

1857-2007: 150 ANOS DA PRIMEIRA ESTRADA DE RODAGEM DO BRASIL

Jornal da AFATO, maio 2007, p.4-5

Gilberto Otoni Porto

Engenheiro Civil e Sanitarista, conselheiro do Instituto Histórico e Geográfico do Mucuri

A cada ano, nas férias de verão, centenas de turistas enchem a BR 418 à procura das maravilhosas praias do sul da Bahia, mal sabendo que trafegam por longos trechos daquela que foi a “Primeira Estrada de Rodagem do Brasil”.

Vamos explicar melhor: a BR 418, também conhecida como “Estrada do Boi” é, hoje, o bom asfalto que liga as cidades de Teófilo Otoni e Nanuque, ambas situadas no nordeste mineiro, no Vale do Mucuri.

Até meados do século XIX este vale era inteiramente coberto por uma espessa mata tropical, a nossa Mata Atlântica, habitada pelos ferozes Botocudos e infestada de malária, principalmente na região baiana do vale.

Desde o final do século XVIII e início do século XIX várias personalidades abordaram a necessidade de abrir estradas para facilitar a comunicação das populações do nordeste mineiro com o mar.

Pela Estrada Real Minas Novas dista do Rio de Janeiro 1.100 km, enquanto pelo Vale do Mucuri dista apenas 240 km da Cachoeira de Santa Clara. A partir deste local temos 170 km de navegação fluvial até a Barra do Mucuri, no Oceano Atlântico. Em resumo: por estrada de terra, pelo Mucuri, teríamos menos de um quarto de extensão para ligar Minas Novas à Capital do Império; o restante seria por navegação fluvial e marítima, bem mais fácil e rápida.

Coube ao grande empresário e estadista Teófilo Benedito Otoni realizar este acalentado sonho de tantos mineiros ilustres, inclusive do Desembargador Antônio da Costa Pinto, então presidente da Província de Minas e avô do bisavô do Governador Aécio Neves da Cunha, que em 1836 incumbiu ao engenheiro Victor Renault de, pela primeira vez, descer o Rio Mucuri fazendo minucioso relatório a respeito de sua navegabilidade.

Em 1847 Teófilo Benedito Otoni funda a Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri com capitais privados, iniciando suas atividades em meados de 1851, quando o Jornal do Comércio do Rio de Janeiro proclama a Companhia do Mucuri como a primeira empresa nacional para melhoramentos materiais do país, seguramente um dos maiores empreendimentos nacionais do século, obra de extraordinário pioneirismo e elevados propósitos.

Entre seus acionistas estava o Barão de Mauá, o maior empresário do Império e amigo-pessoal de Teófilo Otoni que, já em 1851 fora seu parceiro na refundação do Banco do Brasil, do qual Teófilo Otoni foi Diretor e Secretário de 1854 a 1857.

Nascido no Serro aos 27 de novembro de 1807, Teófilo Benedito Otoni completa este ano 200 anos de nascimento. Mais conhecido por suas atividades políticas como jorna-

lista, deputado, líder da Revolução Liberal e federalista de 1842, senador e grande liderança popular, capaz de levantar multidões nas ruas e praças do Rio de Janeiro, onde angariou mais popularidade que o Imperador na década de 1860, este grande herói republicano foi também um notável empresário. Organizou e dirigiu com seu irmão Honório a poderosa organização comercial Ottoni & Cia, atacadista de tecidos sediada na Corte à Rua Direita, número 77.

Seu nome se impôs ao mundo comercial de forma que, de 1851 a 1854 foi eleito e reeleito para a presidência da Comissão da Praça do Comércio, precursora da Associação Comercial do Rio de Janeiro, maior centro comercial do império. Em 1854, eleito presidente do Montepio Geral – o maior instituto de previdência da época – consegue salvá-lo da insolvência com uma administração exemplar.

A sua maior paixão e prioridade era, no entanto, a Companhia do Mucuri, *célula mater* do desbravamento e civilização do nordeste mineiro e construtora da estrada de Santa Clara em Filadélfia – **Primeira Estrada de Rodagem do Brasil**. Até então, em todas as províncias do império, para longas extensões só havia estradas para tropas, praticamente impraticável para veículos de rodas e tração animal.

Teófilo Ottoni conseguiu, e transferiu para a Companhia do Mucuri – entre outros – privilégios tarifários e alfandegários que garantiam à mesma funcionar como uma “Zona Franca” por 40 anos, prorrogáveis por outros 40, se não tivesse benfeitorias indenizadas. Começando a funcionar em 1851 com recursos totalmente privados, em meados de 1854 a Província de Minas subscreve 25 % das ações da Companhia do Mucuri, iniciando uma parceria público/privada digna de exemplo para os dias de hoje.

A temerária aventura de abrir em plena selva tropical a primeira rodovia do país com 180 km de extensão, rampa máxima de 5 % e pontes de madeira de lei sobre todos os córregos e rios do seu traçado exigiu uma equipe de homens de tempera fora do comum. Ottoni contrata os serviços de vários engenheiros. São os alemães Oscar Hening e Roberto Schlobach. O polaco Cristiano Wisewsky. O inglês John Barnet Humphreys. O francês Charles Bernard e o também engenheiro E. Schaedli. São técnicos Verdier, Savaron e Maurício Horn. É o engenheiro militar José Carlos de Carvalho, sem falar em seu irmão, o grande Cristiano Benedito Ottoni, Patrono da Engenharia Nacional, espécie de consultor técnico da Companhia do Mucuri.

Quem, todavia, dirige e orienta nos mínimos detalhes o complicado aparelhamento da empresa é o próprio Teófilo Ottoni, velho enamorado da engenharia. Ele é há um tempo “engenheiro, administrador e operário”.

Em 1960 o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, quando das comemorações pelo seu aniversário aos 27 de novembro, consagra-o como tal, ao fazer os convites “em memória do grande brasileiro engenheiro Teófilo Benedito Ottoni”. O equívoco é sugestivo. Na verdade, as realizações de Ottoni no Vale do Mucuri – estradas, pontes, navegação a vapor, oficinas, cidades – são, antes de tudo, obras de engenharia da mais alta relevância. De resto, na juventude desejava ser engenheiro, estudando com afinco cálculo diferencial e integral, astronomia e geodésia, tendo inclusive ministrado aulas de geometria ao grande Evaristo da Veiga. Completado o curso da Academia de Marinha, onde sempre fora o melhor estudante, requerera licença para continuar na Academia de Estudos

Matemáticos, como fez o seu irmão Cristiano Benedito Ottoni, não conseguindo, por perseguição política, permissão para a matrícula.

A esse respeito ele escreveria em 1860, na **Circular aos Eleitores Mineiros**: “Tive de considerar-me feliz aceitando baixa do posto de guarda-marinha e consentindo, pesaro-so, que se *cortasse a minha carreira de engenheiro*, em que talvez me teria habilitado para servir melhor o meu país”.

Aliás, seu forte domínio técnico em matemática, topografia e geodésia muito o auxiliou nas diversas comissões técnicas que presidiu e participou com brilho, seja como deputa-do na Assembleia Provincial de Minas, seja na Assembleia Geral do Rio de Janeiro, como também no Senado.

A nossa primeira estrada, Santa Clara – Filadélfia, começava na cachoeira de mesmo nome do Rio Mucuri, na divisa de Minas com a Bahia, e tomava o rumo oeste pratica-mente no mesmo paralelo até a localidade de Filadélfia, hoje cidade de Teófilo Ottoni. Na impossibilidade de trazer o mar até as terras de Minas, Teófilo Ottoni deu ao seu Estado um porto fluvial, construído pela Companhia do Mucuri aos pés da cachoeira. Deste porto até a Barra do Mucuri navegava altaneiro o Vapor Peruípe. A ligação marítima de porto de mar com o rio de Janeiro e Salvador era feita por outro vapor, de pro-priedade da mesma Companhia. Estava garantida a ligação dos 200 mil mineiros, confi-nados na Serra do Espinhaço com o mar logo ali, ao oriente.

Foi uma empreitada sobre-humana de planejamento, pioneirismo e coragem, desde a sua concepção até a sua conclusão. Envolveu uma plêiade de heróis anônimos dos qua-tro continentes, representados pelas quatro raças: aborígene, europeia, africana e chine-sa, que trabalharam com dedicação e entusiasmo, muitas vezes entregando a própria vida para garantir o término dos serviços quatro anos antes da Estrada União e Indústria, que ligava Petrópolis a Juiz de Fora.

O prestigioso jornal Correio da Manhã há 50 anos assim se referia a este evento, em reportagem de várias folhas, onde transcrevia estas palavras de Teófilo Ottoni: “em 1857 foi talvez com sentimentos de vaidade que percorri no meu carro as 27,5 léguas da Estrada de Santa Clara e no dia 23 de agosto entrei triunfalmente na minha querida Fi-ladélfia”. Assim nascia a primeira estrada de rodagem do Brasil.

Principal artéria do Mucuri, já em 1859, por esta Estrada de Santa Clara trafegavam mais de quarenta carros particulares puxados por bestas, duzentos carros de bois e qua-trocentos lotes de burros. Tão logo entregava ao tráfego, em 1857, esta obra pioneira da engenharia nacional, Teófilo Ottoni advertia aos acionistas da Companhia do Mucuri sobre a conveniência de se contratar com o Governo a colocação de trilhos nesta mesma estrada, dentro de um prazo razoável. Chegou mesmo a levantar a planta de uma estrada de ferro ligando Santa Clara a Caravelas, tendo o engenheiro Schaedli locado os primei-ros 18 quilômetros. Havia, então, em todo o império, apenas 16 quilômetros da estrada de ferro que, em 1856, Mauá levava até a raiz da Serra de Petrópolis, na Baixada Flumi-nense.

A estrada de ferro Bahia e Minas, ligando Caravelas a Teófilo Ottoni e inaugurada em 1898, confirmou mais uma vez que Teófilo Ottoni não era visionário, mas um estadista e planejador desenvolvimentista, com o pensamento pós-datado em relação à sua época.

A fascinante história desta estrada pioneira, filha dileta da Companhia do Mucuri e de seu fundador o estadista – empresário Teófilo Benedito Ottoni precisa ser melhor escrita. Seguramente encontraremos grandes estímulos e bons exemplos a serem seguidos hoje. A quantidade de relatórios encaminhados anualmente ao Governo de Minas, parceiro desta grande obra, bem como à imprensa do Rio de Janeiro e aos acionistas em geral, somados a cartas, livros, discursos e folhetos, constituem um cabedal fantástico a ser pesquisado por especialista para nos brindar com um excelente trabalho sobre a Companhia do Mucuri e a sua estrada pioneira.

As fontes primárias de consultas no acervo do Arquivo Público, Biblioteca Nacional, Instituto Histórico e Geográfico e outros, merecem ser digitalizados para evitar sua deterioração com o tempo, e seria de enorme valor para a memória da engenharia de Minas Gerais.

O pioneirismo de Teófilo Ottoni frutificou nas terras de Minas. A partir da 2ª Guerra Mundial vimos surgir inúmeras empresas construtoras de estradas que se tornaram das maiores do país.

O Centro da Memória da Engenharia e o SICEPOT, conjugando esforços aos principais núcleos de pesquisa do estado, como a Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e a Fundação João Pinheiro, tem tudo para iniciar uma parceria com brilhantes resultados.

A nossa história, devidamente valorizada, será a grande inspiradora e propulsora do desenvolvimento integrado que todos almejamos.