



TEÓFILO OTONI DE CIDADE PLANEJADA A CIDADE DESAFIO

Gilberto Ottoni Porto

Engenheiro civil, sanitaria e urbanista, sócio fundador e conselheiro do Instituto Histórico e Geográfico do Mucuri.

Capital incontestado dos vales do Mucuri, Jequitinhonha e São Mateus, a cidade de Teófilo Otoni, situada no nordeste mineiro, é filha da experiência vitoriosa da Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri.

Primeira companhia de desenvolvimento regional do Brasil, a Cia do Mucuri foi incorporada em 15 de maio de 1851 com o objetivo de desenvolver o comércio pela abertura de novas vias de transporte, marítimo, fluvial e terrestre, encurtando as comunicações do norte e nordeste de Minas com o litoral e suas principais cidades. Para isso, construiu a primeira estrada de rodagem em grande extensão do Brasil, com 185 km abertos na densa mata virgem tropical, morada dos temidos índios botocudos e infestada de doenças tropicais. Começava ela na cachoeira de Santa Clara no Mucuri – divisa de Minas com Bahia – e ia até um ponto estratégico, a meio caminho para Minas Novas.

A Cia do Mucuri nasceu de um projeto estruturado pelo grande político e empresário Teófilo Benedito Ottoni e seu irmão Honório, então grandes comerciantes no Rio de Janeiro que, em 1847, lançam o opúsculo: “Condição para a Incorporação de uma Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucuri, precedido de uma exposição das vantagens da empresa”, no qual fazem a análise e defesa do empreendimento.

Esta Cia, estruturada inicialmente com capital totalmente privado, cedeu posteriormente à Província de Minas Gerais 25% de suas ações. Entre seus sócios fundadores estão: Teófilo Benedito Ottoni e seu irmão, o famoso e genial engenheiro Cristiano Benedito

Otoni – Patrono da Engenharia Nacional, diversos integrantes da família Otoni, além de Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá e muitos outros.

Fiel ao seu espírito liberal e democrático, Teófilo Otoni negocia com os caciques Poton, Timóteo e Ninkate da nação Naknanuk, o local para a construção dos armazéns superiores da Companhia.

O seu relacionamento com os índios, evitando todo ato de violência e respeitando seus direitos de ocuparem suas terras, fazem dele um precursor de Rondon. Defende claramente uma política de apaziguamento e tolerância. São suas as seguintes palavras: “As agressões pelos indígenas nas matas do Mucuri, não me demoveram do firme propósito de por meio de favores, captar-lhes a amizade. O índio é um homem livre, e seu trabalho tem que ser remunerado. Não basta impedir a escravização do índio: é mister despertar nele a consciência de seu valor humano, que é a reabilitação do índio pelo trabalho”.

Este acordo com os índios para a demarcação da área da Cia, se inspira na ocupação da Pensilvânia, nos Estados Unidos, pelos primeiros colonos europeus e a fundação da sua capital Filadélfia, berço da liberdade e independência americana.

Filadélfia será o nome da sua cidade nas matas do Mucuri. Seu ideal de liberdade, fraternidade e democracia tem agora o seu lugar.

Na manhã de 7 de setembro de 1853, de posse de um projeto elaborado pelo engenheiro Cristiano Otoni, Teófilo Otoni encarrega o também engenheiro Roberto Schlobach de alinhar uma rua plana e retilínea, comprida de três quilômetros, no rumo norte-sul entrecortada por duas grandes praças.

Este feito foi tão marcante que até hoje, a datado aniversário da cidade de Teófilo Otoni, não é a da sua emancipação política, como acontece com a quase totalidade das nossas cidades, mas o dia em que um engenheiro, de posse de um projeto, inicia sua obra construtiva.

Seguramente foi a primeira cidade planejada pela engenharia nacional, considerando ser Cristiano o precursor da nossa engenharia. Ele mesmo, no relatório de 1855 da Cia do Mucuri, página 19, assinala: “As ruas e praças alinhadas não contêm uma só linha curva, são traçadas em perpendiculares e paralelas das linhas norte-sul e leste-oeste”.

Considerando as cidades então existentes no Brasil, com suas ruas estreitas e tortuosas, é uma revolucionária visão do espaço urbano onde a racionalidade se impõe à improvisação, na busca de novos padrões de circulação para as pessoas e mercadorias conquistando maiores espaços para usufruto de seus habitantes.

Infelizmente, após 80 anos de respeito ao projeto original, foi o mesmo descaracterizado no final da década de 1930, com o loteamento de suas praças em nome de um falso progresso. Imaginemos hoje a Praça Tiradentes, com quase o dobro da sua área atual, indo até o Mercado Municipal, e a Praça Germânica com o quádruplo da sua área, para termos uma ideia da grandiosidade do projeto de Cristiano e da qualidade de vida que deixamos de desfrutar.

O pioneirismo da Cia do Mucuri não ficou apenas na urbanização de Filadélfia nem na Estrada de Santa Clara, planejada e executada com a melhor técnica da época por vários engenheiros. Esta estrada ao longo de seus 185 km, não possuía declive superior a 5%, e ao longo do seu traçado, com grandes cortes e imensos aterros, possuía 54 pontes de excelente madeira de lei, estivada com pranchões, cobrindo todos os córregos e ribeirões.

Pronta 4 anos antes da União e Indústria que, ligando Petrópolis a Juiz de Fora consumiu um capital mais de dez vezes superior, a Estrada de Santa Clara, que levou 5 anos para ser construída, foi inaugurada, com grandes festividades, a 23 de agosto de

1857 por Teófilo Benedito Ottoni, após percorrer todo o seu trajeto no seu carro de quatro rodas tirado a bestas.

Neste mesmo dia, com a presença de autoridades e convidados de Minas Novas, Serro e Diamantina, com imenso júbilo, festejou-se a elevação do arraial a distrito e freguesia de Minas Novas, pela lei provincial nº808 de 3 de julho desse mesmo ano.

Continuando a sua escalada de progresso, Filadélfia passa de distrito a cidade sem nunca ter sido vila, conforme profetizara Teófilo Ottoni. Aos 29 de outubro de 1878, cumprindo a lei nº 177 de autoria do Conselheiro João da Mata Machado, fica criado o município de Filadélfia e a cidade de Teófilo Otoni.

Fiel à sua vocação de pioneirismo a Cia do Mucuri inova na divisão fundiária, priorizando as pequenas propriedades familiares, exploradas sem o concurso da mão de obra escrava. Cada colono recebia da Companhia o título legal de 72,6 hectares de terras, medidas e legitimadas em condições extremamente favoráveis de pagamento.

O projeto de Teófilo Otoni não era descobrir riquezas em lavras, mas de criá-las, trabalhando a terra, construindo estradas, navegando rios, valorizando o trabalho. Para Teófilo Otoni todo ser humano tinha direitos inalienáveis à liberdade, segurança, propriedade e resistência à opressão.

Abolicionista procurou valorizar o trabalho livre na Cia do Mucuri, mas a carência de mão de obra de brasileiros livres na construção da estrada, levou-o não só a importar colonos, mudando o escopo original da Companhia, como também a tolerar a mão de obra escrava, terceirizada a partir dos empreiteiros, para cumprir os prazos acordados e não sofrer penalidades.

A colonização do Mucuri também teve seu lado pioneiro, reunindo na Filadélfia nos seus primórdios, as quatro principais raças da humanidade: o branco europeu, o negro africano, o índio nativo e o chinês amarelo. Todos eles trabalhando em harmonia para entregar a estrada de Santa Clara pronta no seu devido tempo. Entre os europeus, a maioria era de língua alemã, mas havia portugueses da Ilha da Madeira, suíços, belgas, holandeses, franceses e italianos. Esse caldeirão de raças enriquecido com os brasileiros, principalmente do alto Jequitinhonha, formaram o núcleo populacional de Filadélfia, que impulsionou seu desenvolvimento até os nossos dias.

Posteriormente tivemos outras leva de imigrantes, no final do século XIX, tão logo a Estrada de Ferro Bahia e Minas chegou a Teófilo Otoni. Foram os libaneses e os sírios, os baianos e nordestinos de diversos estados do Brasil, muitos deles de grande cultura e qualificação, que enriqueceram mais o nosso patrimônio cultural e social. Já no século XX, logo após a primeira guerra mundial, recebemos novos imigrantes alemães que muito contribuíram para o nosso progresso.

A abertura da BR 116 (Rio-Bahia), por ocasião da segunda guerra mundial, trouxe outra leva de nordestinos, desta vez sem muita qualificação, que somados ao êxodo rural dos empobrecidos agregados da terra, em busca de melhores salários e condições de saúde e educação, levantaram as nossas favelas, muitos deles alugando terrenos de alta declividade em nossos morros, sem ruas abertas, para construir seus barracos improvisados, sem a mínima condição de higiene e segurança.

Esta explosão demográfica na área urbana a partir de 1940, fruto do esvaziamento da área rural, cuja taxa de ocupação humana passou de 70% para 30% respectivamente, sem o devido planejamento e atenção das autoridades pertinentes, acentuou o caos urbano que assistimos até hoje.

Nos últimos anos, com a aprovação do plano diretor pelos vereadores, e políticas públicas inovadoras na área de habitação popular para os mais empobrecidos, além de obras de saneamento básico consistentes, é possível estancar os erros de nosso passado recente, desde que o executivo e legislativo municipal, bem como a sociedade

organizada, resolvam retomar o projeto original da Cia do Mucuri, valorizando a engenharia e o urbanismo com os seus profissionais, engenheiros e arquitetos, que precisam trabalhar em tempo integral na prefeitura, com salários dignos, dedicando-se integralmente ao serviço público, para não serem promíscuos com os interesses do mercado imobiliário.

Voltando à Cia do Mucuri, em 1858 a mesma estava com os seus cofres exaustos, pois havia investido em estradas e benfeitorias 1.500 contos de réis, bem mais que seu capital inicial de 1.200 contos. Precisava, sem perda de tempo, levar a Estrada de Santa Clara até Minas Novas, Serro e Diamantina, para garantir o fluxo de transporte suficiente para completar o projeto de desenvolvimento da região. Diga-se de passagem, que até hoje carecemos de ligação por asfalto a estas cidades, pelo caminho mais curto na direção de Poté e Malacacheta, para fortalecer os nossos laços com esta região, berço de nossos antepassados.

A Companhia conseguiu um empréstimo junto aos bancos ingleses de 1.200 contos de réis, mesmo valor de seu capital, para dar continuidade aos seus trabalhos, mas o Senado Imperial, dominado pelos conservadores, inimigos políticos de Teófilo Ottoni, não liberou o empréstimo, forçando a encampação da Cia.

Teófilo Ottoni é contra a encampação e propõe aos acionistas resistir até melhores dias. O maior gasto era a conservação da estrada de Santa Clara que com economia poderia ser feito com um conto de réis por mês e ainda restavam cem nos cofres da empresa. Até então a Cia não pagara dividendos aos acionistas, investindo todas as rendas na implantação do projeto. O próprio Teófilo Ottoni abriu mão do pró-labore de diretor presidente, trabalhando sem qualquer remuneração para dar o exemplo, mas teve de curvar-se à maioria que desanimou de enfrentar a chantagem do Governo Imperial. Assim, com o projeto a meio caminho, acreditada pelos bancos mas perseguida pelo poder imperial, a Cia do Mucuri é encampada pelo governo em 27 de setembro de 1860 pela lei imperial 1114. A ironia é que um governo sem dinheiro usou o crédito da própria Companhia para encampá-la.

Os conservadores monarquistas procuraram de todas as maneiras impedir o sucesso da experiência republicana nas selvas do Mucuri. Homens livres, negociando diretamente com o estrangeiro, sem pagar alfândega ao Rio de Janeiro ou a Salvador, era uma experiência revolucionária que precisava ser estancada. A Cia do Mucuri tinha este privilégio, de ser quase uma ZPE por 40 anos, prorrogáveis por outros 40, caso o Estado não indenizasse as benfeitorias feitas pela mesma.

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Teófilo Ottoni, em fase implantação, vem tardiamente resgatar o que o Estado Imperial nos negou ao alvorecer da nossa história política, econômica, social e cultural.

Sem planejamento integrado, buscando tirar partido das nossas sinergias, é impossível hoje em dia concorrer vantajosamente no mercado globalizado. É responsabilidade dos governos federal, estadual e municipal orientar o nosso desenvolvimento econômico, sem o qual é impossível alcançarmos melhor qualidade de vida regional.

A região do Mucuri - Jequitinhonha, de menor Índice de Desenvolvimento Humano do nosso estado, não pode ficar sem a assistência técnica, econômica e financeira do governo estadual e federal, sem os quais é impossível dinamizar a iniciativa privada.

Essa experiência de desenvolvimento inconclusa, abortada por intervenção do governo central, torna a região até hoje credora de que o governo destrave seus potenciais e a permita cumprir seu projeto inicial. Aguardamos a ZPE e outros fatores de desenvolvimento regional que poderão resgatar esta dívida.

A hora é agora, não podemos nos acomodar, credores que somos do governo há mais de 150 anos.

Referências:

CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Otoni: Ministro do Povo*. Belo Horizonte: Itatiaia; 4ª edição, 1982

FERREIRA, Lais Ottoni Barbosa. *Povoadores do Vale do Mucuri*. Rio de Janeiro: Fábrica de Livros, 2006.