste de Minas Gerais ao exterior da província (dentro ou fora do Brasil). Para tal empreitada lança mão, dentre outras coisas, do recrutamento de imigrantes para o trabalho de conquistar a Mata e os Gentios, instalando o centro das transações sociais, econômicas e religiosas da Cia: Philadelphia, um entreposto comercial.

Por outro lado, a EFBM parte da construção dos caminhos de ferro, invertendo o itinerário da CCNM, partindo da infra-estrutura como nova tentativa de entrada de novas relações sociais, de trabalho e produção no Mucuri, materializada pelo plano e instalação de Ladainha, para ser sede da Oficina Geral da estrada de ferro.

Portanto, tentou este trabalho afrontar a falta de conhecimento a respeito da sociedade do Mucuri e os primórdios de sua urbanização, na medida em que a CCNM parece em uma análise preliminar, firmar raízes por meio da EFBM, em miúdos: a sociedade do Mucuri parece surgir com as cidades do mesmo Mucuri. As cidades aqui são vistas como a consolidação de projetos colonizadores nas quais se reproduzem vários sistemas, e onde surge o que podemos chamar de cosmovisão do Mucuri, característica de uma população surgida da intenção de um homem e alimentada até certa idade pela estrada de ferro, formando um sistema de representações *sui generis*. Entretanto não haverá lugar, por diversas limitações, inclusive físicas de fazermos um estudo acurado da expansão da malha urbana no Mucuri.

2.1 O Mucuri e a Economia Mineira

Neste capítulo tentaremos fazer uma breve digressão histórica tendo como ponto de partida os relatos de alguns viajantes que percorreram o território mineiro no século XIX, para com isso chegarmos às regiões nordeste e leste do atual Estado, passando pelo Termo de Minas Novas e o Sertão do Rio Doce até fazermos resumo histórico das visitas e ocupação do Vale do Mucuri, por fim e também brevemente discutiremos acerca da estagnação ou diversificação da Economia Mineira nos Dezoito e Dezenove.

Ao pesquisarmos a Estrada de Ferro Bahia e Minas não podemos nos esquivar do porque, onde, quando e mais tantas perguntas vindas dos espíritos sempre argutos. Para tanto, tentar saber de onde partiu ou partiram as idéias de integração regional via rios Mucuri e Jequitinhonha, seguidos dos caminhos de ferro e quais as justificativas para tantas empreitadas, serve este capítulo. A economia mineira vai ser rapidamente discutida nas duas visões, a de estagnação e a de diversificação econômica acerca da interpretação do período qual o estudo abarca. Vislumbrar a dinâmica do século XIX nos fará tatear a realidade já passada e melhor compreender o processo no qual se insere a estrada de ferro.

2.1.1 Minas e os Viajantes:

A princípio, a leitura e o estudo dos viajantes estrangeiros às Minas Gerais nos oitocentos nos pareceu bastante promissor, entretanto, quando nos foi apresentado o trabalho de Godoy, “*INTRÉPIDOS VIAJANTES E A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX*”, percebemos já realizado com louvor esse intento, justificando destarte a utilização do referido trabalho. Propondo uma regionalização de Minas Gerais por meio dos relatos dos viajantes estrangeiros no XIX, os quais são superpostos os mapas construídos a partir dos relatos e a reconstituição dos itinerários (GODOY: 1996, 26).⁴

Foram as seguintes regiões divididas as Minas: Região do Sertão do Urucuia, de Paracatu, de Araxá, do Triângulo, do Sertão do Indaiá-Abaeté, Intermediária de Pitangui-Tamanduá, do Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas, do Vale do alto-Médio São Francisco, do Sertão, do Termo de Minas Novas, do Distrito Diamantino, do Sertão do Rio Doce, da Mata, Intermediária de Conceição, Sul e Mineradora Central. Destas citadas, duas nos pareceram fundamentais para nosso trabalho, a do Termo de Minas Novas, por englobar parte do Vale do Jequitinhonha e parte do Mucuri, e o Sertão do Rio Doce por lá estar o Vale do Mucuri, da mesma forma marcado pelos trilhos. Elegemos tais regiões não desconsiderando a importância da cidade do Serro, não somente por ser berço de um dos principais nomes para a “fundação” do Mucuri, Theophilo Benedicto Ottoni que planejava a ligação do Norte de Minas com o mar indo por sua Philadelphia e a Companhia do Mucuri.⁵

Godoy justifica a escolha dos viajantes que num primeiro momento foram escolhidos os viajantes da Província de Minas Gerais na primeira metade do século XIX, depois foram selecionados os textos consultados com base em dois fatores, a tradução para o português, pois sua inexistência provocaria a rejeição, e o formato do depoimento, compulsando aqueles que se apresentavam como diários de viagem, “*com itinerários minimamente*

⁴ GODOY, MARCELO MAGALHÃES; UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. *Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1996

⁵ Segundo COSTA, “a primitiva povoação, com o nome de Filadélfia, foi fundada a 7-IX-1853”, que a partir de 1869 torna-se Teófilo Otoni, em homenagem a seu fundador. COSTA, Joaquim Ribeiro. *Toponímia de Minas Gerais: com estudo histórico da divisão territorial e administrativa*. 2. ed. Belo Horizonte: BDMG Cultural; 1997.

reconstituíveis”. Alguns outros “*fatores combinados*” também foram utilizados para e exclusão de outros relatos.

Revelamos assim a decisão de não trabalharmos diretamente com os relatos de viagem pela muito bem-vinda maneira como o foram pelo autor em questão, além do receio de não alcançarmos o mesmo sucesso. Além evidentemente de encontrarmos o subsídio qual referendava nosso trabalho tão ricas fontes para não só a historiografia mineira, mas como diz o próprio Godoy estes viajantes foram “*autênticos antropólogos*” uma vez que suas experiências, reações e análises permeiam estes campos tão intrinsecamente ligados das ciências humanas e sociais.

A distribuição dos itinerários dos viajantes estrangeiros não é homogênea nas Minas, sendo algumas regiões mais privilegiadas que outras. A baixa densidade demográfica, a pouca expressividade da vida econômica de alguns recônditos da capitania e depois província, a existência de “*índios bravios*” e avessos à civilização dos brancos colonizadores.⁶ Enfim, a presença dos viajantes distribuída de forma desigual em Minas Gerais pode ser reflexo da dinâmica econômica na medida em que, se há visita, há o interesse e este pela produção qual pode ter as mais variadas relevâncias, no extrativismo, por exemplo, o ouro e as gemas formam algo que poderíamos chamar de valores exóticos, por terem valor neles mesmos ou ainda o trigo do Sertão do Rio Doce, o algodão das Minas Novas e São Miguel.

A população despertava certamente o interesse dos viajantes, mas não estiveram, os viajantes, diretamente com os famigerados e bravos Botocudos dos Vales dos Rios Mucuri, Doce, Jequitinhonha, São Mateus. Somente os militares ou camponeses uns e outros obrigados a “enfrentarem” a ira do gentio, a mostrarem o aparato defendido pela Força, ou na fuga em busca de melhor quinhão para a miserável vida. De acordo com a leitura que fizemos do trabalho de Godoy, os viajantes atestam que os habitantes não indígenas das regiões de fronteira com estas populações não possuíam grandes cabedais.

⁶ Expressão largamente utilizada nos documentos do Dezenove.

2.1.2 Região do Termo de Minas Novas

O arraial das Lavras Novas dos Campos de São Pedro do Fanado foi fundado pela Bandeira iniciada por Sebastião Leme do Prado:

“Ansiosos por encontrar ouro farto, os remanescentes da Bandeira Sebastião Leme do Prado avançaram pelo rio Jequitinhonha abaixo e embrenhando-se pelas matas, subindo e descendo morros, alcançaram os rios Araçuaí e Itamarandiba que vadearam, seguindo em frente até deter-se mais além junto a um rio cujas praias faisqueiras, revelando ouro em abundância... (JÚNIOR, 1978: 21).”.

Assim, pois, em 29 de junho de 1727 se instalaram e fundaram a povoação que mais tarde haveria de chamar Minas Novas. O antigo nome da povoação qual foi batizada referia-se ao dia de São Pedro Apóstolo e fanado, por causa do Rio Fanado e fanado porque o ouro surgia *“falhado, ora ali, ora acolá e induzindo à suposição de estar o ouro a esgotar-se, ou fanado naquele rio (JÚNIOR, 1978: 21)”*. Em 1730 o arraial é elevado à vila de Nossa Senhora do Bom Sucesso das Minas Novas, em 1742 é anexada à Provedoria e Comarca de Porto Seguro, sediada na vila de Jacobina na Capitania da Bahia, só é devolvida à de Minas Gerais em 1757, mas fica sob o arcebispado baiano até 1853, ano de fundação de Filadélfia, e quando da criação do arcebispado de Diamantina.

O engenheiro Pedro Victor Renault em seu RELATÓRIO DA EXPEDIÇÃO DOS RIOS MUCURY E TODOS OS SANTOS, passa por Minas Novas e descreve o seguinte quadro:

“A villa de Minas Novas, situada a 17.º 37` e 3`` de latitude e a 40º 20` de longitude, foi outr`ora a metropole do commercio d`esta Provincia com a da Bahia, para onde transportava annualmente um sem numero de fardos de algodão, exportação esta que não só bastava para as necessidades publicas da Provincia, que infelizmente como as outras do Imperio, não usava senão de fabricas ultramarinas, como permittia tambem a muitas pessoas ajuntar consideraveis fortunas, que ainda existem em algumas mãos.

Porém o systema arruinado de agricultura, usado em umas terras tão favorecidas sobre diversos pontos, tem cançado as mesmas de tal sorte que hoje não produzem senão carrascos, debaixo dos quaes raros animaes, que por acaso resistiram a tão desastrosa pes-

te, procuram algum alimento, que com dificuldade encontram; e o que é mais ainda a perda, por muitos annos, em Minas Novas, das sementes que produzem o algodão.

Algumas minas exploradas, tambem, no mesmo tempo, accrescentariam ainda a felicidade dessa Comarca, porém, trabalhadas a talho aberto, entupiram-se e ficou de menos aos Minanovenses a esperança de verem-se levantar o seu paiz, por minas de ouro, que na verdade são todas de quartzo, o que augmenta ainda a inconstancia que geralmente caracteriza esse genero de riqueza” (RENAULT: 1836).⁷

A Região do Termo de Minas Novas na regionalização adotada neste presente trabalho foi visitada pelos viajantes Pohl, Spix/Martius, D’Orbiny e Saint Hilaire (GODOY: 1996). Através destes relatos chegou-se à conclusão da “*combinação específica dos aspectos físicos, humanos, econômicos e histórico-administrativos*” compreender coincidentemente a circunscrição jurídico-administrativa do mesmo Termo (GODOY: 1996, 47). Este termo ainda abrangia os vales do Jequitinhonha e do Rio Pardo.

“Saint-Hilaire e Spix/Martius descrevem com clareza a diversidade da composição vegetal do Termo de Minas Novas e as decorrências econômicas desta variação. Matas, cerrados, caatingas e campos formam o eclético quadro da vegetação da região: áreas favoráveis à agricultura, nas matas da parte oriental; áreas muito propícias à cultura algodoeira, nas caatingas da parte ocidental; e os campos e cerrados, da parte ocidental, propícios à criação (GODOY: 1996, 47)”.

Os índios, destarte sendo os verdadeiros ocupantes daquelas terras, os Botocudos, Maxacalis, Malalis e Macunis foram também referidos, seja pelo “*exotismo, grande número, assim como por sua suposta agressividade e antropofagia. Já a população não indígena era predominantemente mestiça* (GODOY: 1996, 47)”⁸. A região ainda contava com baixa densidade demográfica e a população era em sua maior parte ribeirinha.

Os rios podem ser ainda interpretados como canais da colonização, afamados rios cujas terras cortavam e levavam não somente água e alimento, outrossim, transporte e ri-

⁷ RENAULT, Pedro Victor. Relatório apresentado ao governo - relatório da exposição dos rios Mucury e Todos os Santos, feito por ordem do Ex.mo Governo de Minas Geraes pelo engenheiro Pedro Victor Renault, tendente a procurar um ponto para degredo. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. V. 8, 1903, Belo Horizonte, MG. pp. 1075-1092.

⁸ É bom lembrarmos que Botocudos eram todas as nações indígenas que se adornavam com botoques, não com pode parecer uma tribo específica.

quezas, como o ouro, o comércio e as pessoas. Importantes e quase exclusivas vias de comunicação, os rios, até praticamente metade do século em questão, além claro de pulular o imaginário da população.

O governo português, segundo os viajantes estimulou os colonos com isenção de impostos, à desconcentração fundiária (inicialmente no processo de ocupação) naquelas paragens promovidas pela política de cessão de terras por meio de sesmarias pelo Estado português e posteriormente brasileiro, política agravada após a lei de Terras de 1850, cuja restrição cerceou ainda mais o acesso legal à terra. O que não impedia o acesso de outras formas, como a posse, e destarte até nossos dias.

Quanto à produção, a região contava desde atividades mineratórias, ouro e a cata de gemas, a produção de víveres, grãos e demais cultivos, a criação de gado, cavalos e vacas e a produção algodoeira, exportado descaroçado, em ramas e, além disso, a indústria têxtil era destacada com o fim de abastecer o consumo inter e intra-regional e exportado para outras províncias e outros países:⁹

*“O cultivo de algodão aparecia como atividade mais florescente, disseminada e que imprimia uma característica singular à região. Saint-Hilaire aponta as paróquias de Minas Novas, Água Suja, São Domingos, Chapada e São Miguel como as mais ligadas ao cultivo do algodão. Favorecido por condições climáticas e de solo, o algodão do Termo de Minas Novas era bastante produzido. O beneficiamento (descaroçamento) era, em parte, iniciado na região. Destinava-se à Bahia e, sobretudo, ao Rio de Janeiro, entrepostos da exportação para outros países. Spix/Martius mencionavam os grandes lucros que auferiam os comerciantes estrangeiros que participavam ativamente deste comércio. Segundo Spix & Martius, Saint-Hilaire e D’Orbigny o arraial de São Domingos era o ‘entreposto principal do comércio de algodão, com a Bahia’ (GODOY: 1996, 48)”.*¹⁰

A indústria têxtil, apesar de doméstica produzia em Minas Novas, Sucuriú, São Domingos e Chapada, tecidos e cobertores para o autoconsumo e exportado a outras regiões mineiras (Idem, 48), fazendo parte destes “fluxos” também o algodão bruto. A cata de ge-

⁹ O que chamamos aqui de gema antigamente era discriminado em pedras preciosas e semipreciosas. É bom lembrarmos que circulavam histórias de uma famosa Montanha de Esmeraldas contadas por alguns índios aos ávidos caçadores de riquezas, tal montanha pretensamente atribuída à Serra dos Aimorés, na divisa com a Bahia.

¹⁰ Esta dinâmica de exportações e a necessidade de melhoria das vias de comunicação mais tarde vai justificar na década de 1840 a criação da Cia do Mucuri e na de 1880 da Estrada de Ferro Bahia e Minas.

mas sendo vultuosa, tanto que Chapada transformara-se em centro de lapidação e exportação para a Bahia e Rio de Janeiro, a mineração mesmo reduzida na região ainda era relevante na mesma Chapada e no Rio Araçuai. Já a criação de gado, vacum e cavalar ocupava boa parte do Termo. A sudoeste a agricultura, inclusive de cana-de-açúcar com a presença de vários engenhos abastecia Minas Novas e o Distrito Diamantino (GODOY, 1996). Segundo nosso autor, Saint-Hilaire visitou inclusive as famosas forjas do Bom Fim, tratando das técnicas de fundição e da mão-de-obra (escrava, assalariada), produzindo itens voltados para a agricultura, transportes e mineração, destinados a Diamantina e principalmente para todo o Termo de Minas Novas (Idem: 1996).

“A Vila de Minas Novas era o principal centro urbano da região. Com população em torno de 2000 habitantes, desempenhava funções administrativas, era inclusive cabeça do Termo, e constituía-se em importante centro comercial (GODOY: 1996, 49)”.

Assim mesmo, o principal centro do nordeste mineiro, por causa da mineração do ouro e não obstante da produção algodoeira e da manufatura do mesmo, sendo ainda sede da comarca de mesmo nome tem como seu território quase todo o vale do Jequitinhonha e Mucuri até a metade do século XIX. E é dela e do Serro donde saem as “*principais personagens*” da ocupação e colonização dos Vales (ARAÚJO, 2003). Entretanto o ouro esgotou-se e como outros centros urbanos mineiros ao mesmo contemporâneos, que surgiram em redor das minas e quando estas deram sinais de falência ainda persistiram. Aqui se dá lugar a um debate, já antigo acerca do fim do auge da mineração das Minas Gerais, em que uma vertente insiste na profunda crise qual a reboque traz a letargia da economia mineira apresentado logo mais.

2.1.3 Região do Sertão do Rio Doce

Com a predominância absoluta da população indígena e fronteira da ocupação da população não indígena, o vigor das florestas, a Região do Rio Doce na primeira metade do século XIX só é visitada por Saint-Hilaire, e quando ainda não existia politicamente o Vale do Mucuri. Dito isto por ainda não existir ocupação branca considerável na região atualmente conhecida como tal.

“Toda a faixa extremo-leste das Minas Gerais era habitada exclusivamente por índios, variando a largura desta faixa de acordo com a região. A porção ocidental do Termo de Minas Novas, quase todo o Sertão do Rio Doce (incluindo o Vale do Mucuri e do Manhuaçu) e a maior da Região da Mata, ainda na primeira metade do século XIX, constituía-se imensa fronteira da ocupação branca. Os viajantes registram algumas informações sobre as iniciativas do Estado Português e depois brasileiro no sentido de promover a colonização desta área e civilizar os indígenas ou simplesmente exterminá-los (GODOY: 1996, 52)”.

Ainda é comum em alguns lugares do Vale do Mucuri ou do São Mateus, ouvirmos relatos e histórias sobre caça a bugres, como eram conhecidos os índios na região. Nestas histórias dizem tê-lo feito até meados da metade do século passado. Segundo nos afirma Godoy, Saint-Hilaire quando de sua passagem pela região, conviveu com índios mansos e recebeu as piores referências do Botocudo, famoso por sua brabeza, hostilidade e antropofagia. O nosso viajante em sua itinerância chegou até Peçanha (GODOY: 1996, 53), limite entre a “civilização” e os índios.

A agricultura e a criação de animais destinados para o autoconsumo ou abastecimento de mercados fora da região, como Vila do príncipe e o Distrito Diamantino. O trigo, o algodão e a cana-de-açúcar são os principais produtos da região.

A população não-indígena é composta em bastante de seu reduzido número, por homens sem cabedais:

“Fica caracterizado o colono e a estrutura fundiária, desconcentrada em função da forma da ocupação e exploração econômica dominante. Outro ponto que Saint-Hilaire enfatiza é a condição de fronteira da região. No arraial do Rio Vermelho, confirma-se a

ocupação em processamento, a predominância da agricultura e a importância do comércio de víveres para abastecimento de outras regiões (GODOY: 1996, 53)”.

A estrutura fundiária só é modificada a partir das organizações de Companhias que tentaram colonizar a região, quais receberam dentre vários privilégios, vastas extensões de terra. Mesmo assim, permanece razoavelmente grande o número de pequenos proprietários de terra, ameaçados desta vez pela voracidade da celulose, da monocultura do eucalipto, seja para o carvão para as siderúrgicas do Vale do Aço, caso do Alto Jequitinhonha e Vale do Rio Doce, ou das fábricas de celulose no extremo sul da Bahia que tentam expandir esta cultura ao Vale do Mucuri, São Mateus, Médio e Baixo Jequitinhonha.

Ainda com o nosso autor, o volume aparentemente pequeno das informações diretas coletadas a respeito da região é ampliado por informações indiretas de fontes as mais diversas.

A manifesta pouca informação acerca da dinâmica econômica da Região do Sertão do Rio Doce não pode ser interpretada dando caráter de estagnação econômica, sim da precariedade da ocupação e civilização “*branca*”, não-índia naqueles à época recônditos, por demais longe das minas e das Minas, perspectiva mudada somente após a tentativa por parte da Cia do Rio Doce, falida, em tentar o comércio e a navegação naquele rio, posteriormente a Cia do Mucuri, que um pouco mais feliz, todavia falida, a Cia da Estrada de Ferro Bahia e Minas, extinta, e a Estrada de Ferro Vitória a Minas, única sobrevivente dos oitocentos, além dos caminhos remanescentes.

2.1.4 O Mucuri

“Á vista destas mattas tão vastas, gigantescas, bellas e ricas regadas por tão abundantes rios; á vista desses magestosos arvoredos, cujas frondosas copas impediam a penetração do Sol até as humildes plantas que rastejavam no chão; á vista d’esses enormes cipós que se estendiam de uma a outra arvore e assim pareciam liga-las para resistirem á impetuosidade dos ventos; á vista d’esses outros mais finos que humildemente se serviram dos troncos das arvores como amparo á sua ephemera duração; á vista de tudo isso, a minha imaginação me representou o emblema da sociedade, prescrevendo-me as regras que a devem reger (RENAULT: 1836).”

No livro “Notas Histórico sobre o Município de Theophilo Ottoni” Reinaldo Ottoni Porto, datado de 1931, como o seu título nos remete, apresenta uma interessante série histórica acerca do território onde atualmente se encontra a cidade de Teófilo Otoni. Neste mesmo livro o autor organiza um opúsculo no qual explica: *“é uma coleção de documentos que, por muitos annos e com grande dificuldade, pude obter para auxiliar a quem pretenda escrever a história do vasto e riquissimo municipio de Theophilo Ottoni (PORTO: 1931, 01)”*.¹¹ No referido opúsculo, Porto demonstra que o Mucuri já é há muito conhecido e explorado:

“Cabe ao municipio de Theophilo Ottoni a gloria de ter sido um dos primeiros pontos do territorio brasileiro visitados pelos expedicionarios portuguezes, à cata de ouro e esmeraldas, objectos de lendárias conjecturas (PORTO: 1931, 03)”.

A seguir faremos um breve histórico de visitas ao Vale do Mucuri baseados no autor acima:

- Expedição Martim Carvalho em 1550, organizada por Tomé de Souza e confiada a Martim Carvalho composta de cinquenta a sessenta portugueses e alguns indígenas. Teriam seguido o caminho dos *bugres*, mesmo que em 1538 já entravam portugueses vindos de Porto Seguro a *Serra do Sol da Terra*:

¹¹ PORTO, Reinaldo Ottoni. *Notas históricas do município de Theophilo Ottoni* a extinta Companhia do Commercio e Navegação do Rio Mucury (1847 a 1861). Teófilo Otoni: O Nordeste Mineiro, 1931.

“Frei Samuel é também de opinião que a expedição Espinhosa – Navarro (1553 ou 1554), trouxe o mesmo roteiro, acompanhando depois à serra pelo lado dos rios Pampam e Negro, neste município, baseado dos dizeres de uma carta do Padre Navarro (PORTO: 1931, 06)”.

- Expedição Tourinho, 1573, ano que partiu de Porto Seguro, este foi subindo os rios Doces, Suassuí Grande fazendo-o por meio de canoas até as cachoeiras. E explorando território próximo descobriu a cerca de cinco léguas do referido rio *“uma pedreira de esmeraldas e outra de saphiras*, o autor crê que a tal lagoa seria a *Vupabussú”*, conhecida também por Lagoa Preta nos antigos limites do município de Teófilo Otoni e Peçanha.
- Expedição Adorno. Em 1580 foi concedida a Antonio Dias Adorno que com cerca de cento e cinquenta portugueses e quatrocentos índios, subindo o rio São Mateus, que tem suas nascentes em Itambacuri.¹²
- Bandeira de Fernão Dias Paes. No ano de 1673 e com licença do governador geral Affonso Furtado de Mendonça, indo até a sobredita Lagoa Preta no mesmo Itambacuri, antigo distrito de Teófilo Otoni.
- *“O Mestre de Campo João da Silva Guimarães”*, sabe-se que este deixou em 1755 as margens do rio Mucuri, antes pertencente ao município em questão:

“Assim foi, até que o mestre de campo João da Silva Guimarães, acompanhado de escravos, se transportou de Minas Novas para as margens do Mucury, onde fixou residência por espaço de alguns annos, abrindo lavoura e fazendo explorações nas terras adjacentes (PORTO: 1931, 09)”.

Acredita-se, pois, que é ele o primeiro morador não indígena no Mucuri, sendo que na Revista do Arquivo Público Mineiro consta de relato de um engenheiro militar chamado José Joaquim da Rocha que no Vale do São Mateus há tanta riqueza quanto encontrou o tal mestre de campo no Mucuri. Consta ainda que por causa dos ataques violentos dos *Ambarrés*, os quais provocaram-lhe muitos prejuízos, forçando-o a retornar à Minas Novas. Entre-

¹²RIOS LAGOS E NASCENTES.RIO SÃO MATEUS. http://www.achetudoeregiao.com.Br/ANIMAIS/bacias_hidrograficas_mg.htm. Acesso em: 29/06/06.

tanto o autor apresenta a transcrição de uma carta do ouvidor da Capitania do Porto Seguro de janeiro de 1764 na qual há indícios de que o mestre João ainda permanecia nas matas do Mucuri, e é no documento produzido pela expedição de Francisco Teixeira Guedes em 1829 que este relata sobre a antiga moradia do mestre de campo.

Ainda segundo Reinaldo Porto já é conhecida a barra do Mucuri desde 1587, sendo já referida por Gabriel Soares conhecido à época por Mocury, sondada desde 1764 por Thomé Couceiro de Abreu, Ouvidor da Capitania de Porto Seguro. Sendo que em 1769, 1786 e 1803 o rio Mucuri foi percorrido por diversas explorações.

- No ano de 1823 é noticiada uma representação da câmara de Minas Novas de janeiro deste mesmo ano solicitando a transferência do quartel de Alto dos Bois, atual Angelândia, para as margens do Mucuri na aldeia dos Macunis;
- A expedição Teixeira Guedes ocorrida no ano de 1829. Chefiada por Francisco Teixeira Guedes com o intuito de conhecer os *tão prociozos produtos* explora a partir de Minas Novas, pelo Vale do Jequitinhonha, o rio Preto até chegar ao rio *Macury* (Mucuri) e Todos os Santos passando por alguns ranchos e encontrando também com a população indígena, como os Maxakali, os Nak-Nanuks, Capoxes, avançando enfim a São José do Porto Alegre.
- A expedição de Victor Renault, em 1836, a qual à frente falaremos;
- E por fim nosso autor ressalva o “*Aldeamento e Catechese de Indios*” do Jequitinhonha pelo que o Coronel Honório Esteves Ottoni ficou encarregado. Com as seguintes instruções:

“1º - que além de suas obrigações contidas no Regulamento n° 426, de abrir uma estrada à Barra do rio Todos os Santos no rio Mucuri, e providenciando segurança à colonização ao longo da estrada e às margens dos referidos rios;

2º - tendo para isso a Cia de Pedestres do Jequitinhonha e quantia para tal empresa, sedo dos cofres do governo ou de subscrição a ser aberta na comarca;

3º - o estabelecimento de um “quartel geral da força” na Barra do Todos os Santos;

4º - providenciará aldeamento dos índios que se apresentarem, “e empregará todos os possíveis meios para os chamar á civilização” e os empregar nos serviços dando-lhes brindes e víveres que achar conveniente e necessário;

5º - manter comunicações por navegação ou estradas com a colônia de degredados que o governo baiano mandou estabelecer no rio Mucuri;

6º - *fazer com que aldeamento se dedique à agricultura de gêneros para exportação tais como café, algodão, chá, etc;*

7º - *zelar pela segurança do aldeamento e seu distrito, cuidando para que pessoas de caráter rixoso não introduzam maus costumes e bebidas espirituosas;*

8º - *sendo para isso disponibilizada a quantia de 200\$000 réis anuais;*

9º - *para que em casos não previstos aja com bom senso o senhor Ottoni e comunique ao governo;*

10 - *tendo responsabilidade de corresponde-se diretamente com o governo e com o diretor geral dos índios (RENAULT: 1903,1057-1058)”.¹³*

O Vale do Mucuri só vai tornar-se *real* com a constituição da CCNM, na década de 1840. Alguns afirmam que foi pelas terras banhadas pelo rio Mucuri que as Minas Gerais foram primeiramente visitadas ainda no século XVI. Ainda traspassadas essas terras por Bento Lourenço que em 1816 ali penetrou abrindo um caminho na floresta; outra vez com Antonio José Coelho que abandonou a região por causa dos Jirapokas; Antônio Leal, que constituiu uma fazenda nas proximidades no rio Setúbal, este que acompanha a expedição de Renault em 1836 (RENAULT: 1836).

Entretanto, a fama dos Botocudos de maneira alguma agradava aos que tentaram habitar o Mucuri:

“Atacavam, em diversos pontos e debaixo de diferentes nomes, os antigos habitantes das mattas regadas pelos rios Doce, São Matheus, Mucury e Jequitinhonha; obrigaram, depois de ataques sanguinolentos, a nação dos índios, também dividida em grupos de diferentes nomes, a se entregar à civilização, resistindo, apenas, a este ataque geral os índios puris-, que ficaram nas suas possessões (RENAULT: 1836)”.

Quanto aos famigerados viajantes, que tanto visitaram as Minas Gerais, Regina Horta destaca quatro. Saint-Hilaire, que visitou na verdade o vale do Jequitinhonha, *arriscando-se um pouco à região oriental do termo de Minas Novas, caminho que, se trilhado adiante, o levaria ao Mucuri*; Maximilian deteve-se muito mais no vale do Rio Doce; o médi-

¹³ RENAULT, Leon. Exploração dos rios Mucury e Todos os Santos e seus afluentes - feita por ordem do governo da Provincia pelo engenheiro dt. Pedro Victor Renault. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. V. 8, 1903, Belo Horizonte, MG. pp. 1049-1062.

co Robert Avé-Lallemant, cuja chegada ao Mucuri data de janeiro de 1859; e cerca de um ano antes, o barão Johann Jakob von Tschudi. Sendo que os dois últimos, reais visitantes do Mucuri o visitaram durante o início e deflagração da crise da Cia do Mucuri, falida e encampada pela Província pouco tempo depois.

Duarte justifica dois temas para um certo desânimo para com o Mucuri após 1850: os índios e as matas. E: “*Mas há ainda uma terceira questão a percorrer os textos de Avé-Lallemant e de Tschudi: a colonização e as condições efetivas da ocupação do território* (DUARTE: 2002, 270)”.

O barão Johann Jakob von Tschudi reclama, segundo Regina Horta, além da Natureza, de que o médico Ave-Lallemant teria escrito seu relatório com fins políticos.

“Tschudi foi, de longe, o mais lamuriendo de todos os viajantes aqui analisados. Do primeiro ao último passo dado no vale do Mucuri, queixa-se o tempo todo. Reclama das nuvens de mosquitos, dos carrapatos, dos morcegos chupadores de sangue, dos percevejos, dos maus caminhos e estradas que não mereciam esse nome, da monotonia, do calor, da umidade, do barulho dos sapos, da escuridão da floresta, dos guinchos das aves, de tudo, enfim. Era um naturalista com grandes restrições em relação à natureza (DUARTE: 2002, 277).”.

Quanto à Cia do Mucuri, Ave-Lallemant:

“O viajante criticou duramente a atitude do diretor da Companhia do Mucuri ao promover a vinda de alemães e franceses para uma região tão obviamente insalubre. Solicitando aos governos alemães a proibição do agenciamento de emigrantes para o vale do Mucuri, concluiu pela impossibilidade de colonização da área (DUARTE: 2002, 283).”

O médico Avé-Lallemant foi acusado por Teophilo Ottoni de levar à Corte informações infundadas quais deflagraram tal crise (DUARTE: 2005, 268-269). Paulo Pinheiro Chagas demonstra em seu “*TEÓFILO OTTONI Ministro do Povo*” que Avé-Lallemant passa-se por agente do governo nas colônias do Mucuri, sendo na verdade espião com a missão de difamar a Cia e Ottoni:

“E Lallemand estava a serviço secreto do ministro da Guerra. Ficava desse modo, evidente, a intromissão do ódio político partidário nos negócios do Mucuri (CHAGAS: 1982, 216)”.¹⁴

Esta teoria não pode ser descartada como nos parece, na medida em que a Cia do Mucuri tinha um interesse muito além da colonização e desenvolvimento econômico dos Vales, o seu fim último era a constituição de outra província qual anexaria territórios de Minas, Bahia e Espírito Santo. Como quase sempre, o interesse político utilizava-se do poder econômico, e o que seria se outra província dividisse as Minas? Pode nos parecer somente elucubrações, mas se a desatenção política não tivesse acometido desde sempre aquelas paragens, provavelmente parte do potencial de desenvolvimento ali encontrado poderia ter mudado a perpetuada de longa data a miséria e carência dos Vales.

Depois de 1847, data da fundação da Cia de Theophilo Ottoni, e segundo a mesma autora, a paisagem daquelas matas transforma-se, e o Peruípe carrega consigo os futuros habitantes àquele Vale: ¹⁵

“O misterioso rio passou a ser percorridos pelo vapor Peruípe, e seu ruído somou-se às sonoridades da mata densa e repleta de vida. Seu curso foi mapeado por engenheiros contratados para tal, sua profundidade foi avaliada. Na floresta, os conquistadores passaram a buscar madeira para construções, lenha para as casas, desflorestando e realizando queimadas em largas áreas para plantio agrícola ou pastagem dos animais de carga e transporte. Além dos índios, passou a percorrer a região uma gama de novos personagens: soldados, negros escravos, populações livres e marginalizadas da sociedade imperial, naturalistas, engenheiros, fazendeiros, padres capuchinhos contratados pelo governo, diretores de índios, autoridades policiais e imigrantes de partes variadas do mundo (chineses, madeirenses, franceses, suíços, austríacos, belgas, holandeses, prussianos) (Duarte: 2005, 269)”.

Destarte inauguram-se o Mucuri, o São Mateus e parte do Jequitinhonha nos ditos Vales, graças à iniciativa privada de alguns homens de negócios, assim conhecidos os empresários do Século XIX. Ainda na fase inicial deste trabalho percebíamos o desleixo do

¹⁴ CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Ottoni ministro do povo*. 4 ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1982.

¹⁵ Peruípe foi o nome do primeiro vapor adquirido pela CCNM, sofrendo naufrágio na barra do Mucuri, em São José do Porto Alegre, atual Mucuri, Bahia.

Estado em todos os seus níveis quanto ao desenvolvimento regional dos Vales, tratando de maneira mais específica do Mucuri.

A missão de Renault de exploração da região devera-se à intenção da instalação da Colônia Militar do Urucu, uma colônia de degredados que, por ficar em lugar extremamente isolado e cercado das espessas matas do rio Urucu e Mucuri favorecia ao degredo, além dos Botocudos *sedentos de sangue branco*.

Portanto, se a iniciativa estatal é a implantação de um degredo justamente para manter o isolamento e as características inóspitas à presença efetiva da população não-indígena. Nota-se ainda tal região, no momento da implantação da estrada de ferro, é uma *terra devoluta* no tocante à ação político-administrativa, tanto local quanto do restante do Estado de Minas Gerais e/ou à ação político-administrativa se levarmos em conta o restante do Estado de Minas Gerais.

Podemos concluir o *status* de *devoluta*, pois em pesquisa feita junto ao Arquivo público de Minas Gerais, para a Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, sumarizamos alguns exemplares dos Anais da Assembléia Legislativa Provincial Mineira referentes aos anos de 1840, 1841, 1863, 1871 e 1872, nos quais encontramos o seguinte acerca do Vale do Mucuri:

1) Verificamos em 1840 no dia cinco de fevereiro um requerimento solicitando mapas dos rios Mucuri e Paracatu; aos dezoito de março na discussão de projeto “*autorizando nomeação de Inspetor Geral de Estradas, conforme lei 48, que especialmente fiscalizará a estrada do Paraibuna*”, o engenheiro Vitor Renault é dito como incompetente, inclusive na exploração do Mucuri e é ajudante de Halfield (engenheiro responsável pela estrada do Paraibuna) segundo o Deputado Costa Pinto;¹⁶

2) Em 1841, há inexistência de notícias do Mucuri;

3) Na assembléia de 1863, emendas são apresentadas para construção de estradas de Grão Mogol a Filadélfia, de Montes Claros àquela e de reparos na de Grão Mogol a Paraguanã;

¹⁶ Anais da Assembléia Provincial de Minas Geras, 1874 p. 14; 316. O trabalho de produzir um sumário dos Anais da Assembléia Provincial deveu-se ao convite dos professores Marcelo Magalhães Godoy e Marcos Marcos Sampaio Rodarte para integrarmos junto do Núcleo de História Econômica e Demográfica de Minas Gerais. Este trabalho foi desenvolvido dentro da pesquisa “População e Economia: Desenvolvimento urbano e formação do mercado interno em Minas Gerais (1830- 1930)” sob coordenação do professor João Antonio de Paula. Trabalho este realizado no Arquivo Público Mineiro tendo como bolsa de Iniciação Científica pelo CNPq.

4) No ano de 1872, na apresentação do projeto 91 autorizando manter nos vales dos rios Doce, Jequitinhonha, Manhuaçu, Mucuri e Grande, em lugares mais apropriados, as cinco grandes colônias ou missões, criadas e destinadas à catequese e civilização de indígenas. Também regulamentando seus respectivos funcionamentos.¹⁷

Observando os anais destas Seções da Assembléia Provincial podemos perscrutar acerca dos acontecimentos próximos: o ano de 1840 pode ser relacionado com a exploração da região, oficial no ano de 1836, então temos uma informação indireta, já que o engenheiro responsável é nesta criticado; já o de 1841, silêncio ao Mucuri, pois o Jequitinhonha e Norte é mais bem representado; em 1863 há pelo menos um projeto, e lembremo-nos de que a Cia do Mucuri acabara de ser encampada pela Província, nos é apresentado indiretamente ainda que nada há de significativo; e finalmente em 1872 fala-se das colônias e ou missões. Concluimos visto que outras regiões mineiras tinham seções inteiras a elas dedicadas e sempre discussões indiretas a respeito de algo que nos parece tão importante, que o Mucuri seja por irrelevância ou displicentemente não fora discutido naquela Casa.

Depois da CCNM pelo que até agora sabemos nada ou nenhuma outra iniciativa afigura-se antes da concessão ao Engenheiro Miguel de Teive e Argollo para a construção de estrada de ferro de Caravelas, território baiano, às divisas com Minas Gerais e destas à Philadelphia, mais adiante voltaremos à CCNM e à EFBM de maneira mais aprofundada, pois trataremos das Cia's e o Mucuri.

¹⁷ Anais da Assembléia Legislativa Provincial, 1874 p. 221-222;

2.2 Estagnação ou dinamização?

Cabe-nos agora vislumbrar um pouco da discussão acerca das visões do perfil da economia mineira após o declínio da mineração. A estagnação ou a dinamização?

“A atividade econômica passa a girar toda em torno das minas, quer diretamente nas atividades mineradoras, quer através do desenvolvimento da agricultura de subsistência nas áreas próximas às cidades, ou seja, uma agricultura que produzia alimentos para manter os trabalhadores e os moradores das cidades envolvidos com a mineração. [...]”

Assim que as minas se esgotavam, a região mergulhava em uma grande crise econômica, social e política (ARAÚJO: 2003, 23).”

Ou:

“Trata-se, assim, de reconhecer, desde o século XVIII, a existência, em Minas Gerais, de uma sociedade diversificada do ponto de vista social e produtivo, dotada de estruturas burocráticas complexas, de mobilidade social, de vida cultural e artística com uma insuspeitada força, tudo isto nos limites dos constrangimentos coloniais. Numa palavra, trata-se de surpreender, nas Minas Gerais setecentistas, uma sociedade urbana, uma rede articulada de núcleos urbanos que se estrutura rapidamente. Se se considerar que a ocupação do território ocorre na última década do século XVII, já em 1711 são erigidas as primeiras vilas na região mineradora central, espalhando-se pelo território tanto a população quanto à vocação ‘semeadora de cidades’, levando a que, em meados do século XVIII, praticamente todos os quadrantes da capitania já tivessem núcleos urbanos – o extremo Noroeste, com Paracatu, o Nordeste, com Minas Novas, o Sul, o Leste, o Norte, numa sucessão de vilas refletindo tanto a itinerância da atividade mineradora quanto as exigências de diversificação produtiva que ela significa, seja pelas crescentes necessidades de abastecimento, seja pelo próprio esgotamento das riquezas minerais (PAULA, 2000: 14).”

A primeira visão é privilegiada e uníssona até os anos de 1970 no campo da história econômica de Minas Gerais, na qual após a crise da atividade mineratória de 1760 a economia mineira sofreria de inanição, somente revertendo o quadro na expansão cafeeira na segunda metade dos oitocentos. E novamente nas palavras de João Antônio de Paula:

“É como se entre o fim do auge mineratório e consolidação da economia cafeeira nada tivesse ocorrido de significativo na capitania, na província mineira, o que explicaria o quase absoluto silêncio da historiografia sobre a região durante esse longo período (Paula, 2000: 62)”.

E é a partir da dos anos setenta do século XX que há uma profunda revisão da história econômica mineira, construindo *“um novo quadro da economia mineira no século XIX”* no qual consta a *“afirmação de uma economia diversificada e dinâmica, nos limites da ordem geral da economia brasileira de então: ‘escravista, exportadora, mercantil e dependente’ como mostrou Celso Furtado...”* (Paula, 2000: 62)”. Corroborando à nova visão das Minas, não mais como saudosa da opulência de outras eras, sentimento que retomaremos mais tarde, a economia verdadeiramente dinâmica na medida em que mesmo com o fim do período áureo, a fisionomia que a historiografia traça é o seguinte:

“1) presença de importante estrutura agropecuária, que localizada inicialmente na comarca do Rio das Mortes, espalhar-se-á para a Zona da Mata, Sul e Triângulo Mineiro durante o século XIX; 2) presença de unidades manufatureiras têxteis espalhadas por toda a província, abastecendo toda a região e mesmo exportando para as províncias vizinhas; 3) presença de uma ampla rede de forjas e manufaturas de ferro; 4) presença de grandes empreendimentos mineratórios (Paula, 2000: 78)”.

A produção em Minas vai servir tanto ao mercado interno, quanto à exportação para regiões próximas e em alguns casos ao exterior da colônia e posteriormente império, como o algodão de Minas Novas chegou a Lancaster no momento em que a Guerra Civil estadunidense prejudicou a produção do mesmo item naquele país. O relativo insulamento da capitania e depois província além de não justificar a versão de estagnação econômica mineira, nos serve sim como uma das causas para o a incorporação de Cia's de Comércio e Navegação e o “surto ferroviário” da segunda metade dos oitocentos.

Ao pensarmos a economia mineira no século XIX não podemos deixar de levar em consideração o ano de 1850, divisor de águas na modernização institucional: com o surgimento do Código Comercial Brasileiro, regulamentando as regras dos contratos no país, contribuindo para o crédito; o fim do tráfico de escravos, com o tempo inviabilizando o sistema escravista, base das relações de trabalho e sociais brasileiras; e a Lei de Terras que

ao contrário da estadunidense, vai sacramentar a concentração fundiária e impossibilitar a transformação definitiva da terra em mercadoria. Metamorfosar a riqueza imóvel em riqueza móvel, engendrando desta maneira a grande questão do capitalismo no Brasil, uma vez que o Grande Sistema não conseguiu e ainda não consegue fazer da terra mercadoria, esta sendo forma de dominação de classes sobre as outras, como uma característica semi-feudal talvez por isso alguns falam de um Capitalismo diferenciado aqui, digamos, que tupiniquim.

A maior parte dos autores consultados, como também o conhecimento disposto à maioria das pessoas, após o “ciclo do ouro”, Minas Gerais empobrecia. Uma grande obra biográfica que tem como centro Teophilo Benedicto Ottoni elaborada por Paulo Pinheiro Chagas traz justamente à baila a difícil situação da província:

“O norte de minas empobrecia. Nascidos ao sabor da aventura, nem todos os povoados possuíam um centro de gravidade econômico. Alguns, ao contrário, se haviam erigido em terras áridas, acompanhando os filões auríferos, agora esgotados (CHAGAS: 1982, 159)”.

Vem ainda de mais longe tal idéia, o próprio Ottoni:

“As comarcas do norte da província de Minas Gerais enriqueceram na verdade pela mineração, onde era fácil a extração do ouro e das pedras preciosas, definham a olhos vistos, e suspiram impacientes pela nova era em que, facilitando-se-lhes os meios de transporte, possam seus habitantes ser também agricultores, e tirar vantagens das riquezas vegetais, de que a natureza dotou com mão larga aquele solo (OTTONI: 1847, 5)”.

É interessante resgatarmos aqui nosso Sérgio Buarque de Hollanda, que em *Raízes do Brasil* descreve a diferença entre os homens, como o *aventureiro* e o *trabalhador*.

“Esse tipo humano ignora as fronteiras. No mundo tudo se apresenta a ele com generosa amplitude e onde quer que se erija um obstáculo a seus propósitos ambiciosos, sabe transformar esse obstáculo em trampolim. Vive dos espaços ilimitados, dos projetos vastos, dos horizontes distantes.

O trabalhador, ao contrário, é aquele que enxerga primeiro a dificuldade a vencer, não o triunfo a alcançar. O esforço lento, pouco compensador e persistente, que, no entan-

to, mede todas as possibilidades de desperdício e sabe tirar o máximo proveito do insignificante, tem sentido bem nítido para ele. Seu campo visual é naturalmente restrito. A parte maior do que o todo (Hollanda: 1963, 19)”.¹⁸

Podemos a partir desta reflexão, fazermos nós uma digressão na nossa história mineira, o mineiro antes de ser o desconfiado e o que “como quieto”, foi o aventureiro que deixava tudo, casa, família, e tudo o mais para seguir os veios do ouro, diamante ou das gemas. O português foi aos outros lados do mundo enriquecer rápido, arriscando-se pelos oceanos desconhecidos. Enquanto os holandeses, os alemães, e de certa forma os ingleses, laboraram bastante, calmante, como os paulistas, que depois das bandeiras, trabalharam e tomaram das Minas o lugar de mais destaque no cenário econômico brasileiro, dessa arte os portugueses para os ingleses no cenário mundial. Para explicar os porquês, recorremos novamente a este autor, há éticas distintas para cada um dos tipos de homem. Ao *aventureiro* – “*audácia, imprevidência, irresponsabilidade, instabilidade, vagabundagem*”, diametralmente oposto, ao *trabalhador* “*as energias que visam à estabilidade, à paz, à segurança pessoal e os esforços sem perspectiva de rápido proveito material* (HOLLANDA: 1963, 19)”. É claro que Hollanda reconhece haver estes tipos puros no mundo das idéias, servindo-nos para balizarmos as características preponderantes a cada tipo de homem e por isso a cada tipo de sociedade.

Retomaremos alguns esquemas de comparação e entendimento do *ser homem* nas Minas Gerais no século XIX mais à frente quando falarmos de modernidade, e o processo no qual foi inserida nossa província no século em que o ouro deixou de ser o grande produto material, mesmo nunca deixando a alguns espíritos entre nós.

¹⁸ Hollanda, Sérgio Buarque, *Raízes do Brasil*, 4^a ed. Editora da Universidade, 1963.

3 Minas e a Modernidade

Agora, no presente capítulo discutiremos modestamente o conceito de Modernidade e a sua presença como idéia em Minas Gerais no século XIX, tentando encontrar algumas luzes para melhor compreendermos o desenrolar da história das Minas e mais especificamente do Vale do Mucuri.

Depois de vislumbrarmos sucintamente a economia mineira nos alertemos agora à noção e conceito de Modernidade, com seu conhecimento e notícia tentaremos entender como em nosso Estado, palco de tantas epopéias e lutas quixoteanas, nuances do moderno constituem-se e desenvolvem-se, as mudanças de paradigmas.

A própria constituição do Brasil foi de certa maneira um rompimento com o *tradicional*, pela redefinição do *projeto civilizatório ocidental* inventando o Novo Mundo, mas o apelo à tradição e sua presença sempre tão bem se nos fez presente, podendo sugerir alguns aspectos de nossa história.

Utilizaremos as noções e idéias de Anthony Giddens e João Antônio de Paula. Do primeiro trazemos uma obra sobre e de título “A conseqüências da modernidade”, e dele retirados conceitos e definições, do outro, as “Raízes da Modernidade em Minas Gerais”. De tal modo a modernidade em si e as Minas aqui serão a pauta desta pequena e modesta discussão.

Como preâmbulo apresentaremos um terceiro ponto, de alguém aparentemente distante deste assunto, entretanto Fernando Pessoa por sua obra e pensamento merece não só este espaço como consideração ao que vem:

“Os homens, desde que entre eles se levantou a ilusão ou realidade chamada civilização, passaram a viver, em relação a ela, de uma de três maneiras, que definirei por símbolos, dizendo que vivem ou como os campônios, ou como provincianos, ou como cidadãos, não se esqueça que trato de estados mentais e não geográficos, e que portanto o campônio ou o provinciano pode ter vivido sempre na cidade, e o cidadão sempre no que lhe é natural desterro.

Ora a civilização consiste simplesmente na substituição do artificial ao natural no uso e correnteza da vida. Tudo quanto constitui a civilização, por mais natural que nos hoje pareça, são artifícios: o transporte sobre rodas, o discurso disposto em verso escrito, renegam a naturalidade original dos pés e da prosa falada.

A artificialidade, porém, é de dois tipos. Há aquela acumulada através das eras, e que, tendo-a já encontrado quando nascemos, achamos natural; e há aquela que todos os dias se vai acrescentando à primeira. A esta segunda é uso chamar 'progresso' e dizer que é 'moderno' o que vem dela. Ora o campônio, o provinciano e o citadino diferenciam-se entre si pelas suas diferentes reações a esta segunda artificialidade.

O que chamei campônio sente violentamente a artificialidade do progresso; por isso sente mal nele e com ele, e intimamente o detesta. [...] É o homem dos 'bons tempos', entendendo-se por isso os da mocidade, se já é idoso, ou os da mocidade dos bisavós, se é simplesmente párvuo.

No pólo oposto, o citadino não sente a artificialidade do progresso. Para ele é como se fosse natural. Serve-se do que é dele [...] é-lhe indiferente. Viveu sempre (física e mentalmente) em grandes cidades; viu nascer, mudar e passar (real ou idealmente) as modas e a novidade das invenções [...].

Situado entre os dois, o provinciano sente, a artificialidade do progresso, mas por isso mesmo o ama. Para o seu espírito desperto, mas incompletamente desperto, que é o progresso, é atraente como novidade, mas ainda sentido como artificial. E, porque é sentido simultaneamente como artificial é sentido como atraente, e é por artificial que é amado. O amor às grandes cidades, às novas modas, às 'últimas novidades', é o característico distintivo do provinciano (Pessoa: 1946, 192-194).

3.1 A Modernidade:

Justificando tamanha citação pela abertura da discussão aqui começada: a Modernidade e as Minas. Veremos a seguir duas visões acerca deste fenômeno, a Modernidade tentando com isso o descortinar o que há na ideologia portuguesa, brasileira e mineira para tantas transformações ocorridas não somente em nível mundial, sim nacional, regional e local, e acima de tudo mostrar a lógica e concatenação em todos esses níveis. Adiantando um pouco da argumentação de João Antonio de Paula, a modernidade sendo uma invenção ibérica, precoce e inacabada, transposta para a colônia, e as Minas sendo o maior expoente “moderno” na colônia e império brasileiros até a expansão cafeeira, portanto esta modernidade pode ser chamada de modernidade provincial, inspirando-nos em Pessoa.

Vamos então prosseguir, para Giddens:

“‘Modernidade’ refere-se a estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que ulteriormente se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência (GIDDENS: 1991, 11)”¹⁹.

A transformação ocorrida no Velho Mundo, pela libertação da velhice atribuída às relações sociais. Relações de gênero, de produção, de classes, e todas as outras são intimamente transformadas, transformação lenta e constantemente ocorrida. João Antonio trata da seguinte maneira nossa pauta:

“Na verdade [a modernidade] é um processo aberto, pluridimensional, polissêmico. Considerada como processo cultural, tem diversas interpretações, considerada como fenômeno técnico-material, como fenômeno político ideológico, considerada como fenômeno ético-comportamental, considerada como fenômeno econômico, como fenômeno geográfico-espacial, a modernidade tem sido a referência essencial de diversas disciplinas e campos teóricos, de variados matizes filosóficos-ideológicos (PAULA: 2000, 15)”.

¹⁹ Giddens, Anthony. *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: UNESP, 1991.

Ele ainda busca a etimologia da palavra modernidade, num primeiro momento algo de “uso moderno” e posteriormente ligada ao hoje, ao *hodiernus*, à escolástica com *moder-nus* expressando a transição do paganismo a cristianismo:

“Lefebvre constrói um conceito de modernidade em que são decisivas as idéias de Estado, de vida cotidiana, de fugacidade, de moda e mundanidade, de velocidade e vida urbana; de alienação e inautenticidade, de diversidade cultural em que se ressalta o caráter contraditório da modernidade (PAULA: 2000, 21)”.

A transformação é o cerne da modernidade. A transformação das relações sociais em todas as esferas, todos os níveis. Para termos uma idéia e trocarmos em miúdos, a modernidade vem juntamente e irmanada ao capitalismo, transformando tudo em mercadoria. Do amor, este já há muito, ao trabalho, o mito e a crença. A criação, e o próprio homem reificado, transformado em *res*, coisa, ou *rês*, da mesma origem e significado, ao *campônio*, a *rês* é o animal, o gado. O próprio engendramento do capitalismo, a inconstância e a instabilidade, nos diria Marx, são inerentes e imanentes ao sistema capitalista de produção.

Precisamos então definir o que é capitalismo, utilizaremos a definição de Giddens:

“O capitalismo é um sistema de produção de mercadorias, centrado sobre a relação entre a propriedade privada do capital e o trabalho assalariado sem posse de propriedade, esta relação formando o eixo principal de um sistema de classes. O empreendimento capitalista depende da produção para mercados competitivos, os preços sendo sinais para investidores, produtores e consumidores (GIDDENS: 1991, 61)”.

Como a produção de mercadorias é a base do sistema, por conseguinte tudo o mais será disposto à forma de enquadrar-se em mercadorias, de todos “*os tipos e tamanhos, cores e variações*”. É ainda salutar situarmos as principais mudanças instauradas com o desenvolvimento da modernidade e do capitalismo. Se o capitalismo é tão ligado à modernidade, e somos uma sociedade pretensamente moderna, pois vivemos *em condições de modernidade*, podemos pedir novamente emprestadas as palavras do autor em voga. A sociedade capitalista pode ser um subtipo específico de sociedade por possuir os seguintes requisitos:

- 1) a ordem econômica tem sua natureza “*fortemente competitiva e expansionista do empreendimento capitalista implica que a inovação tecnológica tende a ser constante e difusa*”;
- 2) a razoável distinção da economia, ou seja sua relativa independência em relação às demais esferas;
- 3) o insulamento do Estado e da Economia fundamentada na preeminência da propriedade privada dos meios de produção;
- 4) o condicionamento do Estado por ser dependente à acumulação do capital (GIDDENS: 1991, 62).

Reflitamos rapidamente a partir dos itens acima o que vimos no capítulo anterior, a economia mineira contava com todos esses requisitos? Cheguemos mais próximos no tempo, à metade e os dois últimos quartéis do século XIX, a euforia das Companhias de diversas vocações e intenções. A Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri e a Estrada de Ferro Bahia e Minas, por exemplo, quantos privilégios e garantias a princípio conseguiram do Estado? O capitalismo das Minas poderia não comungar com algo acima apresentado, o monopólio por décadas para a exploração da terra, da floresta, dos fretes e das *passagens* além das extensas faixas de terra para colonos trazidos de todas as partes não tinham como comerciar a não ser com tais companhias, então o capitalismo poderia ser batizado de *capenga*, incompleto, como a modernidade ibérica, a matriz de nós mesmos.²⁰

“Para quem se acostumou ver a Península Ibérica, sobretudo deste século, como espaço do atraso, talvez seja surpreendente a afirmação de que a modernidade ocidental é, sob vários aspectos, uma invenção ibérica (PAULA: 2000, 18)”.

A constituição do primeiro Estado-Nação moderno no século XII, no XIV a primeira revolução burguesa do Ocidente, as Grandes Navegações e expansão marítima, a vitória sobre os turcos no XVI, nas artes também, com Dom Quixote, “*a glória perdida*”. Mas a península buscava controlar o Mediterrâneo, quando o Atlântico era a conquista da vez, a afirmação da Igreja Católica, enquanto outros inventavam religiões nacionais, buscavam aumentar e glorificar o Império, na consolidação dos outros Estados nacionais:

²⁰ Os direitos de passagem eram comumente cobrados em obras públicas de transporte no século XIX, são comparados hoje ao pedágio pago em algumas rodovias brasileiras.

“[...] se afigura o sentido último da modernidade ibérica, precoce e aprisionada, bloqueada pela perspectiva medieval que move seus dirigentes, modernidade paradoxalmente voltada para o passado, para a feudalidade e os privilégios estamentais, quando já se impõe a ordem burguesa e a lógica do capital e do mercado capitalista (PAULA: 2000, 19)”.

Neste momento podemos visualizar melhor Minas Gerais no contexto da modernidade e do capitalismo, é verdadeiramente algo diferente do que foi constituído na Europa e EEUU, nos faz muito bem a lembrança do ano de 1850 o divisor de águas na modernização institucional apresentado no capítulo anterior. Para João Antonio, são quatro os eixos “estruturantes de significados” e conseqüências da modernidade cuja ajuda é-nos mui bem vinda: 1) *o Estado Moderno*, o qual seu poder “*normatizador-coercitivo*” tem uma estrutura autônoma; 2) *o mercado*, sua universalização e generalização; 3) *a Razão instrumental*, “*produto de um encadeamento de circunstâncias não determinístico, uma particular revolução no campo ‘cultural’*”; 4) *as mentalidades*, ou seja, uma mudança real de mentalidade, constituindo assim a individualidade (PAULA: 2000, 16).

“Também aqui (em Minas Gerais) tem-se a mesma arquitetura básica de uma modernidade precoce, incompleta e bloqueada. Também aqui se assistirá à atrofia do impulso moderno, que não resultará, como nos países centrais, em democratização de direitos políticos, uma universalização de direitos sociais, em desenvolvimento material autônomo (PAULA: 2000, 19)”.

O Estado nas Minas Gerais se fez presente, sobretudo, a fim de controlar a mineração, os descaminhos do ouro e dos diamantes foram constantes preocupações do Estado português ou brasileiro, sendo de uma ou outra forma presença definitiva com seu poder “normatizador-coercitivo”; o mercado foi instituição sempre presente, de forma capitalista ou não, na medida em que o sistema monetário andava ainda em constituição, mas encarnado ao comércio, esta instituição sempre habitou por aqui.

A razão instrumental parece ser meio nebulosa, na medida em que o amálgama da mentalidade mineira se nos apresenta até nossos dias. O que se pode dizer desta *razão* neste

trabalho? Sem maiores pretensões está relacionado ao fundador a Cia do Mucuri, um típico homem de negócios dos oitocentos, seria hoje conhecido como empresário.

Otoni conseguiu aglutinar em torno de si as forças necessárias para a constituição da companhia tendo como suporte a visão moderna do empreendedorismo do capital, ao lado também do cientificismo tipicamente positivista ligado à Escola Politécnica e da Marinha no Rio de Janeiro, sendo seu irmão, Christiano Otoni, um dos principais engenheiros do Império e de confiança de Dom Pedro II. Entretanto dito razão nebulosa que ao mesmo tempo visionário, dinâmico e arrojado como tem de ser um homem de negócios bem sucedido, parece crer inocentemente nos privilégios prometidos pelo Estado, e em outras tantas coisas presentes nas suas diversas biografias disponíveis.

Finalmente a mentalidade, intrinsecamente ligada à razão instrumental, a interiorização desta razão que tem por uma das conseqüências o cálculo, o planejamento das ações e empreendimentos. Depois disso tudo dito, lembremo-nos de que todos os conceitos apresentados e construídos fazem parte do plano das idéias, e por tal situação devemos relativizar a revolução da mentalidade e da transformação que a modernidade traz:

“Existem, obviamente, continuidades entre o tradicional e o moderno, e nem um nem outro formam um todo à parte; é bem sabido o quão equívoco pode ser contrastar a ambos de maneira grosseira (GIDDENS: 1991, 14)”.

3.2 A Modernidade nas Minas Gerais:

Mesmo produzindo “*sistemas modernos*” nos campos econômico, político, social, cultural e urbano, é nas Minas reproduzido o sistema de privilégios, vide os contratos das Companhias de comércio, navegação, estradas de ferro e outras, fundadas nos privilégios de monopólio de exploração, concentrando a terra e distribuindo como bem quisessem, desejavam enriquecer não pelo capital, mas pelas garantias.

“De tal modo, que ver modernidade na trajetória histórica de Minas Gerais, em sua vocação urbana, em sua estrutura estatal, em seu sistema econômico, em sua vida política e cultural, é imperativo antes que anacronismo. É este o sentido profundo do quase inacreditável que foi a execução, nos confins de Minas, por músicos da terra, mulatos, em Diamantina, de peças de Haydn, Mozart, poucos meses depois de compostas. Esta sintonia cultural, em vários de seus elementos, remete ao inequívoco ‘pertencimento’ da capitania a aspectos centrais da modernidade européia (PAULA: 2000, 22)”.

Deste modo, as Minas de forma *sui generis* como nos disse o autor, apropriou-se da modernidade, da modernidade ibérica. Neste exato momento, nos vem uma questão levantada por Godoy acerca deste trabalho quando discutíamos a falência da Estrada de Ferro Bahia e Minas em interligar as Minas, a Região Mineradora Central ao mar de Caravelas, mar baiano: os aspectos “inerciais” – ou seja, a ausência de vocação da região ao projeto de integração e de desenvolvimento propostos. Dizemos, pois, por ser a estrada de ferro um empreendimento veementemente moderno, e modernizador, não consegue transformar o *ethos* dos Vales do Mucuri, do Jequitinhonha, nem do restante destas nossas terras mineiras, de relevo e espírito alvoroçado e arredio, mesmo parecendo tranqüilo e conivente, talvez aí uma explicação do gênero único das instituições nas Minas.

Voltemos um pouco agora para resgatarmos algumas características da modernidade, Giddens desvela o sentido de descontinuidade com o cuidado de não chamá-la de ruptura, já que a relação entre o moderno e o tradicional é muito mais complexa qual pensa-se em primeiro momento. E são para o autor três descontinuidades.

a) *“Uma é o ritmo nítido que a era da modernidade põe em movimento. As civilizações tradicionais podem ter sido consideravelmente mais dinâmicas que outros sistemas pré-modernos, mas a rapidez da mudança em condições de modernidade é extrema (GIDDENS: 1991, 15)”.*

A resistência ao novo ritmo imposto pela modernidade é uma das características da comunidade do Vale do Mucuri e Médio Jequitinhonha, como de boa parte do interior de Minas Gerais ainda neste início do século XXI, o ficar às portas ou varandas nas tardes de sol escaldante do Nordeste do Estado, “vendo o tempo passar”, e o faz, vagarosamente, isso não sendo difícil encontrar em cidades como Poté, Ladainha, e em alguns lugares da própria Teófilo Otoni, cidade pólo e movimentada pelas rodovias federais a BR 116, a Rio-Bahia e a BR 418, a estrada do Boi.²¹ Para visualizarmos melhor este tempo diferente, eis um trecho da entrevista feita com Dom Quirino, o primeiro bispo da diocese teofilotonense, quanto ao tempo de viagem e atraso do trem, marca contumaz do capitalismo no século XIX:

(...) “ao invés de horário, chamavam o 'horal', era o trem. E vinha escrito na plaquinha, 'horal' com sete horas de atraso, corruptela de horário. Bem, essas coisas folclóricas mas reais!

Quantas vezes vi isso, eu fui muitas vezes ver isso, e era uma festa quando o trem passava, todo mundo ia ver, eu me lembro que em Ladainha, em visita pastoral, quando passava o trem na estação, todo mundo ia ver, então se servia o cafezinho, nas chaleiras, naquelas cafeteiras de ferro, nas canequinhas. E às vezes acontecia que estava na hora de o trem sair, mas ainda não tinha dado tempo de todo mundo tomar seu cafezinho, então esperava um pouquinho o trem (risos), pra terminar o cafezinho (SCHMITZ:2003)”.

Mesmo quando alguns nos disseram que o *trem* só esperava à todos até terminarem o café na estação porque o dono do restaurante era o próprio Chefe da Estação de Ladainha, o caráter da relação com o tempo e o espaço não se alteram. Há por outro lado a apropriação dos elementos ditos modernos, que muitas das vezes pode diferir de um lugar para outro. A relação tempo-espaço será novamente tratada no capítulo que trataremos sobre as

²¹ A BR-418 em sua grande parte foi construída baseada no antigo leito da Estrada de Santa Clara, pertencente à Cia do Mucuri.

memórias e a oralidade. A famosa pontualidade britânica quanto aos trens e demais meios de transporte não valem tanto para nosso país, em especial a essas Minas.

“Sob vários aspectos, Minas Gerais tem singularidade no relativo à recepção-aclimatação de certas criações da modernidade. Vão se desenvolver em Minas Gerais vários sistemas – um sistema urbano, um sistema estatal, um sistema cultural, um sistema religioso, um sistema monetário-mercantil – que têm especificidades no quadro brasileiro (PAULA: 2000, 12)”.

b) A *mudança*, característica da inconstância do capitalismo é também descontinuidade:

“Uma segunda descontinuidade é o escopo da mudança. Conforme diferentes áreas do globo são postas em interconexão, ondas de transformação social penetram através de virtualmente toda a superfície da Terra (GIDDENS: 1991, 15-16)”.

Contida nas Minas Gerais oitocentista, a mudança é uma constante, a diversidade de tudo quanto aqui ocorria prova isso. Desde a diversidade de modalidades de escravidão, diversidade da produção, e a reprodução rápida de alguns elementos da Europa sugerem a mudança, entretanto o seu destino não era um ideal democrático ou da modernização de instituições, servia antes para a manutenção de *status quo*, desigualdades dos homens, a escravidão, a estrutura fundiária, etc..

“[...] além da mineração, uma ampla gama de atividades, de relações, de estruturas: o desenvolvimento da manufatura, da agricultura, da pecuária, da manufatura agrícola, da mobilidade social; da expansão urbana; da expansão demográfica; do desenvolvimento artístico e cultural; do desenvolvimento de mercados; a presença de uma complexa burocracia judiciária, tributária e administrativa (PAULA: 2000, 14)”.

c) Quanto às instituições, a última descontinuidade da modernidade:

“Uma terceira característica diz respeito à natureza intrínseca das instituições modernas. Algumas formas sociais modernas simplesmente não se encontram em períodos históricos precedentes – tais como o sistema de Estado-Nação, a de dependência por ataca-

do da produção de fontes de energia inanimadas, ou a completa transformação completa em mercadoria de produtos e trabalho assalariado (GIDDENS: 1991, 16)”.

Também em Minas:

“A modernidade significou a emergência de instituições, de valores, de concepções, de atitudes, de modos específicos de vivência do tempo, de apropriações do espaço, de produção e reprodução material, de organização da vida política, de vivências subjetivas, que redefiniram, de fato, o projeto civilizatório ocidental (PAULA: 2000, 15)”.

São identificadas então por Giddens a relação tempo-espaço, o trabalho moderno e o industrialismo e o Estado-Moderno como características da modernidade eis alguns trechos das “Consequências da Modernidade”:

“O dinamismo da modernidade deriva da separação do tempo do espaço e de sua recombinação em formas que permitem o ‘zoneamento’ tempo-espaço preciso da vida social; do desencaixe dos sistemas sociais (um fenômeno intimamente vinculado aos fatores envolvidos na separação tempo-espaço); e da ordenação e reordenação reflexiva das relações sociais à luz das contínuas entradas (inputs) de conhecimento afetando as ações de indivíduos e grupos (GIDDENS: 1991, 25)”.

Referindo-se a Marx, Durkheim e Weber o autor diz que os três observaram ser o trabalho moderno consequências degradantes para os seres humanos, e tomando emprestado o conceito de reificação do primeiro, podemos concluir que esta instituição moderna tirou a essência do ser humano e a repassou à mercadoria, fetichizando-a.

O monopólio da violência por parte do Estado, comparando-se ao pensamento weberiano é prerrogativa do Estado-Nação moderno capitalista (GIDDENS: 1991, 63).

“É o industrialismo a força dominante que modela as instituições da modernidade? Deveríamos ao invés olhar para o controle racionalizado da informação como a principal característica subjacente? [...] A modernidade. Sugiro, é multidimensional no âmbito das instituições, e cada um dos elementos especificados por estas várias tradições representam algum papel (GIDDENS: 1991, 21)”.

*“O industrialismo se torna o eixo principal da interação dos seres humanos com a natureza em condições de modernidade (GIDDENS: 1991, 66)”.*²²

A industrialização da e para a guerra, é para Giddens uma das conseqüências mais distinguíveis no século XX, o século das Guerras Mundiais, a exibição do industrialismo bélico nos mostra Hardman.²³

“Na Exposição que celebra os cem anos de ‘liberdade, igualdade, fraternidade’, a ocorrência simultânea de um Congresso Internacional da Paz, assim como as salas e pavilhões dedicados ao tema do pacifismo, alcançavam ressonância limitada junto à imprensa e ao público. Mas, de outra parte, referindo-se à mesma Exposição, em que tinha lugar uma amostra especial de produtos bélicos, um jornal comenta: ‘No Palácio da Guerra, a afluência foi enorme. Não se avançava mais de um metro a cada cinco minutos’. [...]

Com as guerras mundiais, a civilização moderna alcançou realizar mais uma forma de exhibitio; só que agora degradada em sadismo orquestrado desde aparelhos industrial-militares com plenos poderes (HARDMAN: 2003, 77-78).”

Além de outra passagem, durante o comentário acerca do espetáculo bélico das exposições universais:

“Apresenta em detalhe o canhão Armstrong, uma das principais atrações da mostra. Constrói, entretanto, uma figura monstruosa e grotesca da arma, insistindo sobre sua inviabilidade oi ponto de vista econômico, técnico e militar. Trata-se de um invento fantasmagórico, uma ‘arma moral’ de que se serve o governo inglês para fazer face a outras máquinas e artefatos de guerra exibidos pelas demais potências (HARDMAN: 2003, 77-78).”

O industrialismo, então é que para Giddens vai caracterizar as relações de produção e trabalho na modernidade, já que numa sociedade capitalista, que é moderna, as relações humanas em geral orbitam ao redor do capital. A cidade moderna então vai aglutinar em si o espaço para a maior parte das relações sociais, é nela concentrada os poderes Político,

²² Industrialismo: “A característica principal do industrialismo é o uso de fontes inanimadas de energia material na produção de bens, combinado ao papel centra da maquinária no processo de produção (GIDDENS: 1991, 61)”.

²³ HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma a modernidade na selva. São Paulo: Schwarcz Ltda, 1988. O autor em capítulo que trata das “Exposições universais: Breve itinerário do exibicionismo burguês”, p 62-82.

Econômico, Cultural, Religioso e Social, além de servir de emissora destes poderes e idéias.

A mudança das relações de trabalho, acentuando com o fortalecimento e expansão do capital as desigualdades entre os homens não sendo somente definidor da capacidade humana de transformar a natureza, passa também a transformar a realidade, e faz da urbanização excelente propagador dos ideais burgueses da acumulação de capital nos recônditos do Brasil.²⁴

O mercado, enquanto espaço social das trocas de mercadorias ganha feições e personaliza-se em entidade dominadora de territórios antes inóspitos para a civilização ocidental capitalista, e aquele mercado constituído além de espaço definido geograficamente, é socialmente por sua função que junto das igrejas e praças constituíram boa parte dos núcleos urbanos nas Minas Gérias.

E finalmente as funções sociais de tais centros urbanos, que aglutinam a religião, o comércio, indústria, a política e o convívio e a religião, esta última intrinsecamente ligada ao Estado até o último quartel do século XIX. João Antonio de Paula depois de falar de Weber e Sombart, Braudel e Pirenne, e Marx:

“As cidades significam um novo padrão de sociabilidade, permitem novas relações políticas e econômicas, moldam novos costumes, sensibilidades, mentalidades (PAULA: 2000, 12)”.

²⁴ Neste trabalho, é sempre definido o conceito de território como espaço desprovido de relações sociais, vazio demográfico, e espaço como aquele território já dominado e transformado pelas relações humanas. Ainda, *“conjunto indissociável de sistemas de objetos naturais ou fabricados e de sistemas de ações, deliberadas ou não”* (Santos, 1994:49). Ao longo da história da Geografia, espaço geográfico foi concebido de diferentes maneiras, entretanto, não é nosso objetivo retomá-las. “no qual o espaço geográfico constitui “um sistema de objetos e um sistema de ações” que: é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único na qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois cibernéticos fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina.” SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. *Espaço geográfico uno e múltiplo. Scripta Nova REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES* Universidad de Barcelona ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 N° 93, 15 de julio de 2001. Retirado em 11/12/2006: <http://www.ub.es/geocrit/sn-93.htm>.

Claro que no tempo de somente ocupação indígena, havia no centro do vale do Mucuri um espaço delimitado pela ação do homem, entretanto para facilitar esta apresentação não será assim considerado.

E as cidades, como a sociedade mineiras, têm como característica a diversidade, a diversidade produtiva, social e cultural (PAULA: 2000, 13), e mais:

“Trata-se de reconhecer, como Argan, que a cidade é também obra de arte, e, de outro lado é dominação, como quer Braudel, capacidade de comando, espaço de exercício do poder; e muito mais, é a cidade: é memória coletiva, no sentido de Halbwachs, é língua, é artefato, é índice de desenvolvimento histórico global (PAULA: 2000, 12-13)”.

A modernidade enfim, vai mudar as bases da civilização ocidental. As Américas serão inventadas já com o embrião da modernidade, pois segundo João Antonio de Paula, é a modernidade invenção ibérica e aqui nós aceitamos esta origem, entretanto, como já mostrado, a modernidade ibérica é incompleta, inacabada. Assim, podemos sugerir o motivo pelo qual o Brasil não se apropriou da modernidade e do capitalismo da mesma forma que os Estados Unidos não por um ou outro ser mais ou menos moderno, podemos novamente ter a explicação na colonização, pois Portugal, ao contrário da Inglaterra estava atrelado a esquemas de privilégios e concessões, tentando enriquecer com o menor trabalho possível, o extrativismo em todos os níveis caracterizaram nosso país desde sua gênese. A Inglaterra que conseguiu transformar-se após a era vitoriana, mudando as mentalidades para que se tornassem industriais e parcimoniosas, colonizando então com os piedosos peregrinos as terras “infestadas” de “ímpios” peles-vermelhas, atrasados e não modernos, os EEUU nasceram então de uma total reformulação da sociedade européia, apropriando-se da outra modernidade, a acabada digamos assim.

Trazer à discussão a “*modernidade provincial*” das Minas Gerais foi o objetivo deste capítulo, e cremos tê-lo feito, além disso, percebermos que a modernidade não é um processo unilateral e absoluto, todavia conseguirmos percebê-la o inverso.

É o apelo pelo moderno que toma conta dos corações daqueles que querem o vapor cortando as selvas, as férreas linhas cortando os vales, os sertões e todos os recônditos não civilizados e modernos. E que modernidade? A provincial!

Sabemos que o Brasil tem seu capitalismo, sua modernidade, seu racismo, mas ao mesmo tempo parece que nós somos os únicos a não fazermos idéia de Brasil. Estamos sempre, como o *provincial* de Pessoa, desejando o de fora, por isso tão atraente, somos o

“morno”, nem na aversão do campônio frente ao presente e futuro, nem à indiferença do citadino, já arrojado e moderno em sua naturalidade, somos aqueles que tudo desejamos, desde que já não conquistado ou feito por nós mesmos. Não nos preocupamos com a frugalidade dos empreendimentos, eles, como a Cia do Mucuri e a Estrada de Ferro Bahia e Minas, fazendo o hercúleo e depois se tornam reles e atrasados empreendimentos, habitando o imaginário e a história de lugares antes florescentes, ora saudosos das glórias e lutando quixoteanamente por seu retorno. Talvez nesta última frase, há uma possível interpretação do fenômeno férreo do Mucuri e Médio-Jequitinhonha. Mais à frente retomaremos esta idéia.

4 Do Fetichismo à Fantasmagoria e outra estrada de ferro²⁵

*“Mas logo que ela aparece como mercadoria ela se transforma numa coisa fisicamente metafísica (MARX: 1988, 70)”.*²⁶

Neste capítulo trataremos do itinerário percorrido pela mercadoria, em nosso caso específico o *trem*, a estrada de ferro como um todo, até seu *status* de fantasmagoria, habitante do imaginário popular.

4.1 Fetiche, fetichismo e fantasmagoria:

Imaginemos o motivo pelo qual este título.

Pois bem, nos perguntamos a respeito da personificação do trem: a Maria Fumaça. Será pura mania de dar nomes próprios aos objetos inanimados? Ou manifestação plena do fetichismo da mercadoria? Ou será ainda que a Maria Fumaça não é tão inanimada assim?

Desde crianças, nós teofilotonenses passeamos pela Praça Tiradentes, no centro da cidade, para nos serem mostradas duas atrações, as preguiças e a Pojixá.²⁷ Esta Maria Fumaça é talvez mais personificada que a maioria das demais expostas às praças em várias cidades mineiras.

Em Teófilo Otoni, rotineiramente as conversas quando não começam, passam ou terminam tendo por assunto a Pojixá e a EFBM. Várias são as perspectivas das conversas, os casos e histórias, as discussões políticas. Por aí anda o imaginário local.

²⁵ **Fetichismo:** a definição melhor a ser utilizada pelo dicionário Houaiss é admiração exagerada, irrestrita, incondicional por uma pessoa ou coisa; veneração.

Fantasmagoria: arte de fazer surgir, de fazer ver imagens luminosas ('fantasmas'), numa sala às escuras, por efeito de ilusões de óptica; aparência que produz na mente uma impressão ou idéia falsa; idéia ou expressão que se opõe ao que é racional; fantasma, imagem ou aparência ilusória. **Etimologia:** fr. *fantasmagorie* (sXIX) 'projeção no escuro, com uma lanterna mágica móvel, de figuras luminosas que, aumentadas, pareciam ir em direção aos espectadores.

²⁶ MARX, K. *O capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. v. 1

²⁷ **Preguiças:** mamífero marsupial e desdentado do Brasil, algumas espécies estão ameaçadas de extinção.

Pojixá: o nome dado à primeira locomotiva a percorrer os trilhos da EFBM, atualmente se encontra exposta à visitação pública na Praça Tiradentes, no centro de Teófilo Otoni. Nome dado em homenagem a um chefe indígena da região em época da colonização, o Capitão Pojichá. Também chamada de Pochichá ou ainda Poxixá, entre outras, variações tidas pela pronúncia.

Tentaremos explicar este fenômeno traçando um itinerário da Locomotiva como máquina, coisa, mercadoria sua fetichização e, por conseguinte transformando-se em fantasmagoria, fazendo primeiramente a conceituação e análise do fetiche.²⁸

Definamos fetiche a partir da “Reflexão sobre o culto moderno dos deuses Fe(i)tiches” de Bruno Latour. Antes de tudo lembremo-nos que a fé, a crença é condição *sine qua non* para o processo de transformação de coisa em objeto manipulador dos homens, lembrando aqui do processo de construção e feitura de ídolo, de madeira, barro, gesso, ferro ou cimento. Este processo é bastante parecido ao da produção de mercadoria, provém do trabalho humano e com um *sem que nem pra que*, um *qüiproquó*, um passe de mágica, o “*feitiço vira contra o feiticeiro*”, a mercadoria passa a ditar, a exigir, a escravizar o homem que a fez, como o ídolo. E é bastante relevante atentarmo-nos de que como no Antigo Testamento, os ídolos dos quais *YHVH* (Javé) tenta libertar o povo Judeu, são ditadores cruéis, aqueles que exigem sacrifícios humanos. São passionais, e humanizados, mas a troca de quê Deus faria isso? Abraão teve de dispor da vida de Isaac, seu filho, em sacrifício em última hora suspenso pelo Anjo do Senhor, justificando a fé já demonstrada (cf. Gen 22, 1-19).²⁹ Todavia, o Deus da Antiga Aliança é também um Deus colérico, passional, mas *Justo, Fiel* ao contrário dos outros deuses com “D” minúsculo. Posteriormente veremos a querela entre os fetichistas e antifetichistas.

Para haver fetiche:

*“A crença não é um estado mental, mas um efeito das relações entre os povos [...] (LATOUR: 2002, 15)”.*³⁰

Aludindo ao encontro dos Portugueses conquistadores, *católicos* e os *idólatras* africanos, o autor prossegue:

“Para designar a aberração dos negros da Costa do Guiné e para dissimular o mal-entendido, os portugueses (muito católicos, exploradores, conquistadores, até mesmo

²⁸ Do Fr. *Fétiche*. S.M.:objeto animado ou inanimado, natural ou feito pelo Homem, ao qual se atribui poder sobrenatural ou mágico e ao qual se presta culto. DICIONÁRIO. http://www.priberam.pt/dlpo/definir_resultados.aspx. Acesso em 06/06/2006, 13:36.

²⁹ BÍBLIA. Português. **Bíblia sagrada**. Tradução de Padre Antônio Pereira de Figueredo. Rio de Janeiro: Barsa, 1977. Edição Ecumênica.

³⁰ Latour, Bruno Reflexão sobre o culto moderno dos deuses fe(i)tiches. Bauru: Edusc, 2002.

mercadores de escravos), teriam utilizado o adjetivo feitiço, originário de feito, particípio passado do verbo fazer, forma, figura, configuração, mas também artificial, fabricado, factício, e por fim, fascinado, encantado. [...] Ainda que todos os dicionários etimológicos concordem sobre tal origem, o presidente de Brosses, inventor, em 1760, da palavra ‘fetichismo’, agrega aqui o fatum, destino, palavra que dá origem ao substantivo fada (fee), como ao adjetivo, na expressão objeto-encantado (objet-fé). [...] As duas raízes da palavra indicam bem a ambigüidade do objeto que fala, que é fabricado ou, para reunir em uma só expressão os dois sentidos, que faz falar. Sim, o fetiche é um fazer-falar (LATOUR: 2002, 16, 17)”.

Juntando as fontes etimológicas das palavras fato e fetiche, Latour parece definir um melhor sentido o qual nos devemos balizar neste presente trabalho:

“[...]Chamaremos fe(i)tiche a firme certeza que permite à prática passar à ação, sem jamais acreditar na diferença entre construção e compilação, imanência e transcendência (LATOUR: 2002, 46)”.

Daí o autor pergunta: “*A divindade é real ou artificial?*” Cremos que ambos. Cremos justamente por percebermos o que o autor também chama de *passé*, há um *passé*, uma transferência, queremos dizer com isso que o criador passa a criatura. Marx nos diz:

“O misterioso da forma mercadoria consiste, portanto, simplesmente no fato de que ela reflete aos homens as características sociais do seu próprio trabalho como características objetivas dos próprios produtos de trabalho, como propriedades naturais sociais dessas coisas e, por isso, também reflete a relação social dos produtores com o trabalho total como uma relação social existente fora deles, entre objetos. Por meio desse quiproquô os produtos do trabalho se tornam mercadorias, coisas físicas metafísicas ou sociais (MARX: 1988, 71)”.

Aqui há um nó. Seriam as relações sociais ou algo místico? Ou poderia ser chamado de aura? Intrigante é notarmos a criação do trabalho humano transformar-se em algo sobre-humano, sobrenatural. Entretanto, o trabalho não é somente atributo do homem, apesar de sê-lo na separação entre nós racionais e os outros animais. É o mesmo Marx o qual nos mostra a diferença substancial do trabalho humano dos demais, o nosso sendo refletido, tem todo o ciclo idealizado, e para alguns, o trabalho além de ser atributo humano o é também

divino. A partir do *Fiat lux*, Deus começa sua obra, o cosmo, tudo o que há, inclusive o homem:

“Assim, pois foram acabados o céu e a terra com todos os seus ornatos. E acabou Deus no sétimo dia a obra que tinha feito: e descansou no sétimo dia, depois de ter acabado as suas obras.

*E abençoou Deus o sétimo dia, e o santificou; porque neste dia cessou ele de produzir todas as obras que tinha criado (Gen 2, 1-3)”.*³¹

Resolvamos então com a própria definição de LATOUR anteriormente citada, de que a crença é o “*feito das relações entre os povos*”, de um jeito ou de outro, são as relações sociais a determinar a vida humana. A produção destas mercadorias e o fetichismo ocorrem concomitantemente, ou seja, a mercadoria não é só resultado do trabalho humano, segundo Marx provém “*do caráter social peculiar do trabalho que produz mercadorias (MARX: 1988, 71)*”. Em vista disso cremos no que fazemos, cremos enfim nas relações que construímos, relações sociais de produção e reprodução. Por conseguinte já definimos o fetichismo, a subserviência ao fetiche, e o que então dá à mercadoria o *status quo* de fetiche? As relações entre os homens, as relações sociais.

Falta-nos agora o termo fantasmagoria, tem como sentido original um fenômeno ótico de produção de imagens:

“[...] ligado ao surgimento da lanterna mágica, havendo registro de seu emprego nessa acepção em 1802, por Philipsthal, com o intuito de designar uma exibição em que se podia fazer aumentar ou diminuir o tamanho das imagens projetadas manipulando a lente (HARDMAN: 2005, 35)”.

Segundo o autor, a invenção de tal processo é atribuída ao belga Robertson (1763-1837) que empolgava a capital francesa com sessões de fantascópio. Em suma, a produção de imagens as quais não podem ser chamadas de reais, já que se trata de fenômenos óticos operáveis pelo homem, distorcendo-as, podem no máximo refletir algo de real, terem um

³¹ Idem.

plano de fundo de realidade, em miúdos, a imagem projetada é uma imagem virtual.³² O motivo, pois muito justo, uma vez que a ilusão é a chave para o entendimento de todo o processo descrito cá neste capítulo. A ilusão cuja determinada coisa é o que se nos apresenta, e para lembrarmo-nos disto, basta-nos trazer à memória brincadeiras infantis com as sombras produzidas através dos gestos com as mãos em frente a uma fonte de luz projetando figuras na escuridão. A ilusão causada a outro e a outrem é imprescindível para entendermos a razão pela qual nas relações sociais o fetiche cause tamanho convencimento com o qual a mercadoria se faz senhora de tantos homens. HARDMAN ainda continua sua reflexão acerca da consequência da manipulação dos fenômenos óticos:

“O que parece prestes a ocorrer é a perda dos referenciais óticos da sociedade moderna. Já não se sabe ao certo de que lado do espelho se está . [...] Vincula-se a um universo construído pela burguesia ‘à sua imagem e semelhança’ (HARDMAN: 2005, 37)”.

O ilusionismo produzido pela burguesia pode-se ainda colocado ao lado da reflexão sobre o fetiche, foi produzido por ela, todavia tornou-se seu senhor. A sociedade moderna, a burguesa na qual vivemos só sobrevive em consequência da criação e destruição de fetiches ora bons, salvadores do mundo e logo à frente transformam-se em verdadeiros cânceros. Aí sim, fica impossível saber de qual lado estamos e decerto em uma casa de espelhos, onde a cada piscadela nos deparamos a novos e algumas vezes aterrorizantes fantasmas. Em consequência da citação anterior, eis:

“Não é mais nada que determinada relação social entre os próprios homens que pare eles aqui assume a forma fantasmagórica de uma relação entre coisas. Por isso, para encontrar uma analogia, temos de nos deslocar à região nebulosa do mundo da religião. Aqui, os produtos do cérebro humano parecem dotados de vida própria, figuras autônomas, que mantêm relações entre si e com os homens. Assim, no mundo das mercadorias, acontece com os produtos da mão humana. Isso eu chamo o fetichismo que adere aos produtos do trabalho, tão logo são produzidos como mercadorias, e que, por isso, é inseparável da produção de mercadorias (MARX: 1988, 71)”.

³² Virtual: diz-se das imagens formadas, não pelos raios refletidos, mas sim pelos prolongamentos destes. Retirado de http://www.priberam.pt/dlpo/definir_resultados.aspx em 17/06/2006 às 18:56.

Então vejamos, a mão humana produz mercadorias, estas acabam dotadas de vida própria e passamos ainda a nelas creditar maior poder e monstruosidade, como no fantascópio criamos fantasmagorias várias.³³ Um fantasma dos inúmeros quais assombram a sociedade dita moderna: o fetiche-mercadoria.³⁴ Por isso, voltemos ao fetiche:

“Graças ao fetiche, com um só golpe de condão, seu fabricante pode metamorfosear de manipulador clínico em enganador de boa fé. Assim, ainda que o fetiche não seja nada senão aquilo que o homem faz dele, ele acrescenta, contudo, alguma coisa; ele inverte a origem da ação, ele dissimula o trabalho humano da manipulação, ele transforma o criador em criatura.

Mas o fetiche faz ainda mais: ele modifica a qualidade da ação do trabalho humano (LATOURET: 2002, 27)”.

A modernidade, definida no capítulo anterior, compreendida como mudança dos padrões sociais, dá agora à burguesia o poder de moldar a sociedade sua imagem e semelhança. Depois de percorrer a respeito da Exposição Universal de 1851, que inaugura o período da modelagem do mundo pela burguesia, o autor diz o seguinte do Palácio de Cristal, construído para abrigar a tal exposição e, como tudo na era moderna é fugaz, frívolo. Mostra-nos, portanto a sutileza, poder e fragilidade com que a burguesia vai delineando seu mundo e destarte somos todos hoje envolvidos neste processo histórico de construção e reconstrução de mundos e outras ilusões, fantasmas e fantasmagorias, todos e tudo por demais fugidios e vãos:

“O Palácio de Cristal, por exemplo, foi removido do Hyde Park logo depois da Great Exhibition. Moinhos abandonados, despojos fabris e humanos, cemitérios de trens,

³³ “Através da Ideologia e outros textos de Marx – entre eles O dezoito de brumário –, pode-se constatar que o registro do termo fantasmagoria já havia migrado de sentidos, entre o final do século XVIII e meados do XIX, passando de uma acepção estritamente ótica para outra mais ampla de caráter histórico-social, referida aos horizontes da crítica filosófico-política. Assim, parece que, por volta de 1850, aquele vocábulo já disponha com certo grau de familiaridade no contexto das análises da política e diplomacia européias (HARDMAN: 2005, 55)”.

³⁴ Cf.: (Hardman: 2005, 62).

bairros novos já envelhecidos: são imagens como essas que preenchem o cenário da cidade-fantasma, resultantes da dialética do aparecer e o desaparecer semelhança. [...] A civilização liberal é mais um fantasma nessa cadeia de ilusões (HARDMAN: 2005, 41)”.

Perguntemo-nos o que realmente move tamanho exibicionismo e ilusionismo fabricado neste mundo produzido pela burguesia, ferrovias nos mais recônditos do mundo, no Congo Belga, Floresta Amazônica, Sertão Baiano, Mineiro, o Nordeste de Minas, habitado em sua maioria por *gentios ferozes, bugres incivilizados e negros*. Com qual objetivo? Talvez aqui no Brasil e mais especificamente na Província Mineira, trazer o moderno faria como por osmose a *modernidade* fosse transplantada ao território tupiniquim. Mais adiante o autor prossegue:

“Do deslumbrante Palácio de Cristal em Londres (1851) à sublime torre Eiffel em Paris (1889): entre a transparência do vidro e a maleabilidade do ferro, desvela-se, muito mais do que um ensaio de combinação de materiais, a própria exhibitio universal da civilização burguesa – didática em sua nova taxionomia dos produtos do trabalho humano, magnífica em seu mosaico ilusionista de curiosidades nacionais, insuperável na construção de santuários destinados ao fetiche-mercadoria (HARDMAN: 2005, 62).”.

Creemos depois desta passagem não resta-nos muito mais a dizer, e por mais distante que nos pareça esta reflexão, seja em termos como burguesia, ideologia e outros quais insistem não fazer parte do vocabulário atual. Entretanto vemos claramente o elo entre o antes e o presente na política de desenvolvimento econômico do nosso país: a aparência sempre nos é avaliada, parecermos modernos, pode nos fazer em certa medida modernos, desenvolvidos.

Ainda segundo Hardman, a montagem de *espetáculos populares* cujo exótico, a *magia* das obras de arte mecânicas, os símbolos nacionais e patrióticos, o simples entretenimento, mas acima de tudo, “*o transe lúdico do fetiche mercadoria* (HARDMAN: 2005, 63)”, há uma propensão, ao que parece à manipulação das massas, do povo aos interesses dos grandes capitais já instaurados na Europa no século XIX. O espetáculo beligerante nas Exposições Universais é prova da sanha pelas armas e maravilhas tecnológicas, nos séculos seguintes XX, duas Guerras Mundiais e outros tantos conflitos por todo o noventa e inaugurando o XXI. Proporcionando-nos então os seguintes fenômenos:

“Histeria, loucura, tédio, medo, assombro, repulsa, encantamento: configura-se, aqui, uma escala múltipla de representações literárias, as quais sustentam, como elos mediadores, correspondências histórico-culturais entre técnica e sociedade, entre progresso material e estados de espírito, entre o estado de coisas e as maneiras de apreendê-las (HARDMAN: 2005, 47)”.

A importância dada à razão instrumental com o fim de tornar a tudo ferramenta e matéria-prima ao homem, e à própria noção do trabalho como mercadoria a ser vendida, às vidas humanas sendo facilmente trocadas pelo avanço das ciências e o progresso da humanidade, para também por fim aos mitos de eras passadas, caímos numa outra categoria delimitada por Latour, os antifetichistas. Estes vivem de destruir ídolos, fetiches, mas se os chamarmos também de burgueses, enquanto destruíam e destroem o que não é sua imagem e semelhança, constroem ilusões como os fetiches-mercadoria:

“Por todos os lugares onde instalam suas máquinas de destruir fetiches, os brancos recomeçam, como os negros, a produzir os mesmos seres incertos, os quais não saberíamos dizer se são construídos ou compilados, imanentes ou transcendentos (LATOUR: 2002, 25)”.

E o que seriam tais máquinas? A produção em série, divisão internacional do trabalho, mecanização dos setores produtivos, atualmente a automação e informatização, ou seja, tudo aquilo que exclui o homem do domínio dos meios de produção e o aliena cada vez mais aumentando o poder e alcance do fetiche-mercadoria. A crença agora não é só atributo do que crê no fetiche, no ídolo, mas naquele também que o produz:

“A crença não tem por objetivo nem explicar o estado mental dos fetichistas nem a ingenuidade dos antifetichistas. Ela está ligada a algo inteiramente diverso: a distinção do saber da ilusão, [...] a separação entre uma forma de vida prática que não faz essa distinção, e uma forma de vida teórica que a mantém (LATOUR: 2002, 31)”.

Continuando, Bruno Latour chama os fetiches de “deslocadores da ação”, Objetos-encantados e objetos-feitos: dupla atuação pelos “modernos”, que ora os vêem como obje-

tos que regulam a vida do crente e ora como produto dos mesmos crentes. Talvez daí a melhor definição de fetiche, o objeto-feito, torna-se objeto-encantado, o fazer humano, o trabalho transforma a mercadoria em ser encantado que vela e cerceia o homem mesmo que a esculpiu. Então:

“Sob o pretexto de que ajudamos a fabricar os seres nos quais acreditamos, tal pensamento esvaziava todos os objetos-encantados, expulsando-os do mundo real, para transformá-los, uns após os outros, em fantasias, em imagens, em idéias (LATOUR: 2002, 75)”.

Contudo como já foi exposto, tirando um ídolo de seu altar, outro precisa ser entronizado. Pouco importa, como diz o autor, como chamamos os nossos fetiches, se genes, neurônios, etc. (LATOUR: 2002, 45).

“Em todo lugar onde os modernos têm que, ao mesmo tempo, construir e se deixar levar por aquilo que os arrebatava, nas praças públicas, nos laboratórios, nas igrejas, nos tribunais, nos supermercados, nos asilos, nos ateliês de artistas, nas fábricas, nos seus quartos, é preciso imaginar que tais fé(i)tiches são erigidos como os crucifixos ou as estátuas dos imperadores de outrora (LATOUR: 2002, 59)”.

4.2 As Estradas de Ferro

A ilusão do mundo crido como verdadeiro e longe de ser desmentido tem no século XIX até o início do XX uma impressionante propensão à sedução pelo monumental das artes mecânicas, e o maior exemplo disso é a invenção e rápida expansão das estradas de ferro na Europa, no Mundo e claro, aqui no Brasil. A “obsessão ferroviária” no imaginário europeu encontrou bastante eco no Brasil do século XIX e nas Minas Gerais em que o *trem* ainda ocupa um lugar de destaque junto à população.

“Mais do que isso, pois não se trata só de mera coincidência temática resultante da ‘febre dos trilhos’ que tomava conta da Europa em busca, quem sabe, de seus novos paisagistas. O que sobressai, para além desse parentesco, é o modo similar de entrada em cena dos caminhos de ferro nas três composições [se referindo a Rain, Steam and Speed, de Wiliam Turner (1844); Die Berlin – Potsdamer Bahn, de Adolf Menzel (1847); e a Gare Saint-Lazare, de Claud Monet (1877)]: como trens fantasmas, cujo aparecimento fugaz já significa também a próxima desapareição, cuja luz estranha já carrega a inevitabilidade melancólica da sombra; ferrovia ao mesmo tempo exposta e fugidia, oculta sob a película fina de ‘chuva, vapor e velocidade’, no caso de Turner; fumaça, cores brumosas de subúrbio e a própria sinuosidade do percurso, na visão de Menzel; vitrais da estação de trem e mágica luz da manhã, no pontilhado tão marcadamente impressionista de Monet (HARDMAN: 2005, 47-48)”.

Em sua obra sobre a Madeira-Mamoré, o *trem fantasma*, além de título é assunto principal de Hardman, na medida em que é esse o sumo extraído de toda a sua vastíssima e exaustiva pesquisa: o trem da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré não passa de uma fantasmagoria. Visagem de algo até o momento delírio das assembléias provinciais e gerais, no caso dos oitocentos e nas assembléias legislativas no XX no Brasil. Em meio a contos de trens fantasmas vindos e indo ao nada, fora do tempo ou em tempo algum... cemitérios de homens, trens, cidades em meio às matas, cerrados, sertões, vales, e homens errantes, de toda parte, de todas as nações e mesmo autóctones vagando sem mais destinos, surrupiados de todo da existência.

“Com as ferrovias, muito claramente, a técnica se desgarra das formas que a produziram e assume feição sobrenatural. A paisagem dos caminhos de ferro torna-se, assim, remota, cujo duplo sentido dá conta das rupturas operadas simultaneamente nas relações com o tempo e com o espaço, podendo-se aí configurar tanto como localidade perdida quanto época irresgatável. A ordem cronológica quebra-se: o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado. As coordenadas geográficas esboroam-se: o trem extraviou-se em algum ramal solitário, em alguma estação sem nome. Por isso, velhos ferroviários guardam esse idêntico ar de mistério. Seus relatos possuem um toque épico indisfarçável. Sua memória não tem começo nem fim (HARDMAN: 2005, 51)”.

Mas de que maneira o pululante torna-se fantasma? Da mesma forma como a projeção muda de parede, de tela, cai de moda, deixa de ser rendosa, deixa de responder aos clamores de milagres e salvação. A existência física vem e vai num espaço realmente curto, entrementes, há uma permanência assustadora:

O “*Animal antidiluviano*”, antes “*fio condutor das mudanças revolucionárias*” sai do terreno da história e vai ao campo mítico, imaginário (HARDMAN: 2005, 51):

“Dinossauro resfolegante e inclassificável, a locomotiva está condenada a vagar incontinente pelos campos e redutos aflitos da solidão. Iluminada de modo surreal, suas aparições serão repentinas, no meio de noites escuras e imprevistas, inteiramente alheia à tabela de horários. Núcleos de habitantes mais isolados terão boas chances de surpreender o espetáculo de sua rápida passagem. Trilhos nos sertões. Comboios vazios. Cidades mortas, estaçõeszinhas abandonadas. Cemitérios de trens. Máquinas nas selvas, trabalhadores desterrados de todo o planeta em novas babéis. Fantasmagorias, dispersão (HARDMAN: 2005, 51-52)”.

4.3 A Madeira-Mamoré:

Desde 1868 o Coronel Church fundador e dirigente a National Bolivian Navigation Company com concessão do governo Boliviano para estudar e planejar a navegação a vapor no trecho encachoeirado dos rios Madeira e Mamoré tendo como fim a ligação Bolívia-Atlântico. Um ano mais tarde o mesmo coronel altera o acordo e com isso conseguiu a concessão para construir uma estrada de ferro. Neste mesmo ano, por meio do governo imperial brasileiro, os engenheiros Joseph e Franz Keller, responsáveis por várias construções de ferrovias no Brasil em seu relatório propõem a construção de planos inclinados, a abertura de um canal de navegação e uma estrada de ferro de Santo Antonio e Guajará-Mirim (HARDMAN: 2005, 144).

O contrato de construção é celebrado em 1872, ano de vários contratos celebrados, cremos ser um ano decisivo para a viação férrea, de trechos da Dom Pedro II e outras muitas concessões à Cia's de Estradas de Ferro. E é o Coronel Church o dono de tal empreitada juntamente com a P & T Collins da Filadélfia, nos EEUU. Os grandes problemas típicos das ferrovias no Brasil, o capital a ser levantado e a mão-de-obra a ser arregimentada. Problemas os quais obrigaram diversos projetos ferroviários a não sair do papel ou pararem antes de serem completados.

Entre inúmeros malogros, milhares de mortes, suicídios e tantas outras desgraças compreendidas nos períodos de construção da Madeira-Mamoré, 1878-9 e 1907-12, a morte de trabalhadores foi o principal traço daquelas linhas férreas, e como não ser fantasma? A insalubridade do clima e a insanidade da floresta e natureza esplêndida, mas cruel em seus próprios fantasmas, a desolação, a tristeza e a morte eram quase certezas inexoráveis desta ferrovia.

Até a medicina, o saber médico foi utilizado curvado ao interesse capital do lucro, Oswaldo Cruz, baluarte da medicina brasileira e mundial, luta contra a insalubridade para recalcular a força de trabalho e custo da estrada de ferro por muitos chamados maldita.

Finalmente a Ferrovia do Diabo é desativada em 1972. E resumamos com outra citação do autor que se faz fundamental para entendermos a dinâmica desta ferrovia:

“Estratégia do esquecimento: a própria semântica do universo ferroviário está como que impregnada desse sentido. A língua portuguesa consagrou a palavra dormente, tradução

direta do inglês sleeper, para designar as travessas de madeira que assentam os trilhos na via permanente. Ora, só dorme quem está vivo, embora esquecido. Ao mesmo tempo, o sono é o principal atalho em direção à morte. Os dormentes carregam toda essa ambigüidade, que não me parece refletir meramente o arbitrário de um signo lingüístico, mas a animação de objetos por si só estanques, as intersecções entre o trabalho vivo e trabalho morto, a simbologia que fetichiza o inanimado e, ao nomeá-lo, projeta inconscientemente a própria confusão de identidades vivida no processo da existência material. Quem eram os fabricantes e fornecedores de dormentes? Somente a resposta a esta última questão envolveria tantas outras histórias, no caso da Madeira-Mamoré, começando com a baixa resistência das madeiras nativas disponíveis, passando pelo trabalho solitário e perigoso de homens embrenhados na selva [...], até a solução encontrada pela empresa construtora, importando milhares de dormentes da Austrália para Porto Velho, fazendo lembrar às consciências distraídas que o mercado mundial era uma realidade mais sólida, talvez do que as madeiras de lei que se estendiam por 364 quilômetros para que o ferro e o vapor as consumissem (HARDMAN; 2005, 208-9)”.

Pedimos desculpas ao leitor pelas inúmeras e extensas citações, mas seria de uma petulância fenomenal intentarmos traduzir nas nossas as palavras destes autores. Aceitas ou não, expressa esta última citação à gênese, desenvolvimento e extinção da Ferrovia do Diabo o mercado mundial, o capital, o lucro, o interesse privado transforma a ferrovia em fetiche mercadoria movida a sangue e braços dos trabalhadores de todas as nações. Este é o vislumbre tétrico e pessimista que o autor nos dá.

“Mas não são apenas as instâncias político-diplomáticas sua fonte e conduto; de outra parte, as grandes obras públicas e privadas – inclusive, com destaque, o progresso de expansão planetária das ferrovias – produzem, sob a égide da concorrência de capitais e mercados que se internacionalizam, esses novos exércitos de trabalhadores nômades, recrutados em sua maioria compulsoriamente, cuja atividade subterrânea e anônima vai deixando em enorme rastro de morte: essa é a outra face da guerra não declarada. Não é por acaso que Marx se vale também de uma terminologia militar para referir-se a esses contingentes largos de construtores da paisagem moderna: ‘exército industrial de reserva’; ‘infantaria ligeira do capital’; ‘coluna móvel da pestilência’ (HARDMAN: 2005, 59)”.

Acerca do sentido das obras para o progresso do qual pretensamente necessitava a selva, os sertões, vales e cerrados:

“Essas obras nascidas do progresso técnico apresentam-se de modo fantasmagórico quando percebidas, simultaneamente, à luz de dois feixes conexos de relações: a) em suas rupturas espaço-temporais com o mundo circundante, no sentido dos impactos tecnológicos que novos mecanismos e procedimentos são capazes de desencadear no plano das chamadas ‘mentalidades’; b) em suas articulações internas, à medida que características como tamanho, movimento, justaposição de ferramentas simples numa estrutura mecânica complexa, ritmo, ruídos, automatismo acabam compondo em si mesmas, no seu conjunto, figuras em que o exercício da mimesis redundou em construções monstruosas (HARDMAN: 2005, 60).”

A humanização do trem, da locomotiva, da máquina, da ferrovia, da criação humana, tal qual a intensidade da reificação do homem. Ao que alguns crêem, Deus criou o homem à “sua imagem e semelhança”, só que este rebelde, criou Deus, sua imagem e semelhança. E aí?

“‘Cubram-se de estradas de ferro os nossos sertões’, propugnava o conferencista Affonso Celso, numa palestra sobre exposições industriais feita nos anos de 1870; ‘O Brasil (...) só começará a andar quando estiver cortado por estradas de ferro’, declama o político ascendente em Machado. Vamos, pois, obedecer-lhes. Continuemos nessa senda de equívocos, em que a ilusão já aparece entranhada nas coisas e nos ideários. Do espaço da exhibitio urbana e cosmopolita para o espetáculo na selva: sucederão, a seguir, algumas imagens sobre o ‘mínimo e o escondido’ num desses cenários. Exibições do supérfluo e ferrovias em ruína: operários sonham com o ultraleve de Santos Dumont, viajam em navios negreiros a vapor, constroem trilhos e trens no fim da linha, são também consumidos em meio ao desmoronamento precoce da paisagem e, nesse passo, colecionam bilhetes de entrada para o avesso do céu (HARDMAN: 2005, 114-115).”

O fim da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e seu inferno é tão trágico quanto o título do livro de Francisco F. Hardman: Trem Fantasma. Trágico e por isso mesmo real. O mais longe que uma obsessão de época pode levar o Homem, em boa parte das vezes nesta ferrovia, a Morte. O que não se deu na Bahia e Minas, ao que parece e nos foi relatado, as mortes não foram muitas nem na construção nem em seu funcionamento, mesmo sendo vários os acidentes.³⁵ Não isentando de seu processo crueldade similar.

³⁵ Há uma passagem do depoimento de Dom Quirino, primeiro bispo de Teófilo Otoni, que em viagem à Caravelas:

Recapitulando e findando este capítulo, a ação humana, o trabalho idealizou e criou a locomotiva, a ferrovia, como mercadorias que fetichizadas, como todas as mercadorias, tornaram-se fetiches-mercadorias. Como toda boa criação passa a subordinar seu criador, vemos isso em quase todos os mitos fundadores das sociedades humanas, o fetiche-mercadoria exige do homem seu trabalho, suor e sangue para ser espalhado pelo mundo inteiro, como um evangelho, boa nova da redenção econômica e produtiva e modernizadora da Terra. Entrementes, todo deus ditador por demais e um tanto falso, pois ainda criado pela burguesia tal como já bem a conhecemos e vendo-se acuada por sua criação trata de lutar contra todos os moinhos e mitos quais atrapalham outros evangelhos de outros deuses. Investindo assim para que ao ostracismo a ferrovia fosse legada. De grande bastião passa a peça de exposição nas praças e museus e o mais humilhante para um fetiche, mas não para uma mercadoria, brinquedo infantil. Todavia continua tão vigoroso como ente sobrenatural regendo inúmeros imaginários e sonhos de tantas gerações. Qual é o poder real da Maria Fumaça? Tentaremos a seguir responder.

“Quando aconteceu, foi em 1962, que levamos Dom Felipe Prous que tinha sido nomeado bispo de Caravelas e sagrado aqui na Catedral de Teófilo Otoni. Quando o levamos, à noite, saímos à meia-noite daqui de trem, o trem especial, chamado o “trem da alegria”, então ia só o pessoal que ia para a festa. E eu também estava lá com mais dois bispos. E quando chegamos para lá de Carlos Chagas, um pouco, na Charqueada como chamava antigamente, descarrilou a locomotiva, e eu numa classe, e aí estávamos, porque a locomotiva era pesada não era fácil para colocar nos trilhos. Isso foi às quatro horas da manhã, ficamos até as duas horas da tarde lá e era domingo, então todo mundo desesperado, diziam “perdemos a missa hoje”, e chegando lá em Porto Seguro, em Caravelas, já tarde da noite, e não vamos poder ter missa. Então aconteceu que, numa classe eu celebrei, numa outra o outro bispo celebrou, agora, as classes não se comunicavam, agente não podia ir de uma classe para outra, porque tinha um cercado lá dentro, uma maneira antiga de fazer os vagões. Bem, aí ... como é que vamos fazer? Aí, Frei Olavo Stebans, um velho frade holandês daqui, que já morreu há muito tempo, ele carregava muito trem consigo, trem mineiro (risos) e aconteceu que ele disse: “Eu tenho os paramentos, tenho hóstias e vinho também”. Bem então estava salva a situação. Vamos arrumar o altar. Arrumamos um altar tinha também uma túnica, coloquei, e começamos a missa. Aí alguém disse: “Olha, é bem capaz que Frei Olavo ter um guindaste aí para levantar a locomotiva que caiu aí no buraco!” e se feriu um pouquinho o maquinista, agora pra vir o automóvel de linha, que funcionava às vezes, só veio de tarde. Então esse automóvel de linha levou de volta esse maquinista ferido, para Teófilo Otoni para ser tratado e eu como tinha compromisso já adiado uma vez em Mantena, não pude ir a Caravelas naquela noite, voltei também no mesmo carro de linha para Teófilo Otoni. E nós comentávamos as coisas, de certo muito interessantes este é um episódio apenas que estou lembrado”.

5 As Companhias e o Mucuri

Neste capítulo nossa intenção consiste em elaborarmos um pequeno histórico das tentativas de *dominação* do Mucuri. *Dominação* esta na tentativa de sobrepujar tanto a natureza bravia e sagaz daquela região, quanto seus habitantes e antigos donos, os Índios. O Mucuri, uma das últimas regiões a serem desbravadas, colonizadas e ocupadas das Minas Gerais, foi como vimos anteriormente sempre cobiçada e desejada, entretanto indomável.

Foram as Companhias, freqüentemente estabelecidas no dezenove, as quais veementemente digladiaram com os obstáculos acima mencionados. No fim, venceram, e a *Civilização* existe graças a elas. Como já vimos, expedições percorreram o Vale do Mucuri desde o início do Brasil, nos primeiros anos de colonização portuguesa, todavia, graças a Pedro Victor Renault foi realizada a exploração do Vale que serviu primeiramente para a implantação da Colônia Militar do Urucu, um degredo encravado em meio dos perigos da *incivilização*, a mata e o índio.

“Ex.mo Snr. Antonio da Costa Pinto. - Mandado pelo Ex.mo Governo de Minas Geraes a explorar as mattas comprehendidas pelos rios Mucury e Todos os Santos, onde o mesmo Governo tenciona estabelecer uma colonia de degredados e vagabundos, sahi aos 22 de janeiro de 1836 da Imperial cidade de Ouro Preto dirigindo-me a Sabará, onde tinha os meus instrumentos; esperei neste lugar o Snr. Amedée Lavaissière, por quem devia eu ser coadjuvado n’essa commissão (RENAULT: 1837).”³⁶

“A colonia ahi estabellecida, estará limitada de uma parte pelo rio Mucury, da outra pelo rio Todos-os-Santos, fazendo um triangulo isoceles de 20 leguas de um lado, 12 de base e 10 de altura, appresentando por tanto uma area de 120 leguas (RENAULT: 1837).

Não julguemos agora a realização deste engenheiro francês, sim o subsídio necessário, fornecido por ele, à implantação de uma Companhia, seja de comércio, navegação, colonização, extrativismo (mineral e vegetal), ou um misto de todas.

³⁶ RENAULT, Pedro Victor. Relatório da Expedição dos Rios Mucury e Todos os Santos. 1837. (Biblioteca Virtualbooks/Documentos Históricos do Brasil Transcrição realizada em 1998 por João Carlos Renault). http://virtualbooks.terra.com.br/doc_historicos/doc_historicos_mucury.htm.

“O Governo poderá tirar da miseria e penuria a que está entregue a Comarca de Minas Novas, que por meio da navegação por mim indicada, e cujos serviços poderão ficar em 20:000\$000, abrirá comunicação immediata com o Oceano, podendo-se ir de Minas Novas a Porto Alegre em 13 dias (com canôas carregadas) e d’ahi por mar até a Bahia em 2 dias (RENAULT: 1937)”.

Mas porque somente três séculos após a descoberta do Brasil e início de sua colonização, e das notícias primeiras acerca do Mucuri, é que este passa a ser importante para alguns olhares? Reflitamos então a respeito do que dissemos nos capítulos sobre a economia mineira e a modernidade em Minas. Tínhamos então fronteiras abertas para a civilização, que nas luzes do século XIX deveriam nas selvas do Mucuri serem acesas, um potencial civilizatório e por conseguinte econômico e político ao justificar a tentativa de dominar o indomável. Utilizamos aqui de um discurso bastante semelhante à retórica dos defensores da *civilização* e do *progresso* dos oitocentos propositadamente, para termos uma noção mais clara dos desafios criados e encontrados em tais empresas.

“A ideologia do progresso encontra, sem dúvida, nesta fase [primeira metade do XIX], a expressão mais acabada desta ideologia na filosofia de Auguste Comte, tal como ele a exprimiu nomeadamente no *Cours de philosophie positive* (1830-1842) (LE GOFF: 2003, 259-260)”.³⁷

A transformação da sociedade com o advento da *Modernidade*, mesmo à nossa maneira mineira, e principalmente por ela, nos propiciaram excelentes exemplos de transformação social, ambiental, econômica e cultural tendo como Palco e uma das Personagens principais, o Mucuri.

A mudança das relações de trabalho, acentuando com o fortalecimento e expansão do capital as desigualdades entre os homens não sendo somente definidor da capacidade humana de transformar a natureza, passa também a transformar a realidade, e faz da urbanização excelente propagador dos ideais burgueses da acumulação de capital nos recônditos do Brasil.³⁸ O mercado, enquanto espaço social das trocas de mercadorias ganha feições e

³⁷ LE GOFF, Jacques. História e memória. 5. ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.

³⁸ Neste trabalho, é sempre definido o conceito de território como espaço desprovido de relações sociais, vazio demográfico, e espaço como aquele território já dominado e transformado pelas relações humanas.

personaliza-se em entidade dominadora de territórios antes inóspitos para a civilização ocidental capitalista, e aquele mercado constituído além de espaço definido geograficamente, é socialmente por sua função que junto das igrejas e praças constituíram boa parte dos núcleos urbanos nas Minas Gerais. E finalmente as funções sociais de tais centros urbanos, que aglutinam o comércio, indústria, a política, o convívio e a religião, esta última intrinsecamente ligada ao Estado até o último quartel do século XIX, como já expusemos anteriormente.

A idéia de progresso é imprescindível e inerente à discussão a seguir:

“A consciência do progresso científico e técnico, a confiança nos sábios por quem a cidade deveria ser governada (pensamos na New Atlantis, escrita por volta de 1623 e publicada, incompleta, em 1627) animam Francis Bacon no Novum organum (1620) e no De dignitate et augmentis scientiarum (1623). Para ele, a Antiguidade, longe de ser um modelo, não é mais que a juventude balbuciante no mundo. O progresso fase por acumulação: ‘O tempo é o grande inventor e a verdade é filha do tempo e não da autoridade’. Mas ignorou a importância das matemáticas, e hoje temos tendência, apesar do seu papel no nascimento da experiência científica, para ver nele um espírito ‘pré-científico’ (LE GOFF: 2003, 249)”.

Ele trata também da Modernidade, discutida, mesmo de forma incipiente em outro capítulo:

“O termo ‘modernidade’ foi lançado por Baudelaire no artigo L’être de la vie moderne, escrito na sua maior parte em 1860 e publicado em 1863. o termo teve um sucesso inicial limitado aos ambientes literários e artísticos da segunda metade do século XIX; teve depois em reaparecimento e ampla difusão após a Segunda Guerra Mundial (LE GOFF: 2003, 194)”.

Mas dar à Selva a cidade, o comércio, a indústria foi o sonho perseguido por tantos, tanto quanto a *Serra das Esmeraldas* buscada naquelas paragens, por alguns dos seus exploradores, bandeirantes e outros quais ouviam dos indígenas histórias sobre essa famosa serra no nordeste de minas. Não somente ali, nos relatos da Madeira-Mamoré, Hardman demonstra como a força desta gana pelo desenvolvimento, o progresso, a civilização. Entre-

Claro que no tempo de somente ocupação indígena, havia no centro do vale do Mucuri um espaço delimitado pela ação do homem, entretanto para facilitar esta apresentação não será assim considerado.

tanto, como já vimos antes, todo o idealismo que Ottoni pretende levar a cabo no Vale do rio Mucuri implantando sua Philadelphia nos moldes de 1776, necessita da dinâmica e domínio econômicos para sua concretização:

“O critério econômico torna-se primordial, como se viu, com a introdução da modernidade no Terceiro Mundo. E, no complexo da economia moderna, a pedra de toque da modernidade é a mecanização, ou melhor, a industrialização. Mas, do mesmo modo que Fontelle via no progresso de algumas ciências em progresso do espírito humano, o critério econômico da modernidade passa a ser entendido como um progresso da mentalidade. E, ainda aqui, é a racionalização da produção que é retida como signo essencial de modernidade. [...]

“Com este primado do econômico e esta definição de modernidade pela abstração, dois novos conceitos entram em jogo na oposição antigo/moderno. Em primeiro lugar, com a economia, o ‘moderno’ é posto em relação, não com o ‘progresso’ em geral, mas com o ‘desenvolvimento’ ou, em sentido mais restrito, segundo alguns economistas liberais, com o ‘crescimento’. Por outro lado, ‘moderno’ já não se opõe a ‘antigo’, mas a ‘primitivo’. É no domínio religioso que Van der Leeuw opõe à ‘mentalidade primitiva’, incapaz de objetivar, a ‘mentalidade moderna’, definida pela ‘faculdade de abstração’ (1937) (LE GOFF: 2003, 198)”.

Neste momento podemos já identificar, para clarificar nossos sentidos e prepará-los para o que está a seguir, alguns problemas bastante sérios pelos quais passava a Província mineira e que ainda hoje não se adiantou muito. A infra-estrutura sempre foi um problema nos países antes *subdesenvolvidos* e que atualmente chamados de *em desenvolvimento*, pois bem, o Estado não tinha recursos financeiros e técnicos para bancar um projeto de desenvolvimento regional, isto é um fato. As recorrentes reclamações dos deputados acerca da falta de estrutura de transporte e comunicação da Província foram notadas e anotadas em pesquisa já citada anteriormente, encontradas nos discursos destes representantes da província referindo-se a toda as Minas. Essas reclamações também aparecem em representações, requerimentos e petições de habitantes de toda a Província, autoridades diversas e Câmaras Municipais, versando das necessidades locais e regionais de manutenção, melhoria e aberturas de caminhos, estradas de rodagem e de ferro.

A partir daí, como as fronteiras havia já muito tempo à espera de iniciativas estatais que nunca vinham, fez-se então prática comum a concessão de privilégios e direitos basea-

dos no monopólio para tentativa de sanar esta deficiência. Eis a *faca de dois gumes*, o governo não tinha como promover o desenvolvimento, então encarregava alguém para fazê-lo, este por sua vez era coberto de garantias e promessas.

5.1. O empreendimento e os homens de negócios:

As Companhias então eram organizadas pelos *homens de negócios*, como eram conhecidos os empresários no século XIX. Homens aventureiros, audazes, e ricos, em crédito e prestígio. Para exemplificarmos e identificarmos este *homem* lançaremos mão de um trecho da obra *Cinco Semanas em Um Balão*, de Jules Verne, um gênio da ficção científica de todos os tempos, que não à toa escreveu suas obras no século em questão:

“O doutor Fergusson dizia-se mais impelido do que atraído a realizar tais viagens e percorria o mundo como se fosse um trem a toda (VERNE: 1989, 9)”.³⁹

- “Loucura? – respondeu Richard. – Como se eu não o conhecesse! Isso é muito do jeito dele! Viajar pelos ares? Naturalmente, há de estar sonhando transformar-se em um pássaro! Não, não pode ser verdade! Pois eu vou dar um jeito para que essa viagem jamais seja iniciada! Santo Deus, se ninguém o segurar, Fergusson é bem capaz de querer partir para a Lua quando ninguém estiver olhando! [...]”

- Sendo assim, se você está mesmo tão decidido a cruzar a África, se isso é tão absolutamente necessário para os seus sonhos e prosperidade, por que ao menos não faz uma expedição por terra, pelos caminhos normais?*
- Por quê? – respondeu o doutor cada vez se animando mais. – Porque até agora todas essas tentativas fracassaram! Porque ninguém consegue lutar contra a força dos elementos, contra a fome, a sede, a febre e os animais selvagens! Porque o que não se pode realizar de um modo, então deve ser realizado de outro. Enfim porque, onde não há jeito de você passar caminhando... é preciso dar a volta ou passar por cima (VERNE: 1989, 13-14)”!*

Muito a propósito o Dr. Fergusson tentara atravessar pelos mesmos perigos que os nossos *heróis* do Mucuri, chamando assim os que tentaram traspasar os perigos daquelas selvas não tão diferentes das africanas.⁴⁰ Então vejamos como termina a hercúlea travessia:

- “O doutor Fergusson! – exclamou o tenente.*

³⁹ VERNE, Jules. *Cinco semanas em balão*. Colômbia: Editora Tempo Cultural, 1989.p.13-14.

⁴⁰ Neste caso específico, nosso herói provavelmente estará entre o mítico, qual cria o mundo e o épico tentando encontrar a verdade, para ele e seus biógrafos a “Democracia” da Philadelphia estadunidense, baseamo-nos na Enciclopédia EINAUDI.

- *Em pessoa com seus amigos! – respondeu o doutor.*

Os franceses levaram os intrépidos exploradores para o outro lado do rio enquanto o maltratado balão, arrastado pelas impetuosas águas da corrente, despencava-se pela catarata do Guina.

Dias depois, a Sociedade Geográfica prestava-lhes uma grande homenagem. Com isso, os três expedicionários puderam finalmente dizer: ‘A missão está terminada (VERNE: 1989, 136)!’”.

Após termos mostrado o que um *homem de negócios* tem capacidade para cumprir com o fim de satisfazer seus desejos e intentos de superação, investem o necessário às grandes empresas, diremos que os Ottoni contrariamente a Fergusson, ao menos no Mucuri, não conseguiram satisfazerem a si próprios.

Antes de falarmos de seus fracassos e prosseguirmos, justificamos o número e tamanho das citações por termos nelas uma extraordinária oportunidade de nos trasladarmos às mentalidades daqueles que a escreveram, e este texto por demais mancaria se somente nos ativéssemos em listar historicamente os fatos, hora ou outra tecendo nossas reflexões e análises.

Em pesquisa junto ao Arquivo Público Mineiro, encontramos em sua revista, a proposta de um prussiano, o sr. Luiz Moretzsohn, para a organização de uma Cia de colonização no Mucury, e os benefícios para a Província da inserção de colonos estrangeiros:

“III.^{mo} e Ex.^{mo} Sem.” Luiz Moretzsohn de Nação Prussiano estabelecido nesta cidade, aonde se casou com mulher Brasileira; que convencido das grandes vantagens, que devem resultar não só ao Commercio, como á industria da Província, da introdução de colonos Extrangeiros, que se empreguem na cultura das terras, e até no fabrico de alguns dos gêneros da província, tenciona desde longo tempo formar huma Companhia de Colonização de Polacos, Alemães, Prussianos e de outras Naçoens; mas necessário lhe era antes de tudo, encontrar hum terreno adaptado a semelhante empresa, e para cujo fim não tem poupado fadigas, e despesas.

A exploração dos sertões do Mucury vierão em fim pôr termo aos seus desvelos.

Nestas matas desertas, e incultas, banhadas de um rio navegável, se apresentam certamente as melhores proporçoens para nelas se realizar a Colonização, mas sendo uma empresa muito superior ás forças de hum só homem, o Representante reconheceu desde logo, a necessidade de organizar huma Companhia, dirigindo para este fim huma Petição ao

Governo Geral, afim de ser auctorizado para a formar e tambem para lhe serem garantidos alguns privilegios, que julgou indispensaveis para a mais prompta organização da Companhia. (RAPM: 1903, 647).⁴¹

Diz ainda não tencionar atrapalhar a Colônia Militar do Urucu, de *degredados e vagabundos*. E prossegue o documento com a petição ao Governo Geral datada de 1º de Julho de 1837, os privilégios requeridos consistiam: 1) quarenta sesmarias de légua quadrada; 2) “*todas as terras minerais*”, e todos os minerais que aí se encontrassem; 3) “*que a medição das Sesmarias comece nas barras dos dois rios acima designados [Mucuri e Preto] para portos de embarque*”; 4) que à Cia seja permitido o privilégio exclusivo de navegação do Mucuri, nas mesmas condições e favores quais concedidos à Cia do Rio Doce; 5) que o prazo de apresentação dos primeiros colonos seja de até três anos após a ratificação do contrato; 6) permissão para catequizar e civilizar os Botocudos e admiti-los a todos os trabalhos de mar e terra; 7) que o governo preste à Cia guarda suficiente à proteção contra os botocudos.

Interessante notarmos o ano cuja petição foi feita ao Governo Geral é 1837, mesmo ano da publicação do relatório de Renault, ou seja, a rapidez com que essa informação a princípio circulou e criou o desejo de um *homem de negócios* organizar uma Companhia de Colonização num lugar tão agreste. Seriam as notícias de muitas riquezas minerais? Como o mesmo proponente demonstra pedindo a concessão de todas os minerais a serem descobertos? É certo que notícias acerca de águas-marinhas, turmalinas, esmeraldas e ouro já circulavam há muito tempo. Entretanto não encontramos mais referências a este pedido.

Trataremos de dois empreendimentos que foram levados a cabo, a Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri e a Estrada de Ferro Bahia e Minas. O primeiro ideado por Theophilo Ottoni, político liberal importante do Império do Brasil, grande *homem de negócios*, que teve como homenagem o nome da Philadelphia que também idealizou; e o engenheiro Miguel de Teive e Argolo, engenheiro civil cujo trabalho foi reconhecido pelo governo provincial baiano por meio da concessão para a construção de uma estrada de ferro, tendo seu nome em uma praça que já não existe, o tem hoje em uma rua pela qual seu

⁴¹ Revista do Arquivo Público Mineiro. Documentos Históricos. VIII - 1837 - um pedido de concessão para estabelecimento de colonias em Mucury. V. 08, 1903. Mês Jan/Jun. Imprensa Oficial de Minas Gerais, Belo Horizonte. pp. 647-650. Em 4 de Julho de 1837.

sonho e empreendimento por tanto tempo descia para a Bahia e subia para o Vale do Jequitinhonha, a rua Engenheiro Argolo, no centro de Teófilo Otoni.

5.2. O Fracasso:

O fracasso é o plano de fundo aos empreendimentos na região abarcada por nosso estudo. A CCNM foi encampada pelo governo assim como a EFBM, logo estas duas companhias repetiram um mesmo fim. Surgiram como um projeto não somente de desenvolvimento ou progresso, mas como redentores da realidade, da ocupação e ou estagnação daqueles Vales.

Podemos notar uma relação entre os fracassos destas Cia's, a falta de planejamento congênito por parte do Estado, deixando empreitadas de tamanho vulto à mercê de particulares sendo estes bem ou mal intencionados. E a contradição inerente a este descuido? Se o capitalismo em sua forma original brada pela igualdade de oportunidades, a livre concorrência, este discurso é rapidamente revogado, se em algum lugar realmente foi efetivo. Se o Estado delega a outrem suas atribuições, neste caso específico, a infra-estrutura de transportes e comunicações, este necessita das garantias que o próprio Estado necessitaria para fazer tão grandes investimentos. Daí o Estado incontáveis vezes, pois é um todo feito de infinitos interesses, não cumpre com os privilégios acordados, na medida em que o Capital necessita de mais espaço, sempre, e o monopólio fica profundamente abalado, logo, a bancarrota, e novamente, e quantas vezes outras as coisas se repetirem, têm a tendência dos resultados de mesma maneira repetirem-se. Portanto, a *Modernidade* que engendrara tais empreendimentos os mina, por sua contradição e continuidade de sempre ser mais *moderno*.

5.3. As Companhias no Mucuri:

5.3.1. Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri

“A distância do Rio de Janeiro às povoações mais notáveis das comarcas do Serro e Jequitinhonha, que são as duas comarcas mais a leste e ao norte da província, é quase exclusivamente marcada na linha N. -S., e que equivale portanto à sua diferença de latitude. O centro das duas comarcas está a igual distância do Rio de Janeiro e Bahia (OTTONI: 1847, 2)”.

A Cia de Comércio e Navegação do Mucury, fundada por Teófilo Benedito Otoni em 1847, com o fim de ligar a Província das Minas, em especial a região Norte-Nordeste, principalmente Serro, Diamantina e Minas Novas, ao mar. Também organizada de maneira a promover o transporte bimodal, com navegação, fluvial e marítima a vapor, e estradas (uma delas a primeira estrada de rodagem do país), ainda planeja uma cidade, Philadelphia, a Teófilo Otoni de hoje. Configura-se como agente econômico que busca a infra-estrutura (como as vias de comunicação e transporte) para satisfazer a suas aspirações de "civilizar" e comerciar entre o Norte-Nordeste de Minas Gerais ao exterior da província (dentro ou fora do Brasil).⁴²

A metamorfose do escravo em trabalhador livre, organização do trabalhador livre nacional, a inclusão produtiva dos indígenas e a incorporação de mão-de-obra estrangeira imigrante, fazem parte do Vale traspassado pelo Rio Mucuri e fundado com a Cia de Teófilo Benedito Otoni.⁴³ Evidentemente é isto o que move o interesse de tentar profundamente apreender o que significa esta Cia e principalmente a figura de seu fundador como *herói* para a formação daquela comunidade: O Pogirum, como fora batizado pelas nações indígenas do Mucuri.⁴⁴ A Cia do Mucuri vai a pique, como alguns de seus rebocadores, nos sessenta do século XIX.

⁴² Devemos esta definição ao professor e co-orientador deste trabalho, Marcelo Magalhães Godoy.

⁴³ A Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri é ainda chamada de Cia do Mucuri e tem como sigla CCNM.

⁴⁴ Pogirum: Chefe das Mãos Brancas. É muitíssimo interessante a narrativa feita por Paulo Pinheiro Chagas em seu *TEÓFILO OTTONI, Ministro do Povo* quando do encontro de Otoni com o Capitão Timóteo, “*supremo cacique da confederação dos Nak-Nanuks* (CHAGAS: 1982, 188)”, e este voltando-se aos seus diz ser

Por conta de seus ideais, ao que no parece, Ottoni primava, para a fundação da Philadelphia, a constituição estadunidense, e entre tantas coisas, o emprego de mão-de-obra livre, não ocorreu de forma plena. Como figura heróica e por isso mesmo contraditória faz com que alguns o defendam como baluarte dos ideais de *igualdade, liberdade e fraternidade*, para outros um crápula aproveitador dos negros escravos e dos indígenas inocentes e crentes na bondade de Ottoni. Verdadeiro até o momento, a Cia do Mucuri na construção das suas obras utilizou-se sim de mão-de-obra cativa e além disso, outra verdade era a escassez de mão-de-obra livre para aqueles e os demais trabalhos, sendo também necessária a importação de colonos europeus. A CCNM porém, arrendou os escravos quais foram por ela utilizados, prática corriqueira nas Minas Gerais.

Vejamos os seus privilégios transcritos pelo historiador Valdei Lopes de Araújo em obra comemorando o sesquicentenário da fundação da cidade de Teófilo Otoni em 2003:

“Os privilégios concedidos à Companhia do Mucuri pelo Governo Central foram os seguintes:

- 1. Privilégio exclusivo, por 40 anos, para a navegação a vapor ou outros meios superiores que viessem descobrir-se, em todo rio Mucuri e seus afluentes, e para a navegação costeira da barra dos mesmos rios aos portos do Rio de Janeiro e Bahia.*
- 2. Direito de definir o valor dos fretes do Rio de Janeiro para qualquer ponto de Minas Novas, à margem do Mucuri, com a limitação de não excederem a metade dos que até essa data se cobravam.*
- 3. Direito de fazer os regulamentos para a navegação do Mucuri e seus afluentes.*
- 4. No fim de 40 anos, direito à renovação dos mesmos privilégios por igual espaço de tempo, se o governo não julgasse preferível pagar-lhe, por avaliação, o importe de todas as obras construídas nas margens do rio, tais como armazéns, canais e comportas.*
- 5. Dez léguas de frente com uma de fundo de terras á margem do rio Mucuri, pelo preço que o corpo legislativo definisse, com a condição, no fim de 10 anos, de acharem-se todas cultivadas, com 60 famílias, pelo menos, em cada légua (ARAÚJO: 2003, 118)”.⁴⁵*

Pogirum o título de Teófilo. “Firma-se o tratado de paz. Timóteo e Pogirum trocam o arco e a flecha (CHAGAS: 1982, 189)”.

⁴⁵ ARAÚJO, Valdei Lopes de. *A Filadélfia de Theophilo Ottoni* uma aventura cidadã. Belo Horizonte: Afato, 2003.

Olhemos rapidamente para o 5º item e vejamos o tamanho das extensões de terra sob domínio de uma Cia, é maior que alguns países, e como o poder político-econômico ainda em nossos dias demanda ao proprietário ou beneficiário da terra, a concentração fundiária em si já seria um grande problema para um Estado Monárquico se aquele é um liberal convicto e panfletário da república: Um Luzia.⁴⁶ Prestemos atenção aos quarenta anos de privilégios prorrogáveis por mais quarenta. Além é claro, do domínio exercido aos colonos ali estabelecidos. Mas continuemos:

“No dia 4 de setembro de 1847, a bordo do navio a vapor ‘Princesa Imperial’, um grupo de dezoito pessoas parte da cidade do Rio de Janeiro, capital e corte do Império do Brasil, em direção a um pequeno povoado chamado São José do Porto Alegre, localizado na foz do rio Mucuri (ARAÚJO: 2003, 19)”.

Começa aí a saga pela qual os Ottoni ganharam e perderam seus ideais de Philadelphia, como ainda hoje a cidade de Teófilo Otoni é conhecida como “*Cidade do Amor Fraternal*”, e por mais piegas que possa parecer tal título, há no imaginário local de alguns dos mais velhos a noção muito clara deste desejo ottoniano. Há de mesma forma outros que lhe denunciam a mesquinhez de querer para si tantos privilégios. Entretanto, a Companhia do Mucuri é que vai efetivamente inaugurar o Nordeste Mineiro como espaço a ser reconhecido.

“Dadas as condições favoráveis, a situação da ‘Companhia do Mucuri’ é regularizada em maio de 1851. Assim que se recuperou dos contratemplos, Theófilo Ottoni procurou confirmar a navegabilidade do rio Mucuri (ARAÚJO: 2003, 39)”.

A Cia do Mucuri, organizada com um capital inicial de 1.200 contos de réis, adquire o seu primeiro navio a vapor que seria empregado nos seus serviços entre Santa Clara e São José do Porto Alegre.

“A bordo do vapor ‘Catarinense’, Ottoni parte do Rio de Janeiro, acompanhado pelo primeiro navio mandado construir pela Companhia para a navegação do rio Mucuri, o vapor ‘Santa Clara’ (ARAÚJO: 2003, 59)”.

⁴⁶ Como os revoltosos de 1842 contra o Império eram conhecidos.

O “Catarinense” não resiste à primeira viagem à Santa Clara e fica avariado no percurso, mesmo assim não há sentimento de desânimo ou coisas do gênero, neste momento da Cia, o otimismo tomava a todos.

“Em 23 de julho de 1853, Ottoni chega a Santa Clara por meio ainda das tradicionais canoas. Como vimos, desde 1852 estavam em andamento os trabalhos de alinhamento da estrada até Filadélfia (ARAÚJO: 2003, 60)”.

Quando nos desculpamos quanto às citações, estávamos nos referindo em momentos como o que vem em seguida, em que dois autores distantes temporalmente entre seus trabalhos relatam o mesmo fato, lembrando que Chagas publica sua primeira edição na década de 1930 :

*“No aniversário da Independência, a 7 de setembro de 1853, Teófilo Ottoni faz a inauguração de Filadélfia como centro das colônias do Mucuri. A data não era arbitrária. Ele a escolheu de propósito, na intenção de brindar o grande dia com uma nova cidade. A solenidade é bem simples: o engenheiro Scholobach faz o alinhamento de meia légua, no rumo norte-sul (CHAGAS: 1982, 198)”.*⁴⁷

“No dia 7 de setembro de 1853, estavam todos reunidos em Filadélfia. Certamente a localidade nunca estivera tão habitada, e Ottoni aproveita a ocasião, véspera de ações tão relevantes – pois, no dia seguinte, partiria a expedição de paz para o rio Urucu –, para lançar os alicerces simbólicos de sua cidade. Numa cerimônia improvisada, já que as condições de local ainda eram precárias, o engenheiro Roberto Scholobach faz o traçado da Rua Direita, que estava destinada a ser a artéria principal do futuro centro urbano (ARAÚJO: 2003, 64)”.

O primeiro, Paulo Pinheiro Chagas é o principal biógrafo de Teófilo Ottoni, o que nos dá bom insumo para interpretarmos seu discurso, quase sempre em defesa deste, o segundo, Araújo, escreve em comemoração à fundação da cidade, e não à toa intitula-se “*A Filadélfia de Theófilo Ottoni uma aventura cidadã*”. Prossigamos com Chagas, enquanto ovaciona, juntamente aos que em seu relato saúdam nosso personagem ilustre:

⁴⁷ CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Ottoni ministro do povo*. 4 ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1982.

“Filadélfia é uma babel de raças e línguas. São colonos estrangeiros que a Cia. do Mucuri já instalou aí: alemães, belgas, holandeses, suíços, portugueses, chineses. E são os negros. E são os botocudos. Ritmos saxãos. Ritmos africanos. Ritmos indígenas. Ritmos construtores de Filadélfia. As ruas fremem de entusiasmo. E repetido em várias línguas, as velhas carabinas salvando:

- Viva Teófilo Ottoni!

E as hostes gentílicas, saudando o chefe de todos os caciques:

- Pogirum! Pogirum (CHAGAS: 1982, 200)”!

As atividades mesmo precariamente funcionam, o Norte-Nordeste de Minas liga-se ao mar, vão e vêm algumas mercadorias.

Deixemos falar o próprio Ottoni em seu relatório aos acionistas de 1857:

“Tenho a satisfação de poder comunicar-vos que esta estrada foi franqueada no transito dos carros em Agosto ultimo. Com as referencias de meus relatorios estais habilitados para fazer ajustada idéa de seu modo de construcção. Não obstante julgo conveniente repetir e consignar mais uma vez que não se trata de uma estrada macadamizada e feita secundum artem.

O mesquinho capital de 1,200 contos, ainda que todo se houvesse empregado nesta só verba de despeza, protestaria contra qualquer exageração nesse sentido.

Temos porém 27 ½ leguas de estrada de terra com quanta aptidão podem ter taes estradas para ahi trabalharem os carros, desde já, na estação secca, e com pequenos melhoramentos, de que se está cuidando, em todo o tempo do anno.

*Desejo dar-vos uma idéa do que é a estrada de Santa Clara para Philadelphia, ainda que repita alguma cousa que já atenha dito (OTTONI: 1857, 01)”.*⁴⁸

Segundo o próprio Chagas e outros estudiosos da CCNM, a estrada de Santa Clara é a estrada de rodagem mais antiga do país, anterior inclusive à da “União e Indústria”, e diferentemente ao restante da Província que carecia de estradas, o autor nos relata o seguinte:

⁴⁸ OTTONI, Theophilo Benedicto. Relatório apresentado aos acionistas da Companhia do Mucury por Theophilo Benedicto em 15 de outubro de 1857. Typ. Imp. e const. De J. Villeneuve e Comp. Rio de Janeiro, RJ, 1857.

“Estava-se a 23 de agosto de 1857. Nesse dia, Teófilo Ottoni entrara triunfante em sua Filadélfia. Não tinha vindo, porém, a cavalo, como de costume. Viera, sim, no seu carro de quatro rodas, tirado a bestas, pela bela estrada de Santa Clara. [...]

“A estrada de Santa Clara era a Via Ápia do Mucuri. Por ela trafegavam, em 1859, mais de quarenta carros particulares, puxados por bestas, duzentos carros de bois, quatrocentos lotes de burros. Tinha uma extensão de cerca de cento e setenta quilômetros, desenvolvendo-se, em plena floresta, com declive nunca superior a 5 %. Logo ao sair de Santa Clara, abria-se na rocha. Atravessava imensos aterros e possuía cinqüenta e quatro pontes de excelente madeira de lei, estivadas com pranchões (CHAGAS: 1982, 201-202)”.

Esses dados são notáveis nos relatórios aos acionistas da companhia, que inclusive o Barão de Mauá acionista da Cia, sendo setenta controlados pela família Ottoni. Se nos apresenta então um quadro de progresso a passos largos de uma empresa monumental, que dá à Província privada da brisa marinha, os ares da ligação rápida ao Atlântico, mas começam os problemas, e um dos propulsores da grande crise que Avé-Lallemant deflagra é a colonização e os colonos arregimentados na Europa, principalmente na Alemanha.

5.3.2. A Companhia do Mucuri e a Colonização:

A colonização dos territórios incultos ambientes das imensas matas, e a população indígena quais configuravam um considerável vazio demográfico em relação à população não-índia, e estes índios classificados de Botocudos tinham segundo os exploradores, natureza fugidia, vingativa, bárbara, antropófaga, sem religião, tanto que quando dos trovões, gritavam algumas nações e ameaçavam os céus, ou o que seria seu Deus, apontando seus arcos e disparavam.⁴⁹ Além da proibição de tráfico de escravos, e o valor em que andavam cotados à época, inviabilizaria a empresa. O que esperar de tal conjuntura, senão a introdução de população não-indígena, mas os próprios brasileiros não se interessando adentrar em tal perigoso Vale. O próprio Ottoni reconhece a inevitabilidade do caráter colonizador da Companhia, que tinha de transportar e comercializar produtos onde não havia produção.

“A colonisação não entrou senão subsidiariamente nos calculos primitivos da empresa do Mucury.

O título de COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMMERCIO como os estatutos qualificação a companhia do Mucury, dá clara idéa do alvo principal a que atirarão os seus fundadores. [...]

*Ficou porém evidente desde os primeiros estudos, que os trabalhos da companhia serão todos em pura perda, se ao longo da estrada não se installassem povoadores que garantissem o transito dos viajantes, e o transporte das cargas (OTTONI: 1859, 01)”*⁵⁰

“E cumpro notar que estes annuncios não attração somente ex-marinheiros, ex-soldados, mas tambem de envolta boas e honestas familias, que seduzidas pelas fabulosas vantagens promettidas, vinhão comprar contractos, dando-se por felizes de poder trocar os poucos francos de sua magra carteira pelo titulo de um pedaço da terra da promessa (OTTONI: 1859, 22)”.

Ainda segundo nossos autores, Ottoni tem inumeráveis contratempos para a contratação dos colonos na Europa, pois a Companhia Colonizadora Brasileira agia de forma irre-

⁴⁹ Cf. RENAULT: 1903.

⁵⁰ OTTONI, Theophilo Benedicto. A COLONISAÇÃO DO MUCURY memória justificativa, em que se explica o estado actual dos colonos estabelecidos no Mucury e as causas dos recentes acontecimentos naquella colonia pelo director da companhia do Mucury Theophilo Benedicto Ottoni.. Typographia Brasiliense de Maximiano Gomes Ribeiro. Rio de Janeiro, RJ, 1859.

gular e de má fé tanto com os colonos, fazendo-lhes promessas infundadas, quanto à CCNM, arregimentando também todo o tipo de desordeiros e *vagabundos*. Mesmo assim, em 1853, em relatório acerca dos acontecimentos com alguns colonos, Theophilo Ottoni relata a condição do colono “*morigerado e inteligente*”, reproduzindo o relatório do Barão Tchudy, caracterizando o colono ideal à Cia do Mucuri assim também o seu contrário:

“Como na môr parte das colonias, no Mucury o emigrante morigerado e intelligente consegue em pouco tempo uma posição proporcionalmente boa, que elle vai de anno em anno melhorando pela sobriedade e pelo trabalho assiduo e pela economia, alcançando em fim um resultado que não lhe fôra dado esperar na Europa.

*O preguiçoso, o indolente, queixar-se-ha sempre e acabará por fim mendigo (TCHUDY: 1853)”.*⁵¹

Os indígenas foram muito bem lembrados por nosso *herói*, pois se bem *civilizados e catequizados* com a democracia, como nos relata Chagas, seriam excelentes colonos, mão-de-obra para que a Cia se desenvolvesse. Por isso, era demais interessante que a CCNM conseguisse a tutela desta população abundante.

“Em 1853, era importante frisar a inocência do selvagem e as barbaridades da população local, pois interessava à Companhia tutelar os índios e defendê-los dos colonos, posseiros e autoridades corruptas (ARAÚJO: 2003, 103)”.

Lembremos da nomeação de Honório Esteves Ottoni para a direção dos índios do Jequitinhonha, agora é a vez do irmão de Theophilo, Augusto ser nomeado diretor dos índios do Mucuri:

“O pedido de Ottoni ao presidente da província de Minas parece ter sido rapidamente atendido, pois já pelo relatório de 1854 ficamos sabendo que o seu irmão Augusto Benedicto Ottoni havia sido nomeado pelo presidente de Minas e da Bahia diretor dos índios do Mucuri e Todos os Santos. Com isso, a Companhia obtinha, mesmo que indiretamente, o monopólio sobre os índios da região (ARAÚJO: 2003, 103)”.

⁵¹ In: OTTONI, Theophilo Benedicto. A COLONISAÇÃO DO MUCURY memória justificativa, em que se explica o estado actual dos colonos estabelecidos no Mucury e as causas dos recentes acontecimentos naquela colonia pelo director da companhia do Mucury Theophilo Benedicto Ottoni.. Typographia Brasiliense de Maximiano Gomes Ribeiro. Rio de Janeiro, RJ, 1859. pp. 51-52.

Pois bem, os Ottoni, além de donos da Cia do Mucuri, são também responsáveis pela colonização daquelas terras o são pelos índios dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. Novamente percebamos o tamanho poder concentrado em uma só família na Província mineira.

Entretanto as condições não são assim tão favoráveis, o clima é bastante rígido com os recém-chegados. Algumas tórridas secas, as abundantes e copiosas chuvas as quais ainda nos relatam inúmeros moradores dali:

A seca:

“Mas os dous mezes consecutivos de sol que debalde se lhes procurava explicar que erão excepcionaes, mas que elles acreditavão ser a estação ordinaria todos os annos, assustarão-nos e deminuirão consideravelmente o seu desejo de trabalhar (OTTONI: 1859, 38)”.

As chuvas:

“No rigor das chuvas as tropas da companhia não podiam vencer as margens alagadas do Todos os Santos, e os Ilheos ião na distancia de 11 léguas receber a ração de viveres que carregavão á cabeça para vir matar a fome ás suas famílias. Derribar o matto virgem foi a menor das difficuldades com que esta boa gente teve de lutar – mas erão homens do campo e do trabalho – não tinham vindo enganados, e tudo vencerão (OTTONI: 1859, 41)”.

Aqui Ottoni aproveita para criticar as ações dos Agentes de Colonização que segundo ele prometiam infundados beneficios e lucros aos europeus.

Finalmente, o Fim. Está para terminar a aventura otoniana no Mucuri, o desgosto irá aos poucos consumi-lo até a morte alguns anos mais tarde. A crise desperta por alguns colonos alemães com um empurrão de Avé-Lallemant, dissera-se ser agente a serviço do Governo mas viera ao Mucuri às ordens do Ministro da Guerra, inimigo de Ottoni.

“Tinha de ser. A obra excedia as forças até de um governo. Já era milagre o que a Cia. do Mucuri conseguira fazer com o modesto capital de mil e duzentos réis. Pobre ilusão a do seu diretor, afirmando, em 1852, no relatório aos acionistas: ‘Vamos realizar no Mucuri o que os ingleses não puderam realizar no Rio Doce (CHAGAS: 1982, 221)”.

Afinal, a encampação e o decreto que concedia o empréstimo qual a salvação dos cofres da Cia precisava, pois o interessante é que o Governo concede os meios do empréstimo, os meios para que a crise seja contornada, tudo parece salvo, e inclusive o empréstimo fora levantado na Inglaterra:

“Enfim, quase um ano depois, o projeto é transformado em lei. O Decreto n. 1.011, de 8 de junho de 1859, reza:

Art. 1º - O governo fica autorizado a proporcionar à Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucuri os meios de obter por empréstimo, contraído dentro ou fora do Império, um capital adicional, nunca maior de 1.200:000\$000 e a garantir os respectivos juros e amortização, contando que estes não excedam a 7%, anualmente, e guardadas as disposições dos §§ 1º e 3º do art. 1º do Dec. 912, de 23 de agosto de 1857.

Art. 2º - O governo fica também autorizado a fazer quaisquer outras concessões, que forem indispensáveis, para o fim de serem dispensados os privilégios concedidos por disposições gerais ou provinciais, e especialmente, importadas ou exportadas pelas estradas ou em barcos da Companhia, sujeitando, porém, as concessões que fizer, em virtude deste artigo, à aprovação da Assembléia Geral Legislativa.

Art. 3º - Ficam revogadas todas as disposições em contrário (CHAGAS: 1982, 224)”.

Mas como dito, morre-se ao ver já a margem, pois o Governo acaba por não liberar o capital levantado no Europa:

“O empréstimo fora, enfim, levantado em Londres. Mas o ministro Ferraz, interpretando a seu modo o art. 2 do Decreto 1.011, que a cessão dos privilégios, por parte da Cia. do Mucuri... E isto em contrapartida de qualquer concessão, ao contrário do que dispunha o mesmo art. 2º. Para o presidente do Conselho de Ministros, o disposto do art. 1º ficava na absoluta dependência do ar. 2º (CHAGAS: 1982, 225)”.

O mais estranho vem a seguir, a defesa que Chagas faz de que a empresa é morta por poder resistir por si. O que nos leva mais adiante, em pensarmos o motivo estaria por detrás de tal manobra para a encampação de uma companhia que o autor nos apresenta sadia, apesar de suas limitações:

“Sem embargo de tantos contratempos, a Cia. do Mucuri ainda podia resistir. Suas despesas, com o programa de economia, traçado por Ottoni, se limitavam a uma quantia muito inferior ao rendimento dos fretes da tropa e da venda do sal. Os carros continuavam deslizando, desembaraçadamente, pela estrada Santa Clara-Filadélfia. A navegação a vapor, entre o Rio de Janeiro e Santa Clara deixava pequeno saldo em favor da Companhia. Os armazéns de Santa Clara, Filadélfia e Ribeirão das pedras davam algum lucro. O trabalho dos colonos prosseguia com animação. Apenas a conservação da estrada Santa Clara-Filadélfia era onerosa, mas podia fazê-la, apertando as coisas, com cerca de um conto de réis por mês. E ainda restavam cem. Uma vez que o governo retém, indevidamente, o empréstimo, vamos para frente assim mesmo. Basta coragem. A Cia. do Mucuri nada deve e tem seus próprios recursos, que lhe garantem a sobrevivência (CHAGAS: 1982, 231)”.

Mas os acionistas não viram desta maneira aceitando por bem a encampação. Aqui se nos apresenta uma crise realmente capitalista, mas de um capitalismo recente, na medida em que os acionistas são bombardeados com informações com o fim último de perderem a confiança em seu diretor. Sendo aprovada a encampação na forma do artigo 11, § 28 da lei 1114 de 29 de setembro de 1860 (OTTONI: 1862).⁵²

*“Era na verdade um estranho fim, absurdo e paradoxal. A Cia. do Mucuri não acabava por exaustão. Morria numa crise de crescimento. Morria de fatura, estuante de vida (CHAGAS: 1982, 239)”.*⁵³

Como dissera Chagas, *um estranho fim*, já que se a Companhia conseguira unir o Norte-Nordeste de Minas ao mar, a navegação funcionava, as estradas também o comércio existia, os armazéns com produtos, os colonos minimamente assentados, o que seria então? Cremos haver mais por trás da encampação, a Outra Província.

⁵² OTTONI, Ernesto Benedicto. RELATORIO que ao ex-director da companhia do Mucury dirigiu o dr. Ernesto Benedicto Ottoni comissario arbitro encarregado da parte dos accionistas de superintender á liquidação da mesma companhia. Typ. Do Correio Mercantil. Rio de Janeiro, RJ, 1862.

⁵³ Dizia assim Paulo Pinheiro depois de relatar os cento e setenta quilômetros da estrada de Santa Clara a Filadélfia, repleta de pastagens, a para Alto dos Bois com noventa e seis quilômetros, a de Ribeirão das Pedras para São Mateus, cento e vinte e seis e finalmente a de Santa Clara a Leopoldina com quarenta e oito. Ainda sem contar as tropas, ranchos, casas, roças, terras, engenhos, moinhos, serrarias e várias oficinas. E será que o autor realmente exagera na afirmação da morte por crescimento? Ao menos temos mais isso a refletir.

5.3.3. Outra Província:

Em 1857 a idéia de criação de uma nova província no Império ganha, segundo Chagas o pensamento político, não sendo recente, o marquês do Paraná no ano de 1854 já a aceitara dependendo somente da definição das comunicações no Norte de Minas por meio da CCNM. O que é mais perigoso que outra Província nascida às barbas do monarca fundada por um republicano liberal que não beijava-lhe a mão? Todo o poder sob o controle de Theophilo Ottoni, econômico, político, territorial, aí sim nos parece razoável constatação para a derrocada do Império do Mucuri.

“A nova província compreenderia: a comarca de São Mateus, no Espírito Santo; as comarcas de Caravelas e Porto Seguro, na Bahia; a comarca de Jequitinhonha e parte das do Serro e São Francisco, Minas. Seus limites seriam: a leste, o oceano; ao norte o rio Pardo, que deságua no Atlântico, e o rio Verde, afluente do São Francisco; a oeste, o rio São Francisco; e ao sul, o rio Doce e alguns de seus afluentes a noroeste. Com o nome de Santa Cruz, Mucuri ou Porto Seguro, a nova província contaria, desde logo, com uma população de cerca de 200.000 habitantes (CHAGAS: 1982, 203)”.

E o motivo pelo qual aos 7 de setembro foi escolhido para a inauguração do centro de sua Cia? Sua própria capital, em dia de Independência do jugo português, elucubrações...

“Filadélfia, a capital. Teófilo Ottoni já a imagina em sua nova categoria. A praça principal recebe o nome de Praça do Governo (CHAGAS: 1982, 204)”.

Com um pouco mais de crítica, Araújo continua:

“Nos planos ambiciosos da companhia, a região estava destinada a ser uma nova província abrangendo áreas de Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia, tendo como capital a cidade de Filadélfia. Essa cidade desempenharia a função de centro mercantil responsável pela comercialização da produção de todo o norte de Minas Gerais. Por isso, todas as vezes que se referia á cidade, Ottoni procurava destacar sua posição geográfica privilegiada em relação ao Serro, Diamantina e Minas Novas (ARAÚJO: 2003, 86)”.

Agora a vez de Ottoni relatar sua Província desejada:

“Fallo da criação de uma nova provincia comprehendendo:

Da provincia de Minas a comarca do Jequitinhonha, e parte das do Serro e São Francisco.

Da provincia do Espirito-Santo a comarca de S. Matheus.

Da provincia da Bahia as comarcas de Caravellas e Porto-Seguro.

E uma dessas idéas institutivas, que uma vez apresentadas obtêm geral aceitação.

A nova provincia apenas esboçada em um discurso do falecido Sr. marquez de Paraná, foi acolhida entusiasticamente em todas as localidades a que se referia.

A camara de Caravellas mandou felicitações e agradecimentos ao illustre morto.

Em S. Matheus posso assegurar-vos que não ha idéa mais popular.

Na camara dos Srs. Deputados, reduzida a projecto na legislatura passada pelo ex-deputado e nosso illustrado socio o Sr. Paula Fonseca, foi nesta legislatura aceita e defendida pelo nobre deputado do circulo de Minas-Novas o Sr. Cesar.

E se o projecto está adiado por insinuação do Exm. Sr. marquez de Olinda, S. Ex., longe de fazer-lhe a menor opposição, allegou somente a necessidade de ser a questão melhor estudada (OTTONI: 1857, 14-15)”.

Não havia realmente, a nosso ver, possibilidade de sobrevivência da Empresa de Ottoni. Se antes mesmo da encampação a Cia do Mucuri conseguira honrar minimamente que seja seu propósito com um capital de 1.200 contos de réis, conseguira inclusive um projeto de lei para a viabilização da Província de Santa Cruz, e com um empréstimo de capital já levantado em Londres. Nada mais lógico em nosso país que a derrocada de uma ambição desse nível de afronta ao Poder do Imperador e tantos outros interesses inerentes ao jogo político. Novamente, o certo é que a empresa findou-se, mas semeou uma comunidade cujo florescimento virá algum tempo depois com a Outra Companhia no Mucuri.

5.4. Estrada de Ferro Bahia e Minas:

Em 1880 é assinado o contrato para a viabilização e construção da Cia da Estrada de Ferro Bahia e Minas, compartilhando dos alguns ideais de Cia do Mucuri, quer levar o mar às Minas, desta vez com os caminhos de ferro, cridos mais firmes e convictos de sucesso na integração daquelas paragens ainda repletas de nações indígenas, aos centros importantes da província, Império e estrangeiros, os Estados Unidos e a Europa.

A EFBM parte da construção dos caminhos de ferro, invertendo o itinerário da CCNM, partindo da infra-estrutura como nova tentativa de entrada das novas relações sociais, de trabalho e produção no Mucuri, materializada pelo plano e instalação de Ladainha, para ser sede da Oficina Geral da estrada de ferro.⁵⁴

Consegue ligar o porto de Caravelas, no sul da Bahia, à cidade de Araçuaí passando pelos Vales do Mucuri e Jequitinhonha.⁵⁵ Findada em 1966, em pleno regime militar.

A primeira concessão dada à construção de uma estrada de ferro no Brasil data de 1835, entretanto somente em 1854 a pioneira estrada de ferro do país foi construída, nos mesmos moldes pelos quais forram forjadas as Companhias no Mucuri, a iniciativa privada garantida pelo Estado lança-se neste caminho de *progresso*:

“A primeira tentativa para se implantar uma estrada de ferro no País ocorreu em 1835, quando o regente Diogo Antonio Feijó, promulgou uma lei, concedendo favores a quem quisesse construir e explorar uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Não houve interesse, na ocasião, em tão arriscada empreitada. Contudo, em 1852, surgiu a figura de Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Barão de Mauá, que subscreveu a quase totalidade do capital necessário para construir, a ligação entre a Praia da Estrela (no fundo da Baía de Guanabara) e Raiz da Serra. Assim, em 30 de abril de 1854, foi inaugurada a primeira estrada de ferro no Brasil - a Estrada de Ferro Petrópolis, ou Estrada de Ferro Mauá. Esse trem inaugural composto por três carros de passageiros e um de bagagem, foi rebocado por uma locomotiva fabrica-

⁵⁴ "Nome dado à estação ferroviária local, alusão a um velho rezador de Ladainhas que ali vivia" (COS-TA:259, 1997)

⁵⁵ A Estrada de Ferro Bahia e Minas também designada por Estrada de Ferro Bahia a Minas ou BAHIAMINAS. Utilizamos na nossa pesquisa a denominação Estrada de Ferro Bahia e Minas por ser assim tratada na documentação, tendo por sigla EFBM. A EFBM teve como último quilômetro, o 577 construído dos idos de 1940.

da por Fairbairn & Sons (Inglaterra), batizada "Baroneza", cujo nome constitui uma homenagem feita à esposa do Barão de Mauá".⁵⁶

Já o desenvolvimento da malha ferroviária nacional segundo Pablo Lima, da inauguração do transporte ferroviário no país ao fim do regime monárquico foi considerável, mas nada comparável à sua expansão na Primeira República:

“ Entre este ano [1854] e 1889, 9.500Km de linhas foram construídas por vinte companhias ferroviárias em todo o país. Após a mudança do regime, a malha nacional triplicou sua extensão até 1930. Este ano marcou o fim da primeira grande fase da História ferroviária brasileira, na qual esta análise se insere. Este período foi caracterizado pela ausência de planejamento estatal que de fato coordenasse a implantação de um sistema nacional de transportes, apesar de unânime ideologia do progresso que atravessou o Império e a República (Lima: 2003, 24).⁵⁷

Nosso autor mais uma vez lembra-nos da falta de planejamento estatal, apesar da *ideologia do progresso*, não há até o governo de Vargas um planejamento para o sistema de transporte no país. Mais uma vez ressaltamos a importância, para esta pesquisa, da oportunidade de trabalharmos com alguns volumes dos Anais da Assembléia Provincial, nos quais observamos as discussões e trâmites dos assuntos relativos ao transporte na Província de Minas Gerais. Por conta disto, podemos corroborar com o exposto por Lima, no caso específico mineiro, não houve nenhuma sistematização do setor de transporte, o que vimos foram inúmeros discursos a favor do desbravamento das brenhas, e vales.

“Eu desejara que o sibyllo de civilização das estradas de ferro viesse perturbar o magestoso silencio de nossos bosques, inaugurando em Minas, sempre quinhoeira de desgraças, e jámais participante de prosperidades, em futuro de felicidades. Eu desejara que

⁵⁶ FERROVIA NO BRASIL <http://www.transportes.gov.br/bit/ferro/cbtu/inf-cbtu.htm>. Acesso em 03/07/2006.

⁵⁷ LIMA, PABLO LUIZ DE OLIVEIRA; BORGES, MARIA ELIZA LINHARES; UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no Oeste de Minas entre o sertão e a civilização 1880-1930. 2003. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais.

*os vapores, orgulhosos como cysnes no lago, cortassem rapidos como o pensamento as águas quietas de nossos grandes rios (APM: 1872,)”.*⁵⁸

Nota-se claramente o apelo à civilização e ao progresso atribuído ao advento da ferrovia no Brasil, há um sentimento desenvolvimentista nos discursos tanto nas esferas governamentais quanto empresariais, enchendo de entusiasmo e esperança de que o país e a Província de Minas deixassem seu isolamento frente à distância das nações ricas e desenvolvidas. Salutar nos é novamente lembrar da discussão acerca do fetiche para tratarmos deste *moderno* que é o trem de ferro, à ele atribuído o poder de engendrar em si o progresso.

Voltemos à EFBM, já idealizada por Ottoni o que ainda mais concorda com a visão de um homem imprescindível ao Mucuri e região, salientando novamente o não julgamento de suas ações, mas da análise dos resultados de suas iniciativas. De maneira alguma discutiremos aqui os méritos de seus meios e ideais, percebemos somente que sem ele, hoje este Mucuri onde nascemos e morremos não seria o qual sentimos seu cheiro e gosto.

“Por outra palavra, sou de parecer que a companhia do Mucury deve-se apresentar ao governo imperial offerecendo-se para estender a sua estrada até Caravellas, e mediante os favores que for possivel obter tomar o compromisso de dentro de um lapso de tempo que deve ser longo estender trilhos de ferro sobre a sua estrada, ou para serem tirados os carros por animaes ou por locomotivas.

Pelo que eu vos informei detalhadamente sobre o alinhamento e declives da estrada de Santa Clara para Philadelphia já sabeis que com algumas modificações do traço o problema ali é de facil solução.

E quanto ao terreno entre o Mucury e Caravellas é a questão tambem em grande parte estudada.

Mandei examinar pelo engenheiro suisso o Sr. Schaedeli, se era facil que um caminho de ferro vindo do lado de Santa Clara atravessasse o Peruípe em direcção a Caravellas (OTTONI: 1857: 16)”.

⁵⁸ Discurso proferido aos 27 de maio de 1872 durante sessão da Assembléia Provincial pelo Deputado José Pereira dos Santos, retirado dos Anais da Assembléia Legislativa Provincial de 1874 referente ao ano 1872 no Arquivo Público Mineiro.

Não é vã a relação entre Mauá e Ottoni, além de amigos, estes dois *homens de negócios* agiram de maneira bastante semelhante na medida em que propuseram ao Estado Monárquico o dinamismo próprio do capitalismo emergente, entretanto os resultados todos foram diversos do que cada parte tencionava. Enfim, todos foram desapontados, os dois foram levados à falência em alguns de seus empreendimentos, mas desafiaram Dom Pedro II como poucos.

Parece que os estudos foram acertados, pois a equipe de Argolo anos mais tarde concordaram com a Estação primeira da estrada de ferro idealizada por Ottoni. E construída ao suor de tantos e sangue de alguns sob o comando do Engenheiro Argolo, depois do fim da CCMN:

“O sonho de Ottoni de ligá-la por ferrovias, corporificou-se, mais tarde na Estrada de Ferro Bahia e Minas, que a comunica com Caravelas, ficando, desse modo, em abandono, a antiga estrada de rodagem, que demandava Santa Clara (CHAGAS: 1982 247)”.

Observemos de agora em diante a mudança do tom do discurso, o autor Arysbur Batista Eleutério como ex-ferroviário e filho de ferroviário teve sua vida em muito misturada à da BAHIAMINAS, nasceu às suas margens, na cidade de Ladainha, às portas da Oficina Geral. O tom de seu discurso é logo percebido pelo título de sua obra: *“A Ferrovia do Adeus”*. Assim ele nos fornece a genealogia da estrada de ferro:

“Com a falência da Empresa de Ottoni as estradas ficaram totalmente abandonadas, ficando a região isolada dos grandes centros. Muitos anos depois, a Empresa Bahia e Minas tomou a iniciativa de consertar as estradas de Filadélfia a Santa Clara, a São José do Porto alegre. Essa iniciativa veio no momento oportuno, evitando que a grande obra de Ottoni fenecesse depois de tão exuberante ter vicejado. O abandono desta região pelas esferas governamentais causava pasmo, a situação era uma calamidade. A produção de Filadélfia tornou-se economicamente tão importante que estimulou a apresentação, por Dr. João da Mata Machado, à Assembléia Provincial de Minas Gerais, de uma solicitação para que construísse uma estrada de ferro ligando a cidade de Caravelas no Sul da Bahia com a

cidade de Teófilo Otoni, tendo como principal objetivo o escoamento da produção do café, madeira e outros produtos (ELEUTÉRIO: s/d, 15)”.⁵⁹

Outra vez, a figura do *homem de negócios* é responsável pela implantação de uma Companhia. O nome desta figura fundamental à concepção e implantação da EFBM é Miguel de Teive e Argolo, depois que este publica estudo relativo à viabilidade de estrada de ferro no Nordeste de Minas Gerais e Sul da Bahia.

Caravelas cidade tinha sua economia baseada na pesca da garoupa, cação e da baleia, tendo também privilegiado local para instalação de porto, outrossim ponto mais próximo para a ligação de Minas ao Mar (Cf. ELEUTÉRIO: s/d, 19)”. Como já vimos o próprio Otoni já percebera o potencial do que seria o ponto de partida da BAHIAMINAS.

“Dr. Miguel de Teive e Argolo, conhecedor das vantagens e as possibilidades de Minas Gerais conseguiu eficiente auxílio do Conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes, na época presidente da Bahia, que determinara os estudos, e posteriormente, a construção de uma estrada de rodagem ligando a Colônia de Leopoldina a Santa Clara. Estes estudos foram publicados em 1878, com o título ‘VIAÇÃO FÉRREA DO NORTE DE MINAS’ com uma concessão espontânea da Ilustrada Assembléia Provincial de Minas Gerais. Concedeu-se a Minas Gerais o privilégio de construir uma estrada de ferro entre a cidade de Filadélfia (hoje Teófilo Otoni), até as divisas da província da Bahia com Minas Gerais, com preferência no seu prolongamento até a cidade do Sêro, e ramais para as cidades de Araçuaí (antiga Calhau) e Minas Novas, projeto esse apresentado e defendido pelo Ilustrado Dr. João da Mata Machado (ELEUTÉRIO: s/d, 20)”.

O projeto de lei fora aprovado em sessão de seis de agosto de 1879 na Assembléia Provincial. Sendo assinada a lei Imperial em 26 de agosto de 1880 e em nove do mês de setembro celebraram o contrato os sócios da Companhia da Estrada de Ferro Bahia e Minas. Portanto, dirigindo-se à cidade donde partiria o trem para os Vales e as Minas:

“Os engenheiros e os acionistas da Empresa logo chegaram à cidade de Caravelas, compraram um terreno distante da cidade, terreno esse de propriedade do Sr. Antonio Coqueiro, pela importância de 150 mil réis. A escritura da compra do terreno declarava

⁵⁹ ELEUTÉRIO, Arysbure Batista. *Estrada de ferro Bahia e Minas a ferrovia do adeus*. S/ed, s/d. Gostaria-mos de aqui também agradecer toda a boa vontade, e a doação deste livro ao Dr. Arysbure, que com muita atenção e disponibilidade nos confiou tantas informações, entrevista e amizade.

que parte deste seria para a construção das dependências das oficinas, galpões, estação, armazém, casas para os trabalhadores da Companhia, e o restante do terreno seria doado para o município de Caravelas, a fim de que fosse instalado o povoado, onde atualmente é o Distrito de Ponta de Areia.

No dia 03/10/1880, chegaram do Rio de Janeiro, a bordo do vapor ‘Presidente’ a Comissão técnica e alguns trabalhadores tirolezes, acompanhado do empreiteiro das obras, o Ilustrado Pedro Tomas Y Martins, continuaram as festas até o dia 06 de outubro; no dia 08, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro, sendo fincada a primeira estaca pelo Dr. Hilário Stuart Le Page (ELEUTÉRIO: s/d, 22)”.

Inicia-se a exploração, estudos e construção da ferrovia. As dificuldades logo começaram, pois da natureza dos terrenos, relevos, vales, mata, índios... Os primeiros contratados nos trabalhos foram em Juerana, pois as *copiosas chuvas* castigaram os trabalhos e trabalhadores, doenças, como a febre amarela, e as impenetráveis florestas da região começavam a impor-se, seus animais perigosos, peçonhentos, e claro, os índios.

Sendo no dia 16 de maio de 1881 o assentamento do primeiro trilho, no mês de agosto do mesmo ano, o foram os primeiros 500 metros, no dia 15 deste a locomotiva Jovina, nome da esposa do Engenheiro Argolo, percorre pela primeira vez o trecho que inaugurou a EFBM.⁶⁰ Houve, como de praxe nestas datas, grande comemoração e comoção popu-

⁶⁰ Vejamos uma lista dos materiais, esta em especial imprescindível à inauguração do primeiro trecho da EFBM:

“Lista dos materiaes que devem desembarcar em caravellas até 30 de junho de 1881 destinados a estrada de ferro ‘Bahia e Minas’

*4.800 toneladas de trilhos de aço Bessemer
84.000 talas de junção pesando $2^k \cdot 30 = 193.200$ kilogrammas
168.000 parafusos pesando 140 grammas = 23.520 ditas
800.000 pregos pesando 170 ditas = 136 toneladas
400 toneladas de carvão betuminoso
3 locomotivas de Baldwin
30 carros de lastro
8 ditos de passageiros
2 ditos de correio e bagagem
30 ditos de carga
10 trollys
3 tornos mechanicos para ferro
2 ditos ditos para madeira
2 machinas de aplinar
2 ditas de furar
2 serras verticaes
2 ditas sem fim
2 ditas circulares
3 forjas*

lar, pois viam, aqueles em sua maioria pescadores as maravilhas mecânicas do século do progresso científico-industrial.

Outra dificuldade, a mão-de-obra, qual novamente justifica, a importação de trabalhadores, tal qual aconteceu em várias das nossas ferrovias.⁶¹

“Falta de mão-de-obra passou a ser o principal obstáculo, pois naquela época não se podia utilizar a mão-de-obra escrava (ELEUTÉRIO: s/d, 24)”.

A empresa então muda suas condições de contratação, aumentando salários, assistindo à saúde dos mesmos até enfim terminarem os primeiros cinquenta quilômetros. Aí vieram trabalhadores: *“maquinistas, foguistas, cavuqueiros e trabalhadores de linha”*, em sua maioria vindos da Central do Brasil e Leste do Brasil. Mas a falta de mão-de-obra qualificada era notável. O autor ainda relata que foram trazidos trabalhadores das colônias portuguesas, Espanha e Antilhas, além de veteranos da Guerra do Paraguai.

Foi também Eleutério que em entrevista informou-nos da escola do SENAI, na qual os trabalhadores da Oficina Geral de Ladainha eram formados em todos os ofícios por ela exigidos. A formação durava cerca de três anos e segundo ele, possibilitava completa formação aos seus alunos.

A cia passa por crise em 1882 por falta de recursos financeiros e atraso na entrega de material necessário ao bom andamento das obras.

“Apesar das dificuldades, foi marcado para o dia 09/10/1882, a chegada dos trilhos, com a primeira viagem até a divisa dos Estados da Bahia com Minas. Estavam concluídos os 142 quilômetros de Estrada de Ferro, o trecho de Caravelas até Serra dos Aimorés, no Porto de Santa Clara (ELEUTÉRIO: s/d, 27)”.

2 ventiladores
1 locomovel e pertences
2 eixos de transmissão, pulias e mais pertences
1 rebocador
15 toneladas de fio de telegrapho com isolagem pertencentes
3 ditas de bigornas, malhas, martellos, tenazes e pertencentes de officinas
10 ditas de aço e ferro para as officinas (APM)”.

Livro Copiador de cartas e ofícios da EFBM de 1880 a 1886, pp.

⁶¹ Na obra *O Trem Fantasma*, Hardman nos mostra com toda a riqueza de detalhes possível a as odisséias de milhares de trabalhadores estrangeiros e suas mazelas na construção da *Ferrovia do Diabo*, a Madeira-Mamoré.

Para tal festividade o diretor da Cia, o Dr. Argolo comprara nos Estados Unidos um carro-salão de luxo gravado em letras douradas, na parte externa, o nome ‘Princesa’, acredita-se ainda na existência deste vagão no Museu do Engenho de Dentro no Rio de Janeiro (Cf.ELEUTÉRIO: s/d, 27). Neste episódio há relato de uma fatalidade, um rapaz descuidado adentra-se à mata, sendo encontrado agonizante e traspassado por uma flecha atribuída aos Pojixás.

Sempre é preciso avançar, apesar das dificuldades, a aventura de traçar as curvas de aço *Bessemer* no Baixo e Médio Jequitinhonha e Mucuri, posteriormente habitat das Marias-fumaça. Têm de chegar à Philadelphia, esta verá agora outro vapor, o das locomotivas americanas, inglesas e alemãs, até a Pojixá ser aposentada e aprisionada à Praça Tiradentes, tendo por companheiras as preguiças.

Há também problemas com empreiteiras como:

“Princípio de 1885, uma empreiteira, sob a direção do Dr. Rodolfo Alexandre He-ei, chega para continuar o avançamento dos trilhos até o lugar denominado Presidente Pena e daí para frente, até chegar à cidade de Teófilo Otoni, outra Empreiteira sob o comando do Dr. Zoroastro das Chagas Pinto Sales, que também não chegou a seu final (ELEUTÉRIO: s/d, 28)”.

5.4.1. Greve e mão-de-obra:

A primeira greve geral da EFBM por causa de atrasos de salários, sendo por isso substituída a direção da cia e os vencimentos regularizados para seu término. Os trabalhadores razoavelmente organizados pararam totalmente as atividades, desde a exploração dos trechos *a construir* até o serviço da linha permanente, como os foguistas, maquinistas, guarda-freios, igualmente os agentes, feitores de turma, etc.. Talvez tal organização deve-se à introdução de trabalhadores estrangeiros, observamos também a necessidade de estudo das relações de trabalho estabelecidas nestas companhias do Mucuri e reconhecendo nossa impossibilidade de ora fazê-lo.

“Em novembro de 1896, não conseguindo evitar os males que a Companhia impunha-lhe sofrer, concorreu poderosamente para o rompimento de uma greve de trabalhadores da Companhia e das Empreiteiras, inclusive trabalhadores da via permanente e das estações (ELEUTÉRIO: s/d, 31)”.

Quanto à mão-de-obra, já não era permitida a utilização de escravos na construção nem nos demais trabalhos na ferrovia, entretanto o arregimento não era de forma alguma algo fácil de ser realizado, como veremos e a mão-de-obra especializada esta era proveniente na maior parte dos grandes centros, e em outras estradas de ferro.

“Os serviços dos maquinistas e foguistas de locomotivas a vapor sempre foram duros e penosos, o pessoal não era bem alimentado, além do mais, com saúde reduzida, quase sempre contaminados com várias espécies de vermes, e por esse motivo desistiam facilmente dos serviços. Com a abolição da escravidão no Brasil, a Companhia foi encontrar na Colônia de Helvécia homens fortes, bem alimentados e sadios, que se adaptaram a esse tipo de trabalho (ELEUTÉRIO: s/d, 37)”.

Não pudemos explorar este tão interessante fato por ainda não termos acesso a outras informações e fontes a seu respeito. O que num trabalho posterior certamente teremos.

5.4.2. Finalmente a Philadelphia:

Prestemos atenção na riqueza e vivacidade dos pormenores desta narração: ⁶²

“Chega finalmente o grande dia, 03 de maio de 1898, terça-feira. Antes mesmo do amanhecer, a multidão já estava nas ruas, os sinos das Igrejas badalavam constantemente, estavam todos sob grande expectativa; grupos com instrumentos musicais improvisados percorriam as ruas centrais, acordando os retardatários, convocando-os para o maior acontecimento da cidade; a inauguração da Estrada de Ferro Bahia e Minas. Sem qualquer aviso, subitamente, a cidade é sacudida por estrondos ensurdecedores. Do morro do Cruzeiro (Hoje Alto da COPASA), morteiros, cabeça de negro ribombam nos ares, bombas de choque e foguetes explodem em vários pontos da cidade, cobrindo de fumaça e céu azul-claro. Desde a Praça Argolo até a Praça do Governo (Praça Antônio Carlos), todo trecho estava enfeitado de bandeirolas, girândolas, estandartes e de folhas de coqueiros (ELEUTÉRIO: s/d, 33)”.

A descrição continua, como aquelas comemorações, e vem chegando a composição puxada por um estranho ente, que uiva, grunhe e solta fumaça pelas ventas:

“Os convidados continuavam chegando, pouco depois, às onze horas e trinta minutos, um apito longo e distante começa a ser ouvido e ganha intensidade. Todos tomados de emoção, ninguém fala. Os engenheiros Inocêncio e Amyntas se movimentavam, crianças e alguns adultos saem desconfiados.

O barulho já é estridente e dominador, emociona a todos e, num instante surge na reta a grande locomotiva. Vista de frente, negra, arfando ruidosa e bufando, solta fumaça por todos os lados, estremece o palanque de madeira. A máquina avança a incrível velocidade um, dois, três era composta de quatro carros de passageiros e duas pranchas cheias de pessoas desconhecidas. Um poeirão avermelhado acompanha a composição, cobrindo todos os presentes, enquanto os desatentos são queimados por fagulhas. Os freios nas rodas do trem provocam faíscas nos trilhos, e a máquina começa a parar. Um vozeirão em início, porém á abafado por palmas e vivas, enquanto a locomotiva continua resfolegante. Alguém no meio da massa popular grita: ‘Viva o Brasil!’ (ELEUTÉRIO: s/d, 34-35)”.

⁶² Justificamos novamente o provável exagero das citações, pois como reproduzíamos o grau de excitação de um ex-ferroviário descrevendo a chegada da linha onde por anos a fio labutou ao Mucuri, onde às margens nasceu e percorreu sempre à bordo daqueles trens.

Este relato, de maneira espontânea nos remete novamente àquela discussão a respeito do domínio do ser manufaturado por nossas próprias mãos às nossas mentes, assombradas com a coisa que passa a ter personalidade, vontade, força e desejo, cria também humanidade, torna-se viva.

Na análise dos mapas que tratam da EFBM, percebemos grandes diferenças e desencontros nos traços do *a construir*, ou seja o traço projetado. Há por exemplo em um deles, um prolongamento em direção a Itabuna, BA, e à Estrada de Ferro Vitória a Minas em Colatina, ES, ambos *a construir*; outro sem data, no qual a estrada chega à localidade de Argolo e tem projetado o traço à Teófilo Otoni; um datado de 1922 acusa já construção até Ladainha.⁶³ Notamos novamente com isso a falta de um planejamento para o sistema de transporte em Minas Gerais, exemplificado e caracterizado pelo desencontro das informações contidos nestes mapas.

Assim mesmo, com ou sem planejamento eficaz e concreto:

“Em 1906, o engenheiro da Estrada de Ferro Bahia e Minas, Dr. Emilio Schnoor, notando o progresso acentuado da ferrovia, fez um estudo com a finalidade de ligar a ferrovia da cidade de Teófilo Otoni até a cidade de Figueira de Rio Doce (hoje a cidade de Governador Valadares). Entretanto não foram realizados, ficando somente nos estudos e na vontade (ELEUTÉRIO: s/d, 36)”.

Finalmente, em junho de 1899 havia linha estabelecida entre Caravelas e Teófilo Otoni em dias alternados. Lembramos aqui dos inúmeros *casos* quais nos foram relatados, ora confidenciados, ora em alto e bom som, acerca dos acontecimentos nestas viagens. Vejamos a seguir um extrato do relato de Dom Quirino:

“Contaram-me que uma vez, numa subidazinha o trem não conseguia subir, e foram ver e faltava lenha na fornalha. Então o que fizeram, os da segunda classe tinham que procurar lenha para botar lá dentro, e os da primeira classe ficaram lá dentro. Isso me contaram, eu não vi. (risos). Mas tudo é possível, que era tudo um folclore (SCHMITZ:2003)”.

⁶³ Esses mapas pertencem ao fundo **SVOP**, Secretaria de Viação e Obras Públicas do Arquivo Público Mineiro.

5.4.3. Ainda os índios:

Assim como na CCNM, os índios causavam bastantes transtornos. Não esquecemos também a dizimação destes índios nestes anos e Companhias, pois sabemos muito bem de que o simples contato com os *colonizadores* lhes causava incontáveis males. Os índios eram considerados um grande problema e os capturados pela polícia eram encaminhados para Itambacuri, para onde os índios da região de Poté foram anteriormente reduzidos. Ainda segundo Eleutério, as estações de Sucanga e Caporanga receberam estes nomes em homenagem a chefe Poti, pois eram sua esposa e filha, que junto dele teriam fugido da tribo durante perseguições e durante a construção da EFBM foram encontrados: “*Sucanga que dizer: cobra áglifa do gênero helicops. Caporanga, pequeno lago de água doce, que se forma naturalmente nas areias* (ELEUTÉRIO: s/d, 36)”.

5.4.4. Encampação:

A Cia da Estrada de Ferro Bahia e Minas é também agora incorporada ao Estado, a iniciativa privada de Argolo passa agora para outras mãos. Daqui para frente é cada vez mais parecida a história, que se repete, a encampação e mais à frente o final.

A encampação ocorreu por força do Decreto 9278 de 30 de setembro de 1911 assinado pelo Marechal Hermes da Fonseca enquanto Presidente da República e seu Ministro da Viação e obras públicas J. J. Seabra, o Estado a realizou por aquisição de compra e venda da Estrada de Ferro Bahia e Minas, autorizando-a a ser incorporada à Rede de Viação Geral da Bahia, efetivada em dezessete de outubro de 1912, ano em que vieram novas locomotivas americanas.

Em 1923 a sede da administração da estrada, contabilidade, contadoria, estatística, tesouraria, pagadoria, escritório de tráfego e da via permanente foram transferidos para Ponta de Areia, estado da Bahia. E celebrado o contrato de arrendamento com a Compagnie des Chemins de Fer Federeaux de L'Est Bresilein

No ano 1927, foi entregue o ramal de Caravelas, sendo neste mesmo ano rescindido o contrato de arrendamento com a Compagnie des Chemins de Fer Federeaux de L'Est Bresilein e em 1934 a União passou a dirigir a EFBM (Cf.ELEUTÉRIO: s/d, 41).

5.4.5. A cidade da EFBM:

Em 1917 a Bahia e Minas funda sua legítima cidade, Ladainha, local escolhido para a instalação da Oficina Geral da cia, assim como Filadélfia era para a CCNM. A embocadura do ribeirão chamado Areia no rio Mucuri, de onde a expedição avistou uma grande formação inselberg.

“A Oficina Geral da Estrada de Ferro Bahia e Minas, era de grande porte; foi projetada para construir desde o pequeno parafuso à mais complexa peça de uma locomotiva. Maquinário dos mais modernos da época foram montados, tais como: altos fornos, prensas hidráulicas, plainas, tornos, serrarias, todo maquinário alimentado por um possante locomóvel de procedência inglesa movido a vapor, que produzia corrente contínua (E-LEUTÉRIO: s/d, 44)”.

Lembre-mo-nos que a CCNM fundou Philadelphia à sua imagem e semelhança para ser o centro de suas atividades, seu coração, de onde seria governada outra província. Ela, a cidade era o centro de convergência e o ponto médio entre Minas Novas e Santa Clara e daí o mar. Pois bem, mais um ponto a ser relacionado entre as duas Companhias, a fundação de uma cidade para que sirva de referência às suas ações. Do mesmo modo que a Cia do Mucuri não sobreviveria sem seu centro comercial, a EFBM não subsistiria sem a Oficina Geral, em torno da qual foi criada a cidade de Ladainha. A BAHIAMINAS necessitando de mais energia elétrica para a referida oficina e a cidade dela inaugura em 1952 uma usina hidrelétrica, a “Wenefredo Portela”.

5.4.6. Novamente o fim:

Prestemos atenção nas palavras do autor cujo o fim da BAHIAMINAS vivenciou:

“A situação da Estrada de Ferro Bahia e Minas no ano de 1960 além de deficitária, apresentava graves problemas, tornando-se uma empresa de cabide de emprego para os políticos; além disso, ficou reduzida a autoridade dos chefes que eram substituídos à medida que a política mudava (ELEUTÉRIO: s/d, 64)”.

A instabilidade política vivida no Brasil dá seus sinais nos Vales, todavia não podemos achar que fosse tão grande a distância, uma vez que além da estrada de ferro, havia a linha telegráfica a noticiar nas estações os acontecimentos regionais, nacionais e mundiais.

No discurso dos moradores mais velhos e os ferroviários é evidenciado o descontentamento para com a classe política regional, já que esta não agiu de forma efetiva e ou convincente para a reconsideração por parte da União do fim da via. E ainda em nossos dias, pelas ruas, bares e salas de estar histórias, algumas cheias de conspiração, outras de covardia e outras ainda de total displicência no que concerne à ação dos representantes do Nordeste de Minas na tentativa de convencer o Governo Federal de não extinguir o “único transporte do povo”.

“Os políticos da região, em geral, não eram bem vistos pelo Governo Militar, muitos deles tinham ligação com o ‘Grupo dos Onze’ (Grupo de oposição ao Governo Militar). Receosos de verem seus direitos políticos caçados, se omitiram e nada fizeram junto ao Governo para evitar a extinção da Estrada de Ferro Bahia e Minas (ELEUTÉRIO: s/d, 64)”.

Tentou-se ainda a salvação da EFBM com o levantamento de seu prestígio e capital com os comerciantes que dela também precisavam para o transporte e de nada adiantou (ELEUTÉRIO: s/d, 64)”:

“Finalmente, no mês de maio de 1966, começava a destruição da Estrada de Ferro Bahia e Minas. Com grande tristeza, o povo acompanhava aquela tragédia: famílias inconsoláveis eram deslocadas todos os dias para outras cidades, deixando para trás imóveis, amigos e parentes. Lugarejos e cidades pequenas ficavam de luto, situação que permaneceu

por muito tempo. Os maquinários eram destruídos, como se fosse uma invasão de combate de guerra. Maçaricos não paravam de cortar todo tipo de ferro, grandes locomotivas, tornos, trilhos, tudo era colocado nos caminhões com destino a Belo Horizonte, lá tomavam outros rumos. Assim, estava acabada a Estrada de Ferro Bahia e Minas, seu patrimônio doado para as Prefeituras dos respectivos lugares por onde passou durante anos, desde a época do Governo Imperial, até o ano de 1966 (ELEUTÉRIO: s/d, 66)”.

A EFMB antes de ser extinta pertenceu por último à Viação Férrea Centro-Oeste e transformada em Ramal. Um fato intrigante é que transformaram uma via permanente, ou seja, a parte mais importante da estrada de ferro, em ramal, e ainda pior, a EFBM não tinha ligação física com nenhuma outra ferrovia estando no mínimo de cento e cinquenta quilômetros de distância da Estrada de Ferro Vitória a Minas, na cidade de Governador Valadares. Talvez alguma conspiração possa ter existido, ou simplesmente a desconsideração total por parte do governo à população dependente da EFBM, seja por seus empregos, trabalhos, lazer... Mais uma vez o Vale do Mucuri fica sem uma Companhia, antes da CCNM, agora a Estrada de Ferro. Talvez Nietzsche tenha razão.

“Chuva, vapor, velocidade. Que mais? O trem passa veloz. Carrega um letreiro com seu nome e um desafio: Catch me Who can. ⁶⁴ Mais do que a locomotiva e seus vagões são precisamente os sentidos histórico-culturais de seu trajeto – de sua aparição/desaparição –que se oferecem nessa viagem para serem apanhados por quem puder. Quem poderá? Num trem sempre haverá lugar para jogos surpreendentes de luz e sombra, para seqüências de imagens e cortes imprevistos. Proust brincou um pouco assim, após embarcar naquele comboio de Gare Saint-Lazare com destino a Balbec. Panoramas inacessíveis; como teria pintado Turner aquela mesma paisagem, se também estivesse dentro do vagão? Por que as marias-fumaças, tão rapidamente como vieram, sumiram da face da Terra? Não; retrocedemos um pouco ainda. Começamos de novo, pelo início da linha. Será que alguém acredita de veras em trem-fantasma (HARDMAN: 2005, 61)?”

Outro dos inúmeros trens vai-se, como inúmeros outros para sempre. O que ficaria a essa população? O último trem de nº 1 na Praça Tiradentes. No lugar onde em outro dia 07 de setembro, do ano de 1853 celebrou-se no dia da liberdade do país o início da Philadel-

⁶⁴ Em uma nota, HARDMAN esclarece que esse era o letreiro “Pegue-me quem puder”, estava na “primeira locomotiva a vapor entregue à curiosidade do público, já em 1808.

phia, a praça tem nome de um Inconfidente, e a Locomotiva, nome de índio, Pojixá. Ainda sim, sem mais nada a não ser outros prédios remanescentes, a Estrada de Ferro passa do plano material da existência seguramente palpável, para habitar definitivamente o imaginário local. Chegamos ao ponto que esperávamos. E antes um pouco, para ligarmos este capítulo à Fantasmagoria relatada em um antecedente, assistamos a um anedótico, mas emblemático trecho da *Ferrovia do Adeus*:

“Logo que terminou a partida de futebol, ninguém foi para casa, todos se dirigiram para o local do cinema improvisado, permanecendo atentos aguardando a grande novidade. A máquina de cinema era de marca Triunfo, de 35 mm, que foi toda reformada pelos ferroviários de Ladainha. Escureceu, o filme era King-Kong, a projeção demorou quase duas horas, o filme quebrava muito, porém, todos aguardavam com paciência o final do filme. As mulheres mais idosas ficaram apavoradas com os gritos da mocinha do filme, que era agarrada pelo Gorila. No dia seguinte e por muito tempo não se falava em outra coisa, senão no King-Kong (ELEUTÉRIO: s/d, 47)”.

5.4.7. As Cia's:

A CCNM em uma incipiente análise configura-se como agente econômico que busca a infra-estrutura (como as vias de comunicação e transporte) para satisfazer a suas aspirações de "civilizar" e comerciar entre o norte-nordeste de Minas gerais ao exterior da província (dentro ou fora do Brasil). Para tal empreitada lança mão, dentre outras coisas, do recrutamento de imigrantes para o trabalho de conquistar a Mata e os gentios, instalando o centro das transações sociais, econômicas e religiosas da Cia: Philadelphia, um entreposto comercial. Por outro lado, a EFBM parte da construção dos caminhos de ferro, invertendo o itinerário da CCNM, partindo da infra-estrutura como nova tentativa de entrada das novas relações sociais, de trabalho e produção no Mucuri, materializada pelo plano e instalação de Ladainha, para ser da Oficina Geral da estrada de ferro. Portanto, a sociedade do Mucuri parece surgir com as cidades do mesmo Mucuri e em função de duas Companhias.

As cidades aqui são vistas como a consolidação de projetos colonizadores nas quais se reproduzem vários sistemas, e onde surge o que podemos chamar de cosmovisão do Mucuri, característica de uma população surgida da intenção de um homem e alimentada até certa idade pela estrada de ferro, formando um sistema de representações *sui generis*.

6. Herói, Idade Mítica e algo da Memória do Mucuri

Neste capítulo derradeiro nos arriscaremos em delinear alguns contornos. A figura do herói, visto como bom, mau, ou um amálgama destas características: Teóphilo Ottoni; um outro que seria um dos *mitos fundadores* do Mucuri: a BAHIAMINAS; tentaremos igualmente saborearmos alguma memória deste vale.

Para não delongarmos mais nossa odisséia pelo Mucuri, caminhemos um pouco no terreno do imaginário, nada comparado aos contos de fadas, mais parecido às tragédias gregas, e os casos a nós contados desde tenra idade dão o sabor por vezes acre, outras vezes suave acerca do Vale natal.

Nos utilizamos nesta primeira parte basicamente da obra de Le Goff, definindo primeiramente o que é história para afinal tatearmos este fluido campo da memória. E posteriormente analisaremos algumas músicas cuja inspiração foi a EFBM.

6.1. “História e Memória”:

Plagiando o título da referida obra, definiremos rapidamente o significado para este autor de História. Agimos desta maneira a fim de que nosso leitor fique mais à vontade, uma vez que por mais tentativas quais possamos fazer, não podemos fazer História, pois não nos utilizamos completamente de suas ferramentas, temos sim e às vezes nos fazemos necessários *lampejos*, sendo nossa real intenção mais entendermos a formação e dinâmica da comunidade eleita como personagem de nosso trabalho que narrarmos sua existência.

[...] “a ciência histórica define-se em relação a uma realidade que não é nem construída nem observada como na matemática, nas ciências da natureza e nas ciências da vida, mas sobre a qual se ‘indaga’, ‘se testemunha’ (LE GOFF: 2003, 09)”.

Como dissemos não temos intenção de fazermos história, entretanto precisamos chegar perto disto às vezes, por nos faltarem infelizmente, outros estudos que tenham por foco o Mucuri.

“A memória é inconsciente de si mesma, enquanto a História é auto-consciente (Lima: 2003, 18)”.

Le Goff diferencia também os tipos de história, dando-nos subsídio para começarmos a diferenciá-la da Memória.

[...] “a [história] da memória coletiva e a dos historiadores. A primeira é essencialmente mítica, deformada, anacrônica, mas constitui o vivido desta relação nunca acabada entre o presente e o passado. É desejável que a informação histórica, fornecida pelos historiadores de ofício, vulgarizada pela escola (ou pelo menos deveria sê-lo) e pela massa média, corrija esta história tradicional falseada. A história deve esclarecer a memória e ajudá-la a retificar seus erros. Mas estará o historiador imunizado contra a doença, se não do passado, pelo menos do presente, e talvez, uma imagem inconsciente de um futuro sonhado? (LE GOFF: 2003, 29)”.

É justamente essa relação inacabada com o passado que torna seu estudo mais interessante e desafiador. Nossa memória humana tem a capacidade, assim como a artificial dos computadores, de armazenar, entretanto, à cada vez em que acessamos nossa memória esta tende a agregar mais informações, e cada vez mais complexo fica este jogo de lembranças.

Deixemos bastante claro que a história é aqui concebida como ciência e por isso dotada de seus próprios modelos teóricos, métodos e técnicas específicos, tal qual o conhecimento por ela produzido, e por mais perto que possamos em algum momento termos chegado, não tencionamos produzi-la. Entretanto, durante nosso trabalho, percebemos a deficiência da produção historiográfica relacionada ao Vale do Mucuri. Tivemos acesso à sua história indiretamente principalmente por meio de estudos biográficos de Theophilo Ottoni, enfim o acesso a esta história tem de ser feito de maneira indireta. Somente a pouco tempo, por volta de 2003, a Associação dos Filhos e Amigos de Teófilo Otoni dedicou-se à formação do INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO MUCURI, este ainda sem os incentivos e estruturas necessárias a um trabalho realmente satisfatório. Há ainda outras iniciativas locais de historiadores em busca desta história encoberta, como Márcio Atchim, historiador e pesquisador da escravidão no Vale do Mucuri.

A Memória, de forma mais clara é definida por Le Goff:

“A memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas (LE GOFF: 2003, 419)”.

Quanto aos fenômenos inerentes à nossa memória humana e social:

“Os fenômenos da memória, tanto nos seus aspectos biológicos como nos psicológicos, mais não são do que os resultados de sistemas dinâmicos de organização e apenas existem ‘na medida em que a organização os mantém ou os constitui’.

Alguns cientistas foram, assim levados a aproximar a memória de fenômenos diretamente ligados à esfera das ciências humanas e sociais. [...] O estudo da memória social é um dos meios fundamentais de abordar os problemas do tempo e da história, relativamente

aos quais a memória está ora em retraimento, ora em transbordamento (LE GOFF: 2003, 420-422)”.
A memória, observada principalmente quanto à existência da EFBM, nos possibilitou trazer à tona um outro fenômeno, que segundo Câmara Cascudo, está presente em todas as sociedades, o Sebastianismo, daqui a pouco trataremos dele. Somente com o acesso à essa memória, por meio da obra já apresentada, *A Ferrovia do Adeus*, das entrevistas com ex-ferroviários e outras tantas pessoas envolvidas direta ou indiretamente com a BAHIA-MINAS nos deparamos com o sentimento de orfandade deixado dela extinção daquela via e outro sentimento ainda mais interessante, o desejo por uns e a certeza de outros da volta da BAHIAMINAS.

Antes de adentrarmos nesta seara, retrocedamos mais uma vez à questão da modernidade, este fenômeno que vai transformar profundamente as relações sociais, e mesmo já concluído anteriormente serem várias as modernidades, Giddens nos oferece boa reflexão a respeito da relação dos homens para com o tempo e espaço, construções sociais imprescindíveis à compreensão de outra construção social, a memória, o imaginário coletivos.

6.1.1. Às voltas com a Modernidade

O início da *civilização* do Mucuri é paralelo à mudança da mentalidade da época, e conjuntamente ao apelo pelo moderno, pela libertação dos grilhões do passado escravizante e escravizador, digamos ao menos no Brasil. A mudança e os novos métodos de mensuração do tempo e do espaço, com suas respectivas universalizações, possibilita a dispersão destas mesmas modernidades:

“O tempo ainda estava conectado com o espaço (e o lugar) até a uniformidade de mensuração do tempo pelo relógio mecânico correspondeu à uniformidade na organização social do tempo (GIDDENS: 1991, 26)”.

O tempo, considerado pelos capitalistas como dinheiro, é elemento inerente às novas práticas e relações sociais de consumo, produção, etc., a precisão da marcação do tempo ditará o ritmo da sociedade moderna. Entretanto, esta afirmação perderá totalmente o sentido no momento em que o *Trem*, aquele qual o progresso prometido vem a reboque chega aos sertões vários e ao Vale: o horário, que no Mucuri significava também a composição do trem é a expressão máxima do controle humano por meio do tempo:

“Um horário, tal qual como uma tabela que marca as horas em que correm os trens, pode parecer à primeira vista meramente um mapa temporal. Mas é um dispositivo de ordenação tempo-espaço, indicando quando e aonde chegam os trens. Como tal, ele permite a complexa coordenação de trens e seus passageiros e cargas através de grandes extensões de tempo-espaço (GIDDENS: 1991, 28)”.

A nulidade advém da reinterpretação do mundo, do moderno, do próprio tempo, que nos idos da década dos anos de 1960, em Ladainha, esperava-se a partida até todos os passageiros tomarem seu café. A subversão é tão grande a ponto de além do tempo capitalista não ser levado em conta, o mesmo tempo era utilizado pelo agente da estação, mesmo dono do restaurante para tirar vantagem de seu poder sobre o tempo do trem.

Afirmando a existência de várias possibilidades para a modernidade, entendida como mudança dos padrões sociais, nos credencia a aceitar que realmente ali, naqueles vales

distantes dos grandes centros, mas nem por isso insignificantes (os vales), a modernidade agiu, mas a comunidade dali tratou-a de forma diversa, apropriando-se. Destarte podemos aceitar a afirmação de que:

“Com o advento da modernidade, a reflexividade assume um caráter diferente. Ela é introduzida na própria base da reprodução do sistema, de forma que o pensamento e a ação estão constantemente refratados entre si (GIDDENS: 1991, 45)”.⁶⁵

Portanto, a modernidade no Mucuri também foi apropriada de maneira *sui generis*, foi desenvolvida e vivida diferentemente que em outros lugares. Lembremos-nos novamente dos *aspectos inerciais* à respeito do plano de progresso proposto e a falta de vocação regional. O tempo não dominou o Mucuri e a EFBM, aqueles que o utilizavam o faziam de forma diversa, e algumas vezes e por alguns, ao melhor de seu proveito, sendo emblemático o episódio relatado por Dom Quirino do café de Ladainha.

⁶⁵ A reflexividade refere-se ao reflexo da reprodução do sistema, então com a modernidade o pensamento desenvolve-se a reboque do próprio desenvolvimento do sistema (GIDDENS: 1991, 59).

6.2. O Herói:

Toda vez em que pronunciamos ou ouvimos a palavra herói, automaticamente somos remetidos a seres espetaculares, sobre-humanos. Entretanto, podemos conceituá-los como homens reais protagonistas de grandes atos, grandes em seus efeitos, no nosso caso, a *fundação* do Mucuri.

Tomemos aqui da Enciclopédia EINAUDI a definição desta categoria de homens. São considerados os seguintes tipos:

“O herói romanesco, quanto a ele, não pode pretender dominar ou controlar o mundo e a história; é muito evidentemente o produto deles, como o herói trágico, mesmo quando aspira, como o herói mítico, a mudar o mundo, a criar um mundo, ou, como o herói épico, a encontrar ou reencontrar nele a sua verdade” (EINAUDI: 1994, 147).⁶⁶

A idéia e a palavra Herói que no latim chamado herva, la língua grega, héros; substantivo masculino que designa *“homem extraordinário pelas suas qualidades guerreiras, triunfos, valor ou magnanimidade”*. Na literatura é o *“protagonista ou personagem principal de uma obra literária, a figura mais exaltada em um poema épico”*. Na história eram assim nomeados pelos gregos aos *“grandes homens divinizados”*. E ainda há um significado depreciativo, sendo o *“homem notável pelos seus desmandos, que se envolveu em aventuras e escândalos* (PRIBERAM).”⁶⁷ Reunimos então todos os significados propositadamente, por nosso herói, é tratado como figura ambígua, amado e odiado, como muitas vezes deliberadamente ignorado.

Definimos anteriormente neste trabalho a figura de Theophilo Ottoni como o grande herói do Mucuri. O fizemos baseados não somente nas biografias e relatos do destemido *bandeirante moderno* que desbrava e levava os ideais de uma nova Nação aos *bugres*, por eles aclamado como *“Pogirum”*, o grande chefe de mãos brancas, mas também levando em consideração de que sua incompetência era tão grande, pois ao escolher o local de sua Philadelphia, o fez no pior dos locais segundo Leônidas Lorentz, autor de Teófilo Ottoni no tribunal da História.

⁶⁶ ENCICLOPEDIA Einaudi. Porto: IN/CM, c1994. v.12. Mythos/logos - Sagrado/profano.

⁶⁷ DICIONÁRIO. http://www.priberam.pt/dlpo/definir_resultados.aspx. Acesso em 06/06/2006, 13:36.

Por uns, o baluarte dos ideais da Revolução Francesa e da República Estadunidense, para outros, um aproveitador de indígenas, colonos eutópeus e negros cativos. Excelente político ou maquiavélico aproveitador do seio monárquico. Um grande altruísta em dispor de toda a sua fortuna para o desenvolvimento e progresso do Mucuri, ou o mais astuto capitalista tentando ser o monarca do Vale, dominando a comunicação, o transporte, comércio e política com sua Cia e ambição da Província de Santa Clara. Para maior aprofundamento destas questões nos faz necessária a proposta futura de um novo trabalho para tratarmos deste *herói*.

Podemos deveras concluir que a figura de Ottoni é ímpar e imprescindível à constituição do Vale do Mucuri tal qual atualmente configura-se, espacial, social, econômico e politicamente. Tem papel decisivo inclusive na viabilização da Estrada de Ferro Bahia e Minas, nosso mito fundador. A atual configuração dos Estados de Minas Gerais, Bahia e Espírito Santo deve ao seu empreendimento, todo o Vale do Mucuri e São Mateus e parte do Jequitinhonha o é de mesma forma. Sendo, portanto figura indispensável à história brasileira como o fundador do Mucuri, assim então, um *herói*.

Ao interessado nesta figura ambígua de Ottoni, basta comparar duas de suas biografias, o *Teófilo Ottoni Ministro do Povo* e *Teófilo Ottoni no tribunal da história*, estas duas obras são antitéticas, na primeira grande ovação ao fundador do Mucuri, na outra a denúncia da grande farsa da história.

6.3. A Idade Mítica:

Os tempos iniciais atribuídos a qualquer sociedade e comunidade são cercados por vários fenômenos, alguns deles quase divinos. Em todas as sociedades há sempre um mito de origem, ou vários. Os fatos ocorrem sob as brumas do fabuloso, passado pela tradição oral ou literária. No caso ocidental e cristão, nos vemos às voltas com o livro do Gênesis, no qual estão vários de nossos mitos, a Criação do Mundo, o Jardim do Éden, etc., onde são narrados os primeiros fatos de nossa sociedade. Pois bem, a Comunidade do atual Vale do Mucuri está intimamente ligada à figura de Ottoni, e da existência e ação da EFBM, estas habitam a memória coletiva, com suas infinitas histórias, contos e casos.

O que havia antes das Cia's do Mucuri? Nada é a primeira resposta, logo em seguida, os Índios, as matas, a natureza selvagem relatada ali. Algo também atraente é que a Cia do Mucuri não deixou tantos vestígios às mentes do Vale, mas a figura de Ottoni, ao contrário da BAHIAMINAS, esta sim habita e é extravasada nos relatos e conversas, caindo no quase ostracismo seu idealizador, o Engenheiro Argolo. As existências comprovadas e sobreviventes no imaginário local são a de Theophilo Ottoni e a EFBM.

Pode ser uma justificativa, a produção de monumentos e sua exposição pública. Os restos mortais de nosso *herói* foram trasladados com incontáveis cerimônias ao Mausoléu na Praça Tiradentes, onde as exéquias da EFBM também descansam na Locomotiva nº 1, a Pojixá. Talvez seja essa materialização do fim, da extinção e da finitude de qualquer haver erigido em Monumentos em plena praça pública, de nome de outro herói nacional, o Tiradentes uma possível explicação.

O sentimento encontrado naquelas paragens é o descontentamento para com o presente em ralação ao passado, “*o tempo das vacas gordas*”, da prosperidade, da abundância, da existência dura, mas feliz, pedimos auxílio novamente a Le Goff:

“Para dominar o tempo e a história e satisfazer as próprias aspirações de felicidade e justiça ou os temores em face do desenrolar ilusório ou inquietante dos acontecimentos, as sociedades humanas imaginaram a existência, no passado e no futuro, de épocas excepcionalmente felizes ou catastróficas e, por vezes, inseriram essas épocas originais ou derradeiras numa série de idades, segundo uma certa ordem (LE GOFF: 2003, 283)”.

O fim trágico e inesperado da EFBM parece ter acendido o sentimento de perda, de injustiça e incerteza, além do isolamento geográfico, político, econômico e cultural com que se achou o Vale após a extinção das linhas que o ligava inteiro. Dizemos inesperado pois levamos neste em conta a percepção da população, a representação do fim, pois certamente o Estado já planejava o sucateamento da malha ferroviária nacional. Era pelo caminho de ferro qual meandrava pelos Vales afora até dar no mar, que levava tudo, o povo, suas cartas, suas vidas, suas existências, felizes ou não. Um povo que sempre se achou isolado e sozinho em relação à presença efetiva do Estado, o que não deixa de ser real, quando perdeu o que tinha, afundou-se em lamentações. Visualizamos bem esse sentimento nos relatos de Arysbure no capítulo anterior. E mais, nos relatos de Dom Quirino:

“Eu me lembro, eu não sei dizer, o fato é que eu achei que tirar um veículo, mesmo que lento, mas barato que era, embarcava aqui, ia até Poté, ou Ladainha por um preço de banana, viajava, era uma grande coisa para o povo, e o povo não tem pressa, chega hoje, chega amanhã, naquele tempo era assim. Então tirar essa linha do povo! Mas não foi possível manter, de fato era tudo o que acontecia, lá dentro, o dinheiro que se jogava fora, com funcionários que não tinham nada a ver com a Bahia e Minas, e a corrupção era grande demais, e quem podia contar alguma coisa era o Aécio Cunha, o pai do atual Governador (risos)(SCHMITZ: 2003)”.

Nas conversas com alguns dos fundadores da Associação Cultural dos ex-ferroviários da Estrada de Ferro Bahia e Minas em Teófilo Otoni, percebíamos imenso saudosismo dos tempos da *ativa*, relatavam a decadência pela qual daí em diante a cidade e a região inteira foram acometidas. No discurso destes nota-se um profundo sentimento de frustração, de perda do referencial de vida. E é fácil percebermos o motivo, nas entrevistas colhidas de ex-ferroviários, notamos que além de começarem a trabalhar muito cedo, dos que entrevistamos a maioria na adolescência, passavam por vários ofícios, além de fazerem parte de uma classe de trabalhadores que mantêm muita união entre si. Têm suas residências próximas umas das outras, sempre se encontravam em companhia de outros ferroviários, enfim, suas vidas todas orbitavam em torno da EFBM. Com seu fim, findaram-se boa parte destas relações com as inúmeras transferências, desagregações de famílias, círculos de amizade, etc.

Já o restante da população reclama sempre, e ouvimos isso nós mesmos desde sempre, que à época da BAHIAMINAS, o comércio em geral era bem mais dinâmico, o comércio de gemas (pedras preciosas e semipreciosas) era muito mais expressivo, a cidade de Teófilo Otoni era o centro das atividades culturais, políticas e econômicas da região, ainda o é, mas sem tamanho brío. A vida era mais fácil, a região progredia, hoje, sem a ferrovia, na cidade só se tinha, e não tem mais.

Há ainda um sentimento que se a ferrovia não tivesse sido arrancada daquelas terras, a miséria em que muitos hoje vivem, não existiria se a Maria-fumaça ainda apitasse por lá. Na estrada de ferro é representada a bonança e a prosperidade no imaginário local:

“O conceito de representação está ligado à relação semiolinguística entre símbolos (significado) e coisas representadas (significante). Representações são exprimidas pelo imaginário, que tem sua existência afirmada por símbolos e se expressa através da evocação de imagens. O imaginário social é a rede comum de representações em que significantes e significados são criados e reconhecidos por grupos sociais. Sua função é orientar e transformar práticas, valores e hábitos. Assim, representações relacionam-se a ações (Lima: 2003, 17)”.

E tomando estas palavras de Lima nos preparamos para avançarmos aos nossos *finalmentes*. O imaginário local, repleto de frustração das tantas perdas pelas quais passou o Vale do Mucuri, o fim da EFBM foi o final da era de possível felicidade e prosperidade, sem ela a desolação das estradas de terra, das estações vazias ou deformadas, de algum asfalto em tentativa de expiação de nada valem, vale o desejo de retorno.

6.4. A volta da BAHIAMINAS

“No ano de 1966 o Governo Militar decretou a desativação da estrada de ferro Bahia-Minas que ligava Minas Gerais ao mar. Desde esse momento, várias cidades que viviam em função dessa ferrovia e que nela tinham o seu único meio de comunicação, ficaram no abandono, no esquecimento, quase em ruína... (NASCIMENTO: 2002, 11)”.⁶⁸

Chegamos ao ponto mais intrigante de todo esse trabalho, algo que talvez podemos chamá-lo de lenda, a *Volta da BAHIAMINAS*, pois ela indo embora indevidamente e por desejos sombrios e sórdidos de outrem, ela a Bahia e Minas, por justiça, voltará. Esta é a cura da injustiça, a reparação é o retorno messiânico.

E outro ponto pelo qual nos interessamos muito é a origem desta lenda. Sabemos da existência de uma música, Estrada de Ferro BAHIAMINAS de José Emílio e Eros Januzzi, em sua letra, além de cantar esta reparação no apelo ao retorno desta estrada de ferro, para a volta da paz, tranqüilidade e riqueza seqüestradas, sem as quais deixada à comunidade aos trilhos ribeirinha a melancolia e decadência, profetiza o retorno triunfante da EFBM.

Entretanto, não somente esta música, mas o “ÚLTIMO TREM” trilha composta e gravada entre os anos de 1976 e 1980 para as apresentações de estréia do Grupo Corpo, de Belo Horizonte que:⁶⁹

“conta a história da estrada de ferro Bahia-Minas, que teve seu fim decretado pelos governantes da época. Estreando em 1980, o balé dança o drama dos habitantes da região que se tornou mais pobre sem o seu meio de transporte”.

Antes de prosseguirmos por esta senda, nos remetamos à outra possível interpretação para a lenda da volta da BAHIAMINAS, o Sebastianismo. Lançaremos mão de duas conceituações que se completam para embasar nossa proposição.

Dom Sebastião desaparecera em meio à batalha para a retomada da península ibérica no século XVI, logo após, há o que conhecemos como União Ibérica, momento pelo qual

⁶⁸ NASCIMENTO, Milton. ÚLTIMO TREM. Nascimento, 2004.

⁶⁹ Agradecemos novamente ao professor Marcelo Godoy por proporcionar-nos o imenso prazer de termos a oportunidade de conhecermos a trilha do “ÚLTIMO TREM”.

Portugal por causa da sucessão do trono passa por oitenta anos ao domínio Espanhol. E o grande Império Português dá sinais claros de decadência:

*“A morte de D. Sebastião em Alcacer-Kibir, em 1578, e a passagem de Portugal para o domínio da Espanha promovem uma popularidade ainda maior da lenda. Cristaliza-se inteiramente em torno da figura do jovem rei malogrado: é ele o Encoberto que, na distante Ilha das Brumas, aguarda o sinal divino para libertar Portugal, reconduzindo-o à chefia entre as nações (Queiroz: 1976, 101)”.*⁷⁰

O Sebastianismo segundo Luis da Câmara Cascudo:

*“Já estava presente em Portugal muito antes de o rei Dom Sebastião nascer. Quase todos os povos têm essa crença, e raro será o que não acredite no regresso de figura imortal para conduzir seu povo à glória mais alta. Quem morreu por ele ressuscitará. O rei Artur, Gêngis-Khan, Átila, Barba-Roxa tiveram e têm adeptos. Esse sentimento informe e poderoso encarna o pensamento coletivo de superação ao trágico cotidiano e sua obstinada esperança na redenção pela presença miraculosa de uma força nacional e querida. Muda apenas, através dos tempos, o processo de crer ou de esperar. O sebastianismo, como força impulsionadora da energia nacional, jamais foi apático ou resignado. A esperança personalizava a vitória nas figuras de sua simpatia; muito deveu ao sebastianismo Dom João IV. E o padre Antônio Vieira sabia das esperanças que essa imagem popular, para que não a esquecesse e a soubesse usar. Há, pois incessantemente, com outros nomes, sebastianismo, força anônima e coletiva em potencial.[...] Para o Brasil a idéia sebastianista deve ter mingado com os homens da Extremadura, do Alentejo, o norte de Portugal, fontes da colonização. [...] A expectativa do povo pela volta de Dom Sebastião, rei português morto na Batalha de Alcácer-Quibir, contra os mouros, se equipara à vinda de um messias”(CASCUDO: 2005, 624-625).*⁷¹

O inusitado é que a vitória sobre a decadência não será de um príncipe, um salvador, um herói, virá por meio da Estrada de Ferro. É possível entender essa variação de sebastianismo se retomarmos o processo descrito no capítulo 3, onde demonstramos como a mercadoria torna-se fetiche e daí fantasmagoria. A BAHIAMINAS como toda produção huma-

⁷⁰ QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. O messianismo no Brasil e no mundo. 2. ed. rev. e aum. São Paulo: Alfa-Omega, 1977.

⁷¹ CASCUDO, Luis da Câmara. Dicionário do folclore brasileiro. 4. ed. rev., aum e ilustr. São Paulo: Global Editora, 2005.

na ganha vida própria, é seqüestrada e levada para longe, para a “*Ilha das Brumas*”, distante daqueles que têm suas vidas por ela determinada, estes ficam à mercê da cruel realidade que toma conta das vidas antes preenchidas com os silvos das locomotivas.

A força *informe* revelada por Câmara Cascudo vai corporificar-se na espera por justiça de um povo malogrado desde sua gênese, injustiçado com a retirada e a extinção de suas Companhias. Especificamente na EFBM é personificada toda a esperança de retorno à prosperidade. Não nos esqueçamos da “*babel*” que era a Philadélphia e o Mucuri como um todo, formada principalmente de imigrantes europeus, e entre eles, os portugueses de que fala Câmara Cascudo.

A convicção com que algumas pessoas esperam o retorno da estrada de ferro é impressionante aos olhos de quem não a conheceu, e o sentimento de perda é repassado geração após geração.

Vejamos alguns dos exemplos da decepção pela perda dos caminhos de ferro e da espera de sua justa e salvadora volta:

ÚLTIMO TREM

Milton Nascimento / Fernando Brant

Nascimento / Três Pontas (EMI Music Ltda)

*Chora é meu povo, chora ó meu maquinista
quem leva os trilhos mata um pouco a sua vida
pois o fim da linha é um pulo no vazio*

*Apaga a brasa, vem pra casa meu foguista
esquece a lenha, a caldeira e a fumaça
que a estrada é morta, por ela nada mais passa*

*Nunca mais, menino, nunca mais meu povo aflito
nunca mais a gente vai ouvir o seu apito
nunca mais a gente vai sentir o seu gemido*

*Chora ó meu povo, que esse trem não deixa rastro
os trilhos arranca dos lugares onde passa
pra onde vai
leva nossa linha*

*O trem derradeiro é carretel que faz novelo
os trilhos recolhe para nosso desespero
o último trem
faz chorar o povo
leva a nossa linha
muda a nossa vida
leva a alegria*

Notamos a forma primaz como o sentimento popular é transcrito pela arte, aqui pela música na sensibilidade dos autores, a personificação do *trem* é certa com o exposto no capítulo 3. A máquina torna-se entidade responsável pela felicidade de um povo e alegria das crianças e dos Vales que cortava. O *derradeiro trem* deixa o rastro de tristeza e desapontamento, seu fim, significa a parada final de tantas vidas quantas eram as dormentes, e ficam esperando, como as que sobraram o seu retorno.

Na próxima letra, Milton Nascimento e Fernando Brant conseguem surpreendentemente mesclar a cultura popular daquele lugar, é este o poder da arte, da música, pois os sentimentos humanos são sempre os mesmos: na “Oração”, a confiança na Providência que é Justa, e o descontentamento com a vida presente:

ORAÇÃO

Milton Nascimento / Fernando Brant

Nascimento / Três Pontas (EMI Music Ltda)

*Pai nosso que não estais aqui
sacrificado é o vosso povo
humilhados e ofendidos são os vossos homens
deserdados e famintos são os vossos filhos
feridos e estéréis são os vossos ventres
aqui na terra
o pão nosso de cada dia
a alegria nossa de cada dia
o amor nosso de cada dia
o trabalho nosso de cada dia*

*venham a nós, voltem a nós
de trem, de carro ou navio.
Não dos deixei cair em lamentações
mas livrai-nos desse vazio*

Creemos na quase inutilidade de um comentário acerca do apresentado. O *trem* o trabalho, os amores, filhos e pão vão-se com o último “*horal*”, acabam-se os meninos que faziam caretas para o monstro contido pelos trilhos, por outro a fera mansa e serena que carrega como filhotes os passageiros, para cima e para baixo o que se lhe solicita.

Na verdade o que é o *trem*? O que é um *trem*? Uma máquina a vapor, diesel ou elétrica, que leva uma composição de carga, gente e aço? Ou seria na realidade uma mercadoria encantada, dotada de poder de alegrar com seus uivos e roncões, silvos e sons peculiares... Qual a mística envolve o trem que não o ônibus? Pululam os sonhos infantis, as saudades dos velhos e a frustração de algumas gerações.

Perguntemo-nos ainda qual será nossa capacidade de criar, creditar e conceder nosso haver e saber às nossas criações. E do que é feito nosso imaginário. Questões. Esperamos, os habitantes do Mucuri, a volta do muito querido e valorizado, mesmo àqueles que nunca viram o trem cortar o Veneta, as Palmeiras, Pedro Versiane, Valão, Pampam, Sucanga, Queixada, Caravelas, a Bahia e Minas...

PONTA DE AREIA

*Milton Nascimento / Fernando Brant
Nascimento / Três Pontas (EMI Music Ltda)*

*Ponta de Areia, ponto final
da Bahia-Minas, estrada natural
que ligava Minas ao porto, ao mar
caminho de ferro mandaram arrancar
velho maquinista com seu boné lembra o povo alegre que vinha cortejar
maria-fumaça não canta mais
para moças, flores, janelas e quintais
na praça vazia um grito, um aí
casas esquecidas, viúvas nos portais*

Esquecimento, abandono, fim e morte. Mas além de todos estes sentimentos, o povo dali ainda crê que um dia voltará a ser feliz e ouvirá os sons das máquinas de ferro se locomovendo pelas serras e Vales:

ESTRADA DE FERRO BAHIAMINAS

José Emilio / Eros Januzzi

Os meninos na estação

A bandeja tá vazia

A miséria tá no bolso

Pra tentar comprar feijão

Vai embora BAHIAMINAS

Rumo a dentro meu sertão

Bota fogo seu foguista

Taca o pé seu maquinista

Lá na frente vem um túnel

Ta escuro pra daná

Vai embora BAHIAMINAS

Rumo a dentro meu sertão

Novo Cruzeiro já passou

E Queixada vem aí

Vai embora BAHIAMINAS

Que as moças lá da fazenda

Apesar de solitárias

Te farão uma saudação

Vai embora BAHIAMINAS

Agradar revolução

Deixa esse povo do Vale

Sem nenhuma condução

Você não tem culpa

Alguma

Pois você não pensa não

Um dia você já volta

E satisfaz esse povão

Que tá com muita saudade

Do café com pão

Manteiga não

Em entrevista dada ao “Canal do Boi” em 2003, o então Secretário de Governo de Teófilo Otoni, Carlos Liesner, e em conversa em seu gabinete, foi-nos garantido que havia plenas possibilidades do retorno da EFBM. Não sendo a primeira ou última vez que a volta da ferrovia é cogitada e vendida por políticos de dentro ou fora da região. Este último projeto a nós apresentado, consistia na construção de uma ferrovia por meio de um consórcio de empresas produtoras de celulose do sul baiano conjuntamente a outro consórcio de municípios que contribuiriam na viabilização de infra-estrutura para a ferrovia. Ultimamente algumas matérias em jornais locais e regionais continuam ligando ao ex-prefeito Getúlio Neiva ao possível e breve retorno da EFBM.

Em uma das reuniões da Associação dos Ex-ferroviários qual participamos, a pauta do foi a “volta da BAHIAMINAS”, anunciada pela gestão do prefeito da época. Muito interessante nos pareceu a convicção de todos da volta real da ferrovia, dizemos não somente dos ex-ferroviários, mas de todos os que ouviam a notícia.

O maciço florestal existente no norte de Minas Gérias, entre Montezuma e Salinas, a maior floresta artificial de eucaliptos do mundo, não tem exploração economicamente viável por deficiência no sistema de transporte. No entanto, com a construção de uma ferrovia sem o ônus da compra e desapropriação de terrenos, pois aí entrariam os municípios, doando os terrenos antes pertencentes à EFBM seria bastante lucrativo aos exploradores, segundo as notícias que temos. Ainda nos últimos meses o jornal “Tribuna do Mucuri” divulgou em uma página inteira a proposta para a viabilização do *retorno* da BAHIAMINAS.

Ultimamente o Presidente da República reinaugurou em cinco de maio deste ano, 2006, a Estrada de Ferro Ouro Preto-Mariana e no seu discurso garantiu que outras quatro ferrovias estavam em estudos para sua restauração. Segundo nos informaram, quando Luis Inácio Lula da Silva esteve pela última vez em Teófilo Otoni para inaugurar a Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, dissera que a EFBM fazia parte deste grupo.

O retorno da BAHIAMINAS é muito mais complexo do que parecera num primeiro momento, e como já o foi antes, a *força informe* qual nos alerta Câmara Cascudo, utilizada no sentido de tirar proveito da esperança do povo. Suponhamos a instalação de outra ferrovia, seus atuais moldes não seriam aqueles quais existiam quando de sua desativação, e a complexidade ainda aumenta se prestarmos atenção ao seguinte trecho do presidente da Associação dos ex-ferroviários em 2003, Glair Farina:

“Eu sou neto e filho de ferroviário. (...) Eu tenho tanta paixão por ferrovia, eu digo sempre e onde quer que eu vá, que só para eu ver a volta dos trilhos, não precisa nem ser a BAHIAMINAS em si, que a gente tem a mania de dizer Bahia e Minas, mania de economizar do brasileiro, né? A Bahia e Minas, eu trabalharia cinco anos de graça. Só para eu ver os trilhos de volta aos seus lugares. Digo isso onde eu tenho dado entrevistas, sobre a estrada de ferro (FARINA:2003)”.

Retornam também aquelas indagações acerca do poder do que criamos. Como, se não foi dado por nós mesmos, algo produzido pelo próprio homem pode ter tanto poder? Além do processo conhecido por fetichismo da mercadoria, há mais elementos a formar este cenário. A desatenção governamental quanto às políticas para o desenvolvimento regional do Mucuri, apresentados em rápida digressão no primeiro capítulo 2, podemos ter noção do desleixo de todas as esferas governamentais para com tal região. Há também a canalização de todas as frustrações pelas quais toda a população passou em sua relativamente curta existência, pouco mais de cento e cinquenta anos.

Assim, de qualquer maneira, seja qual for o motor do possível retorno, a bendita profecia ou lenda poderá tornar-se real. E então seria o povo satisfeito e o retorno traria novamente a prosperidade, e a que custo? Por quanto tempo? Mas não sejamos tão mesquinhos, ou antifetichistas, como nos diria Bruno Latour:

*“A virgem não exige, de modo algum, ocupar a posição de coisa a ser vista – ou de ilusão a ser denunciada; o fermento de Pasteur não exige, em momento algum, para que possa realmente existir, o papel de objeto construído – ou de objeto descoberto; o shaligram não exige jamais ser outra coisa além de uma simples pedra. O envoltório ontológico criado pela Virgem salvadora, seu ‘caderno de encargos’, pode-se ousar dizer, obedece a exigências que não recortam, em nenhum momento, os dois pólos da pobre existência e da pobre representação (LATOUR: 2002, 81)”.*⁷²

⁷² Nossa Senhora de Medjugorje. O caderno de encargos refere-se às “formas particulares de existência” (LATOUR: 2002, 86).

7. Conclusão:

Podemos definitivamente concluir o fato que a ação fundamental das Companhias no Mucuri é inegável. Fundamental pelas duas Cia's brevemente estudadas estarem intrinsecamente envolvidas na gênese e desenvolvimento do Vale do Mucuri, claro considerando todo o reflexo disso para as regiões circunvizinhas, os Vales do Jequitinhonha, principalmente o Médio, o do São Mateus, além é claro do Sul da Bahia. E existência do vale do Mucuri deve-se certamente a essas empresas.

A CCNM foi imprescindível à abertura de toda a fronteira a leste do vale do rio Doce e ao sul do Jequitinhonha, dito isto por causa da abertura da comunicação desta região ao restante das Minas e ao Mar. Criou-se uma infra-estrutura mínima para o início da transformação do território inóspito à civilização ocidental em espaço socialmente construído, com todas as relações e funções sociais aí presentes, mais ou menos significativas. O mercado, a praça, a igreja e a câmara foram fielmente implantadas na Philadelphia de Ottoni. As sementes da ocupação, colonização e urbanização foram lançadas em terreno fértil.

Concluimos de forma mesma, que o fim da Cia do Mucuri deu-se mais por questões políticas que por problemas criados pela própria administração da empresa. De maneira alguma advogamos em favor dos Ottoni, ao contrário, reconhecemos suas ambições muito maiores que as possibilidades de cumprimento. E se não inocência demais para determinadas ações e iniciativas, afoito ou despreparado, dizemos principalmente quanto à colonização e aceitação dos estudos e explorações anteriores do Mucuri, posteriormente criticados pelo próprio Ottoni.

Assim ao nosso entender a intenção de criação de outra Província, absorvendo territórios junto às de Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia, é a pedra de toque à encampação e posterior extinção da CCNM. Lembremo-nos de que estas três Províncias são por demais conhecidas pela resistência aos ideais que representem a cisão, principalmente de suas respectivas integridades físicas. A Bahia, por exemplo, de forma alguma perderia o Monte Pascoal, as Minas o Mucuri e a “Serra das Esmeraldas” ou das turmalinas, e todas as riquezas minerais ali presentes, o Espírito Santo não perderia o rio São Mateus e mais o norte de seu já minguado território.

Além é claro de dar tanto poder a uma só família, representada por um grande nome na praça de comércio da Corte, no campo político nas Minas Gerais e no Império

em geral, basta consultarmos as biografias de Theophilo Ottoni depois de entregar a Cia do Mucuri, com seu animado prestígio político. Ottoni que tenta implantar um novo Vale e uma Nova Província em um novo modelo econômico-político-cultural no reinado de Dom Pedro II. Impossível.

O projeto de Ottoni contemplava as férreas linhas, mas não houve tempo. Então outro *homem de negócios* consegue a concessão para adentrar-se novamente ao Mucuri e cortar-lhe com os trilhos e as locomotivas. A Companhia da Estrada de Ferro Bahia e Minas apresenta-se menos pretensiosa que a CCNM, tem pela frente a tarefa hercúlea de atravessar além de todo o relevo, as populações indígenas, que só aquietaram suas investidas contra as Cia's, quando foram definitivamente amansadas e / ou dizimadas, em todas as formas possíveis.

A EFBM consegue chegar mais longe que a CCNM, na medida em que esta chegou a Alto dos Bois e a outra consegue adentrar mais o Jequitinhonha, chega ao Calhau, a Araçuaí, ganha também na longevidade da existência física, antes de chegar em definitivo ao imaginário. A primeira começa e termina suas ações em pouco mais de uma década, de 1847 a 1862, a EFBM persiste de 1880 até o século passado, o XX, em 1966, mas não resiste ao regime militar.

A BAHIAMINAS já começa sua vida no Mucuri, com colonização e ocupação territorial considerável no Vale, o que certamente a auxiliou por demais. A produção transportada por cada uma delas não foi explorada como gostaríamos neste trabalho, tanto por falta de tempo hábil, quanto espaço em uma monografia de final de curso, por demais os dois bastante dilatados.

Concluimos, outrossim, a necessidade de continuarmos a investigação acerca da expansão da malha urbana do Mucuri. Entretanto somente em outro trabalho.

A falta de estudos que abarquem definitiva e completamente o Vale do Mucuri é um grande entrave dos trabalhos cujo objetivo seja o estudo da identidade e perscrute o mais profundo do imaginário popular.

A fundação do Mucuri não seria possível sem a figura de Theophilo Ottoni e a personificação da EFBM, para ser também afigurada no plano do imaginário.

A transformação de Theophilo Ottoni em *herói*, cremos não ter somente partido dele próprio, na medida em que a iniciativa que conseguiu ser aprovada e intentada foi deste homem. A disposição em deixar sua vida estável e confortável para adentrar à selva virgem e completamente estranha à sociedade ocidental, com o risco de *selvagens antropófagos*, mesmo que somente pensando, se fosse o caso, na sua transformação em

ícone, é muito grande para tão mesquinhos pensamentos. Realmente só em função de uma fenomenal convicção é que um homem dispõe-se a tantos riscos. Mesmo atraindo opiniões diversas acerca de seu caráter e ações, sua disposição não pode ser desconsiderada, e se conseguimos razoavelmente dominar o conceito de herói, não há como negarmos este título ao *Pai do Mucuri*.

Já a transubstanciação da EFBM em entidade dotada de vida é um fenômeno bastante mais complexo, cremos de mesma forma termos acertado nas indagações, questões, definições e as próprias conclusões. Se sim, a EFBM sai do mundo da existência como mercadoria e transporta-se, com o nosso poder de criação, ao *status quo* de fetiche, provido de poder de dominação e fascinação sobre nós, seus criadores, sendo sempre maior e mais poderosa do que realmente possa ser, eis a Fantasmagoria. Até aí, nada de diferente, por exemplo à Madeira-Mamoré, nem o sentimento de orfandade e perda.

A grande questão levantada neste trabalho acerca da EFBM, além da consolidação definitiva de uma região nascente, transforma-se em entidade mítica responsável por canalizar toda a energia e o desejo de retomada de uma abundância pretensiosamente sonhada e contada como realidade. Eis cremos o grande mérito deste trabalho. As músicas apresentadas no capítulo 6, assim como alguns dos relatos pulverizados durante todo o texto, demonstram fielmente os sentimentos locais, conhecidos por ser nossa terra natal, são as traduções aqui possíveis, limitadas pelas laudas.

O Vale formado primeiramente em incontáveis anos de erosão pelo rio posteriormente batizado de Mucuri é recriado pela mão humana, idealizado e cumprido, como o trabalho humano. Recriado pelo *herói* e pela *entidade mítica* dispostos que se nos apresentaram e tanto prazer nos proporcionaram em cada página lida, mapa e cada letra aqui contida a eles agradecemos.

8. Bibliografia:

ARAÚJO, Valdei Lopes de. *A Filadélfia de Theophilo Ottoni* uma aventura cidadã. Belo Horizonte: Afato, 2003.

BÍBLIA. Português. *Bíblia Sagrada*. Tradução de Padre Antônio Pereira de Figueiredo. Rio de Janeiro: Barsa, 1977. Edição Ecumênica.

CASCUDO, Luis da Câmara. *Dicionário do folclore brasileiro*. 4. ed. rev., aum e ilust. São Paulo: Global Editora, 2005.

CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Ottoni ministro do povo*. 4 ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1982.

COSTA, Joaquim Ribeiro. *Toponímia de Minas Gerais : com estudo historico da divisão territorial e administrativa*. 2. ed. Belo Horizonte: BDMG Cultural; 1997.

DICIONÁRIO. http://www.priberam.pt/dlpo/definir_resultados.aspx. Acesso em 06/06/2006, 13:36.

DUARTE, Regina Horta. *Olhares estrangeiros: viajantes no vale do rio Mucuri*. *Rev. Bras. Hist.* [online]. 2002, vol.22, no.44 [cited 12 December 2005], p.267-288.

Available from World Wide Web:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882002000200002&lng=en&nrm=iso>.

ELEUTÉRIO, Arysbur Batista. *Estrada de ferro Bahia e Minas a ferrovia do adeus*. S/ed, s/d.

ENCICLOPEDIA Einaudi. Porto: IN/CM, c1994. v.12. Mythos/logos - Sagrado/profano.

FERROVIA NO BRASIL. <http://www.transportes.gov.br/bit/ferro/cbtu/inf-cbtu.htm>. Acesso em 03/07/2006.

- GIDDENS, Anthony. *As Conseqüências da Modernidade*. São Paulo: UNESP, 1991.
- GODOY, Marcelo Magalhães. Universidade Federal De Minas Gerais. *Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1996.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma a modernidade na selva*. São Paulo: Schwarcz Ltda, 1988.
- HOLANDA, Sérgio Buarque, *Raízes do Brasil*, 4ª ed. Editora da Universidade, 1963.
- JÚNIOR, Demosthenes César. *Esplêndidos frutos de uma bandeira venturosa* Minas Novas em esforço histórico. Belo Horizonte: Lemi S. A., 1978.
- LARA, José. *Ferrovia Pitoresca* pequeno anedotário das ferrovias. Belo Horizonte: Departamento de Comunicação Social da SR-2, 1988.
- LATOUR, Bruno. *Reflexão sobre o culto moderno dos deuses fe(i)tiches*. Bauru: Edusc, 2002.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 5. ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A Máquina, Tração do Progresso* memórias da ferrovia no Oeste de Minas: Entre o Sertão e a Civilização 1880-1930. Belo Horizonte: UFMG, 2003.
- LORENTZ, Leônidas. *Teófilo Otoni no tribunal da história*. Rio de Janeiro: Luna, 1981.
- MARX, K. *O capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. v. 1
- OLIVEIRA Júnior, João Alencar. *Planejamento, política de transportes e desenvolvimento regional*. Fortaleza: IPLANCE, 1996.

OTONI, Teófilo. *Notícia sobre os selvagens do Mucuri* / organização Regina Horta Duarte. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

OTTONI, Theophilo Benedicto. *A COLONISAÇÃO DO MUCURY* memória justificativa, em que se explica o estado actual dos colonos estabelecidos no Mucury e as causas dos recentes acontecimentos naquella colonia pelo director da companhia do Mucury Theophilo Benedicto Ottoni.. Typographia Brasiliense de Maximiano Gomes Ribeiro. Rio de Janeiro, RJ, 1859.

PAULA, João Antônio de. *Raízes da Modernidade em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

PESSOA, Fernando. *Páginas de Doutrina Estética*. Lisboa, Inquérito, 1946.

PORTO, Reinaldo Ottoni. *Notas históricas do município de Theophilo Ottoni* a extinta Companhia do Commercio e Navegação do Rio Mucury (1847 a 1861). Teófilo Ottoni: O Nordeste Mineiro, 1931.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. *O messianismo no Brasil e no mundo*. 2. ed. rev. e aum. São Paulo: Alfa-Omega, 1977.

RIOS LAGOS E NASCENTES.RIO SÃO MATEUS. [http://www.achetudoeregiao.com.Br/ANIMAIS/bacias hidrográficas mg.htm](http://www.achetudoeregiao.com.Br/ANIMAIS/bacias_hidrograficas_mg.htm). Acesso em: 29/06/06.

RODARTE, Mário Marcos Sampaio. *O caso das minas que não se esgotaram*: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista. Belo Horizonte: UFMG/ CEDEPLAR, 1999.

RODRIGUES, Ricardo. *Retalhos de uma História* Teófilo Ottoni - 145 anos. Belo Horizonte: Editora Gráfica Tamoios, 1998.

ROTHER, Max. *100 anos da Colonização Alemã em Teófilo Ottoni*. Ijuí: CORREIO SERRANO e EMPRÊSA GRÁFICA de Michaelson & Cia. Ltda, 1956.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico internacional*. São Paulo : Hucitec, 1994.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. *Espaço geográfico uno e múltiplo*. Scripta Nova REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES
Universidad de Barcelona ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 N° 93, 15 de julio de 2001. Retirado em 11/12/2006: <http://www.ub.es/geocrit/sn-93.htm>.

VERNE, Jules. Cinco semanas em balão. Colômbia: Editora Tempo Cultural, 1989.

8.1. Relatórios:⁷³

OTTONI, Ernesto Benedicto. RELATORIO que ao ex-director da companhia do Mucury dirigiu o dr. Ernesto Benedicto Ottoni comissario arbitro encarregado da parte dos accionistas de superintender á liquidação da mesma companhia. Typ. Do Correio Mercantil. Rio de Janeiro, RJ, 1862.

OTTONI, Teophilo Benedicto. *Breve resposta que ao relatório da liquidação da Companhia do Mucury por parte do Governo*. Typ. De M. Barreto, Mendes Campos e Comp. Rio de Janeiro, RJ, 1862.

OTTONI, Teophilo Benedicto. *Relatório apresentado aos accionistas da Companhia do Mucury no dia 10 de maio de 1860 pelo diretor da companhia*. Typ. Do Correio Mercantil. Rio de Janeiro, RJ, 1862.

OTTONI, Theophilo Benedicto. Relatório apresentado aos acionistas da Companhia do Mucury por Theophilo Benedicto em 15 de outubro de 1857. Typ. Imp. e const. De J. Villeneuve e Comp. Rio de Janeiro, RJ, 1857.

OTTONI, Thophilo Benedicto; OTTONI, Honório Benedicto. *Condições para a incorporação de uma Companhia de Commercio e Navegação do Rio Mucury*. Precedidas

⁷³ Agradecemos ao caríssimo senhor Gilberto Otoni Porto pela cessão das cópias dos relatórios dos Ottoni quais nos utilizamos neste presente trabalho, além de todo o apoio e dedicação conosco dispensados.

de uma exposição das vantagens da empresa. Typ. Imp. e const. De J. Villeneuve e Comp. Rio de Janeiro, RJ, 1847.

RENAULT, Leon. Exploração dos rios Mucury e Todos os Santos e seus afluentes - feita por ordem do governo da Provincia pelo engenheiro dt. Pedro Victor Renault. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. V. 8, 1903, Belo Horizonte, MG.

RENAULT, Pedro Victor. Relatório apresentado ao governo - relatório da exposição dos rios Mucury e Todos os Santos, feito por ordem do Ex.mo Governo de Minas Geraes pelo engenheiro Pedro Victor Renault, tendente a procurar um ponto para degredo. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. V. 8, 1903, Belo Horizonte, MG.

RENAULT, Pedro Victor. Relatório da Expedição dos Rios Mucury e Todos os Santos. 1837. (Biblioteca Virtualbooks/Documentos Históricos do Brasil Transcrição realizada em 1998 por João Carlos Renault).

8.2. Endereços Eletrônicos:

<http://www.achetudoeregiao.com.Br /ANIMAIS/ bacias hidrográficas mg.htm>. Acesso em: 29/06/06.

http://virtualbooks.terra.com.br/doc_historicos/doc_historicos_mucury.htm.01882002000200002&lng=en&nrm=iso>.

http://www.priberam.pt/dlpo/definir_resultados.aspx. Acesso em 06/06/2006, 13:36.

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-

<http://www.transportes.gov.br/bit/ferro/cbtu/inf-cbtu.htm>. Acesso em 03/07/2006.

<http://www.ub.es/geocrit/sn-93.htm>. Acesso em 11/12/2006.

8.2.1. Mapas:

Descrição	Data	Assunto
Teófilo Otoni	-	Estado de Minas Gerais- município de Teófilo Otoni. Cadaval, C.1;2000.
Teófilo Otoni	1928	Estrada de rodagem de Theofilo Ottoni à colônia de Francisco Sá.Campos, C./otoni, Vital Silvério, 1928
Viação	1923	Mappa do Estado de Minas Gerais com plano de Viação. 1923
EFBM	1898	[Estrada de Ferro Bahia a Minas].Souza, ^a D'Andrade.H-1:4.000/V-1:400.1898.Doc:1-7- prolongamento da Estrada de Ferro Bahia a Minas.Medição do Kil: 149-156 do prolongamento.8- perfil longitudinal do k:21 a 50. 1ª Secção
Teófilo Otoni	-	Núcleo colonial do ribeirão de São Paulo; município de Theophilo Ottoni. S-chikmer, Alberto/Leslage, Charles. 1:20.000. Teófilo Otoni
Estrada de Ferro Bahia a Minas	1887	[Estrada de Ferro Bahia a Minas]. Fonseca, J.Leite.H - 1:4.000/ V-1:4.000.[s/l].[s/n].1887.5 mapas.Dossiê em 5 documentos. Perfil longitudinal.Doc.:1-kil 20-30;2:30-40;3:40-50;4: 50-60; 5: 70-80.
Rio Mucuri/ Araçuaí	-	[Planta Topográfica entre o Rio Mucuri e a cidade de Araçuaí].[sem autoria].1: 40.000. [s.n.t].
Bahia	1842	Plan d'une partie de Rio Grande de Belmonte ou Jequitinhonha pour servir a as canalisation dans la province de Bahia.[Przewadovski], André. 1842- copiado por Eloy David Benedicto Ottoni
Brasil	1938	Plano Geral de Viação Férrea e Fluvial do Brasil. Kopke, E – 1:6.000000.[s/l].[s/n].1938
MG/RJ/ ES/SP	-	[Mapa de Estado de Minas Gerais contendo os Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo].Sá, Jchrockatt de/Thompson, Eduardo e de Virent. 1:1000.000. Rio de Janeiro.[s.n].[s.d]
Mucuri	-	Mucury. [sem autoria]. 1:1000.000.Rio de Janeiro
Mucury	1854	Carta Topographica do Mucury. Penna, Herculano V. Ferreira. 1:1.000.000. [s/l].[s/n].1854.
Filadélfia Teófilo Otoni Bahia Minas	1882	Planta dos terrenos particulares,devolutos e pertencentes à Estrada de Ferro Bahia a Minas existentes no município de Philadelphia (...) cidade de Theophilo Ottoni.Massaró, Hilário. 1:50.000.Caravelas.[s/n].
Mucuri	1836	Barra do Mocory.Renault, Pedro Victor. 1836.Feito à nanquim
Sem local	-	Fexo devendo servir de prisão ao degredo. Renault, Pedro Victor

8.2.2. Documentos:

SG 2/7 856 – Livro Copiador de Carta e Ofícios 1880-1886.

Decreto Imperial 2450 de 24 de Setembro de 1873

Decreto Imperial 6995 de 10 de Agosto de 1878

8.2.3. Revistas:

Revista Acaiaca. 1953; Vol. 51.

Revista do Arquivo Público Mineiro. Documentos Históricos. VIII - 1837 - um pedido de concessão para estabelecimento de colônias em Mucury. V. 08, 1903. Mês Jan/Jun . Imprensa Oficial de Minas Gerais, Belo Horizonte. pp. 647-650. Em 4 de Julho de 1837.

8.2.4. Outros:

Anais da Assembléia Provincial Mineira referentes aos anos de 1840, 1841, 1863, 1871 e 1872.

8.3. Depoimentos:

ACHTSCHIM, Alberto Eugênio. A BAHIAMINAS. Teófilo Otoni, MG. 12/09/2003. Entrevista concedida a Bruno Dias Bento.

CAMINHAS, Paulo Ferreira. A BAHIAMINAS. Teófilo Otoni, MG. 17/09/2003. Entrevista concedida a Bruno Dias Bento.

ELEUTÉRIO, Arysbur Batista. A BAHIAMINAS. Teófilo Otoni, MG. 04/09/2003. Entrevista concedida a Bruno Dias Bento.

FARINA, Glair. A BAHIAMINAS. Teófilo Otoni, MG. 06/09/2003. Entrevista concedida a Bruno Dias Bento.

GONÇALVES, Antulho Antonio. A BAHIAMINAS. Teófilo Otoni, MG. 13/09/2003. Entrevista concedida a Bruno Dias Bento.

PRATES, Clemente Rocha. A BAHIAMINAS. Teófilo Otoni, MG. 08/09/2003. Entrevista concedida a Bruno Dias Bento.

SCHMITZ, Dom Quirino Adolfo Alwin, OFM. A BAHIAMINAS. Teófilo Otoni, MG. 03/09/2003. Entrevista concedida a Bruno Dias Bento.

Anexos:

Imagens:

Imagem 1: Pintura de Albert Schirmer – Vista da área central de Philadélphia. Ano: 1860

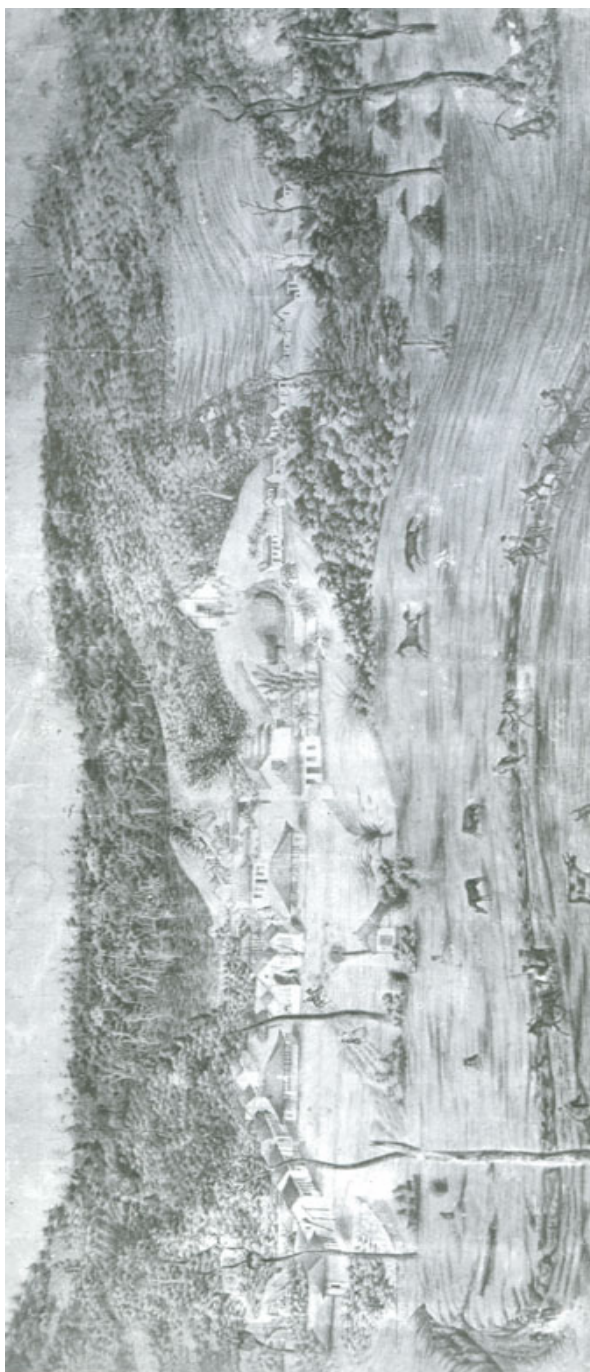


Imagem 2: Theophilo Benedicto Ottoni.



Imagem 3: Mapa da EFBM.

Retirado do livro A Ferrovia do Adeus de Arysburg Eleutério.

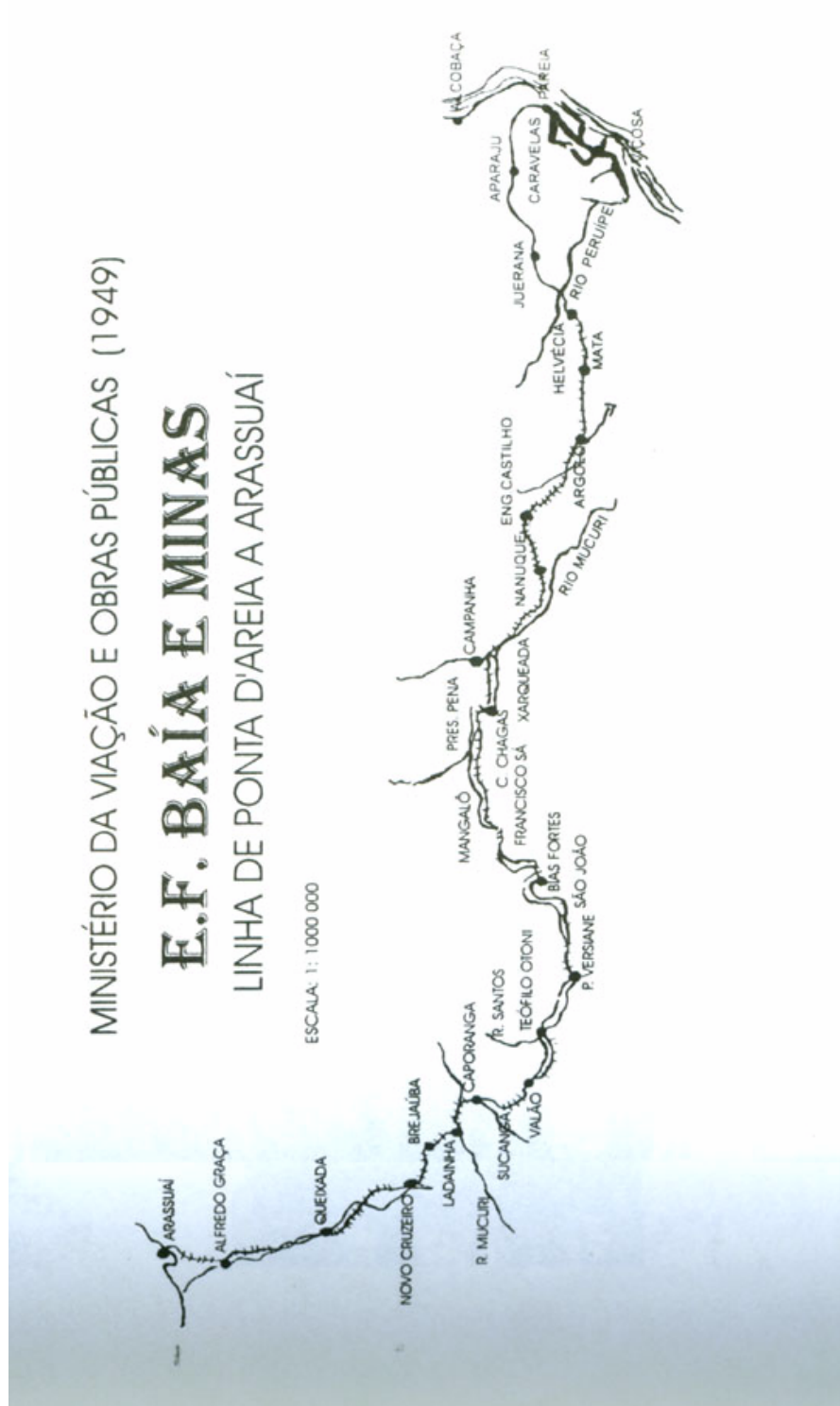


Imagem 4: Estação Ferroviária de Teófilo Otoni.

Retirado do livro A Ferrovia do Adeus de Arysware Eleutério.

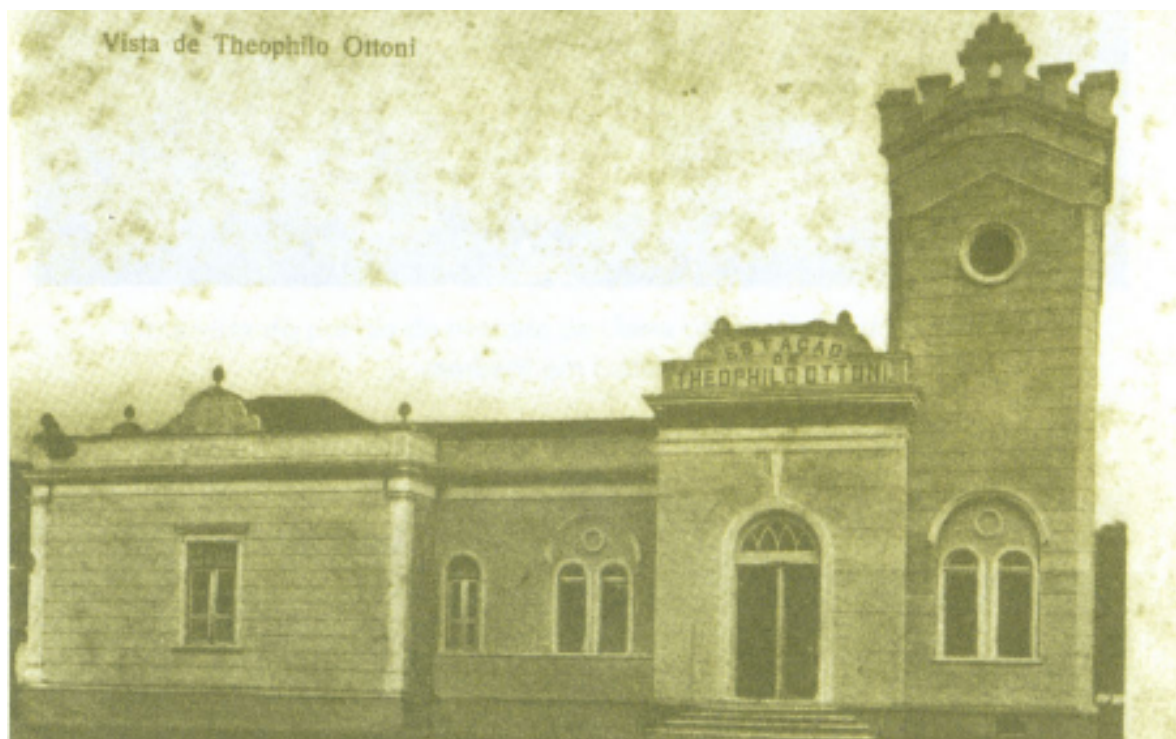


Imagem 5: Engenheiro Schnnor. Procissão popular pedindo por chuva.

Autor e data desconhecidos. Cedida por Fany Moreira.



Imagem 6: Carregador à espera do “Horal” em Araçuaí.

Autor e data desconhecidos. Cedida por Fany Moreira.



Imagem 7: Queixada, distrito de Novo Cruzeiro.

Autor e data desconhecidos. Cedida por Fany Moreira.



Imagem 8: Pojixá, na Praça Tiradentes em Teófilo Otoni.

Foto: Bruno Dias Bento

Ano: 2003.



Imagem 9: Oficina Geral da EFBM em Ladainha.

Foto: Renato

Ano: 2002



Imagem 10: Túnel da EFBM nas proximidades de Teófilo Otoni.

Foto: Clickmania.

Ano: s/d.

