

André Luiz Mantovani

Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu
impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897

Programa de Estudos Pós-Graduados em História

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

São Paulo

Março de 2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

André Luiz Mantovani

Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu
impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897

Dissertação apresentada à Banca examinadora da
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo,
como exigência parcial para obtenção do título
de MESTRE em História Social, sob orientação
da Prof^ª. Dr^ª. Estefânia Knotz C. Fraga.

Programa de Estudos Pós-Graduados em História

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

São Paulo

Março de 2007

Agradecimentos

O processo de desenvolvimento e redação das idéias trata-se de um esforço coletivo, embora seja engendrado na solidão do ato de escrever.¹

Este trabalho foi escrito sob muita solidão e tristeza. Meu quarto de empregada em um prédio de terceira classe em Perdizes, fazia-me a cada dia ver o tratamento que grande maioria da população deste país sofre no seu ambiente de trabalho. Sentimentos amenizados com os momentos de convívio com minhas amigas de apartamento e meus álbuns de música em mp3, me traziam à lembrança os vários amigos que um dia abandonei para vir a este lugar infeliz. A cada dia que passava meu coração ficava mais miúdo. A grande pressão para que os resultados aparecessem contribuiu para este evento. Ser bolsista não é uma atividade fácil; não ter horário para iniciar o trabalho e muito menos para terminá-lo. Emagreci um pouco fruto do cansaço físico e mental que me impunha uma rotina árdua. Acordar, comer, ler, remoer, comer, ler, remoer.

Viver em São Paulo não foi uma tarefa fácil. Ir ao mercado e não ser notado, cruzar várias vezes por semana com as mesmas pessoas e elas fingirem que nunca o viram antes, passar por moradores de rua e se deparar com aqueles olhares. Será que você já conseguiu encarar algum deles? Se sim ou se não, não importa. Você ainda é o mesmo? Como você consegue conviver com isso? Eu não consigo, não vejo a hora de conseguir ir embora deste lugar. Fugir é a única alternativa que me resta. O que posso fazer por eles? Dar voz aos excluídos? Não sei se quem sustenta este discurso já se perguntou se esses excluídos se importam que seus modos de vida sejam resgatados do passado esquecido. Quem quer lembrar que passou fome?

Agradeço ao CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – que me acompanha desde a graduação e que financiou o desenvolvimento desta pesquisa durante os seus dois anos de execução.

Agradeço imensamente à minha orientadora Prof^a. Dr^a. Estefânia Knotz C. Fraga pela constante paciência e solicitude em aplacar minha faina de abraçar o mundo. A Antonio Luiz Silva Filho (doutorando pela PUC-SP) pela leitura e indicações de possibilidades que poderiam ser trabalhadas e indicações bibliográficas. A banca de qualificação formada pela Prof^a. Dr^a. Maria Inez Machado Borges Pinto da Universidade de São Paulo e ao Prof. Dr. Janes Jorge da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo pelas contribuições ao trabalho.

¹ CASTELLS, M. *O Poder da Identidade*. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p.16.

E aos professores Márcia, Maurício, Iara, Denise e Olga por dividirem seu conhecimento nas disciplinas.

Um fato que gostaria de salientar é que seria tamanha a minha ingratidão se não agradecesse efusivamente a colaboração inestimável que tive de Helenice Afonso de Oliveira, agente administrativa da Prefeitura Municipal de Ouro Preto, que corajosamente cuida e organiza há vários anos o Arquivo Público Municipal de Ouro Preto. Também não poderia me esquecer do Antonio Neto, estagiário do NEASPOC (Núcleo de Estudos Aplicados e Sócio-Políticos Comparados) da Universidade Federal de Ouro Preto, que gentilmente me concedeu autorização para a análise dos dados em seus computadores utilizando o software SPSS. Aos funcionários do Arquivo Público Mineiro em Belo Horizonte (APM), do Arquivo Público Municipal de Ouro Preto (HPEMG), da Hemeroteca Pública do Estado de Minas Gerais (HPEMG), da Biblioteca Pública de Ouro Preto, do Museu da Inconfidência Casa do Pilar (MICP), da Biblioteca do ICHS da UFOP e da Biblioteca Nadir Gouvêa Kfoury da PUC-SP.

Agradeço a Angelita e Stephanie pelos vários meses de convivência e momentos agradáveis. A Rosi pelo constante apoio e por mostrar que nesse mar de concreto podem existir pessoas doces. Ao Dimitri pelas discussões e jantares. Ao Gustavo pela solicitude em me ajudar prontamente quando precisei. Ao Fabiano por não responder aos meus e-mails e por me acolher em sua casa em Belo Horizonte. Ao Éder por me ajudar a descobrir o significado de informações que encontrava nas fontes. Imensamente a Ênio e Débora pela hospitalidade e por me tolerarem meses em sua casa enquanto pesquisava em Ouro Preto. Novamente a Débora pela correção ortográfica.

Agradeço também aos meus colegas de turma que tiveram paciência com minhas constantes importunações em sala de aula e o pouco convívio que São Paulo possibilita.

Resumo

Este trabalho pretende analisar alguns dos impactos provocados pela ferrovia, quando passou a fazer parte do espaço urbano de Ouro Preto e da vida das pessoas que residiam ali no final do século XIX. Procura investigar a percepção que grupos da sociedade mineira e ouropretana possuíam desta tecnologia, bem como as suas expectativas em torno de sua instalação. Após a Proclamação da República, em 1889, a intenção de se transferir a capital de Minas Gerais de Ouro Preto para outra região do estado ganhou força. Um dos argumentos que justificariam essa medida era o fato do espaço urbano da cidade não condizer com o modelo dos novos tempos, não havendo meios de melhorá-la. A interligação de Ouro Preto a outras partes do estado e à cidade do Rio de Janeiro, foi uma das alternativas tomadas para se evitar a mudança. Outra estratégia foi a realização de melhoramentos na malha urbana, tendo em vista o ramal ferroviário. Também será observado o surgimento de novas experiências cotidianas proporcionadas pela ferrovia, tais como a facilidade de circulação de pessoas, informações, mercadorias e até mesmo doenças.

Palavras-chave: ferrovia, urbanismo, Ouro Preto, tecnologia

Abstract

This work intends to analyze some of the impacts provoked by the railway, when she started to do part of the urban space of Ouro Preto and of the people's life that they resided there in the end of the 19th century. It tries to investigate the perception that groups of the Minas and Ouro Preto's elite possessed of this technology, as well as its expectations around its installation. After the Proclamation of the Republic, in 1889, the intention of transferring the capital of Minas Gerais of Ouro Preto for another area of the state won force. One of the arguments that would justify that measured it was the fact of the urban space of the city non to correspond with the model of the new times, not having means of improving it. The ligation of Ouro Preto the other parts of the state and to the city of Rio de Janeiro, it was one of the alternatives takings to avoid the change. Another strategy went to accomplishment of improvements in the urban mesh, tends in view the rail extension. The appearance of new daily experiences provided by the railway will also be observed, such as the easiness of people's circulation, information, goods and even diseases.

Key Words: railway, urbanization, Ouro Preto, technology

Folha de Aprovação da Banca Examinadora

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	1
Capítulo I.....	12
1 – A FERROVIA E O IMAGINÁRIO: ALGUMAS PERCEPÇÕES	12
1.1 – Notícias sobre a ferrovia nos jornais de Ouro Preto.....	14
1.1.1 – O mundo se rende aos caminhos de ferro.....	15
1.1.2 – O conteúdo técnico-científico dos artigos	26
1.1.3 – O deslumbramento.....	33
1.1.4 – As ferrovias norte-americanas na imprensa de Ouro Preto	36
1.2 – A ferrovia nos relatórios de presidente de província.....	38
1.3 – O Ramal de Ouro Preto	54
Capítulo II.....	60
2 – A FERROVIA E O URBANISMO	60
2.1 – A ferrovia e a urbanização de Ouro Preto	65
2.1.1 – A constituição do espaço urbano ouropretano.....	65
2.1.2 – Olhares sobre o espaço urbano de Ouro Preto.....	69
2.2 – A reestruturação urbana.....	81
2.2.1 – As intervenções da Assembléia Legislativa	81
2.2.2 – As intervenções da Câmara Municipal.....	91
2.2.3 – As intervenções da Intendência	98
2.3 – O crescimento da cidade.....	112
Capítulo III	126
3 – A FERROVIA E A SOCIEDADE OUROPRETANA	126
3.1 – A circulação de doenças	127
3.2 – A circulação de informação.....	135
3.3 – A circulação de mercadorias.....	145
3.4 – A circulação de pessoas.....	159
CONSIDERAÇÕES FINAIS	165
FONTES E BIBLIOGRAFIA	168
Fontes impressas.....	168
Relatórios Presidenciais (fontes digitalizadas).....	169
Jornais.....	170
Hemeroteca Pública do Estado de Minas Gerais - HPEMG	170
Museu da Inconfidência Casa do Pilar de Ouro Preto - MICP.....	172
Fontes Manuscritas.....	173
Arquivo Público Municipal de Ouro Preto - APMOP.....	173
Bibliografia.....	173
Obras de referência.....	173
Referências bibliográficas	174

INTRODUÇÃO

O novo incomoda. Por que? Porque desafia. Mas queira ou não o novo sempre vem; e para nossa felicidade o novo geralmente vence; e quando o novo vence a máquina do mundo gira melhor. Novos projetos deixam as tristezas numa agenda que não se abre mais. Novas crianças surgem para nos dar as mãos. Novos passos exigem de nós coragem. O novo é belo porque nos muda, nos leva a novas estações. O novo nos tornar pessoas melhores, porque nos torna novas pessoas. O novo é lindo. Assim como os sonhos o novo não envelhece.²

Desde menino sou fascinado pela relação que nossa sociedade possui com a tecnologia. Estamos rodeados por ela por todos os lados, o dia todo e em todos os períodos de nossas vidas. Quando levantamos de manhã de nossas camas e colchões após uma noite de sono, somos acordados por alguma espécie de despertador. Quando tomamos um banho de chuveiro elétrico, preparamos o café em uma cafeteira, pegamos algum produto industrializado na geladeira como leite pasteurizado, geléia ou manteiga. Quando, para proteger nossos dentes contra as cáries e tártaros, higienizamos nossa boca com o fio, uma escova, um creme dental e um enxaguante bucal. Quando utilizamos o vaso sanitário, o papel higiênico, a válvula de descarga, o sabonete e a água tratada e encanada, a toalha de rosto composta por algodão e outro tecido sintético. Quando, para ficarmos informados dos acontecimentos do dia anterior e da madrugada, assistimos o telejornal na televisão ou ouvimos o rádio que são alimentados por eletricidade e recebem suas informações por meio de ondas. Para irmos ao trabalho por algum meio de transporte (carro, ônibus, bicicleta, metrô) vestimos roupas que tiveram a sua confecção e desenvolvimento quase ou completamente industrializadas, e aí estamos prontos para começar o dia. Não vou continuar a descrever a rotina que uma pessoa poderia enfrentar durante um dia qualquer de sua vida, mas acredito que já consegui enfatizar a grande quantidade de invenções humanas que cruzamos desde a hora que levantamos de nossas camas até a hora que voltamos para ela.

A frase que Marc Bloch utilizou para mostrar a relação que o homem europeu possui com o ambiente agrário e a influência que pode exercer sobre alguns dos seus comportamentos pode ser utilizada para a tecnologia em nossa sociedade: “O homem passa seu tempo a montar mecanismos dos quais permanece em seguida prisioneiro mais ou menos involuntário.”³ Esta afirmação provocou-me vários questionamentos: Como nossa sociedade chegou a ficar tão dependente de suas tecnologias? Quando este processo começou, onde, por quê e por quem? De que maneira nos tornamos “prisioneiros mais ou menos involuntários” de

² Campanha publicitária “Viva o Novo” da empresa de automóveis Ford retirado do site https://www.ford.com.br/pb_default.asp em 02 de dezembro de 2006.

³ BLOCH, M. L. B. *Apologia da história*, ou, *O ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2001, p. 63.

inovações tecnológicas? Qual é a nossa relação com as novas tecnologias e quais suas implicações em nosso cotidiano? De quais formas nos relacionamos com a tecnologia? Qual o impacto sobre as cidades? Com essas inquietações iniciei meu trabalho de pesquisa durante a graduação, estudando a iluminação pública em Ouro Preto, Minas Gerais, e agora continuo com a construção do ramal ferroviário da cidade.

A descoberta de ouro no final do século XVII provocou uma corrente migratória para a região. Em determinado momento da exploração aurífera, Vila Rica – esta era a denominação inicial de Ouro Preto – se tornou a principal cidade do Império Português, tendo mais moradores que a própria capital metropolitana, Lisboa. A concentração de pessoas ao redor da área de mineração e de comércio propiciou o surgimento de uma vida urbana diferente de todos os moldes da sociedade agrária colonial. A cidade surgiu da união de vários arraiais que cresceram do assentamento aleatório das pessoas pelas margens dos rios e encostas dos morros, vindo mais tarde o comércio a ter uma participação neste processo. A fundação da vila, em 1721, se fazia necessária para controlar os constantes conflitos entre os colonos e para garantir o quinhão de direito da metrópole.

Com o fim da mineração do ouro a cidade perdeu a importância econômica preponderante dentro da província de Minas Gerais, e com o cultivo e exportação do café produzido na região vizinha a São Paulo a situação se agravou. A Proclamação da República contribuiria para a eclosão dos descontentamentos de grupos econômicos que possuíam poderes políticos marginais. A principal bandeira levantada seria a mudança da capital de Minas Gerais, estabelecida em Ouro Preto, para uma região próxima das áreas mais importantes economicamente, mais para o sul do estado. Em 1897, a capital seria transferida de Ouro Preto para Belo Horizonte, uma cidade planejada e construída segundo o padrão vigente no século XIX. A cidade nova possuía ruas retas e largas, prédios neoclássicos, linhas de bonde, iluminação elétrica, interligação às outras partes do país por ferrovia; já Ouro Preto possuía ruas tortas, estreitas e íngremes, arquitetura barroca, iluminação à querosene e estava praticamente isolada dentro de um mar de montanhas.

O objetivo deste trabalho é perceber como as pessoas, favoráveis à manutenção da sede político-administrativa de Minas Gerais em Ouro Preto, criaram estratégias de ação para atingir seus objetivos, e como a ferrovia passou a ter um papel essencial no processo de melhoramento da malha urbana da cidade. A ferrovia passou a ter um papel muito maior dentro da cidade e do contexto político ouropretano e também mineiro, do que era para si destinado inicialmente. Além disso, a ferrovia provocou transformações na vida das pessoas, trazendo facilidades e, em alguns casos, complicações; do dia pra noite as pessoas que

residiam em Ouro Preto passaram a ter acesso rápido ao Rio de Janeiro e a todos os produtos, tanto culturais quanto econômicos, que pudessem ser transportados.

A escolha de Ouro Preto para meu recorte espacial se justifica pela importância que a cidade possui para a história de Minas Gerais. O fato de ter sido capital da província por mais de um século e meio fez com que fosse palco de tantos eventos que repercutiram na história do Brasil, tais como a mineração do ouro e a Inconfidência Mineira; e esta última até os dias atuais é utilizada como símbolo da liberdade. As contradições entre os ideais de cidade e o espaço urbano estabelecido historicamente em Ouro Preto é um bom motor para estudar os impactos que a instalação do ramal ferroviário provocou. O século XIX foi uma época em que várias cidades no mundo estavam passando por reformulações de sua malha. O crescimento populacional e a industrialização forçaram o alargamento das ruas para o transporte de pessoas e mercadorias, além de melhorias no sistema de abastecimento de água e coleta de esgotos para combater as constantes epidemias.

No final desse século algumas cidades brasileiras também passavam por transformações de sua arquitetura, iluminação pública, água e esgotos e Ouro Preto não ficou de fora desse rol. Mas, o interessante é que em Ouro Preto os motivos que levaram à instalação destes equipamentos não tiveram influência gerada pela necessidade criada graças ao crescimento da população, tanto endógeno quanto pela imigração de europeus, ou pela industrialização, ou o crescimento da agricultura e ou comércio, ou mesmo pelo ressurgimento da mineração. A população de Vila Rica (Ouro Preto) após o declínio da mineração passou um período de declínio. Segundo o recenseamento de 1804 existiam 8.990 pessoas residindo na cidade com o predomínio de homens sobre o número de mulheres e de livres sobre escravos.⁴ Nesta data o período que ficou conhecido como ciclo do ouro já havia terminado e a cidade passava por um período de dificuldades econômicas. Após a decadência da extração aurífera a população que não migrou para a região do sertão ou para o sul de Minas Gerais, locais de terras mais férteis, se dedicou ao comércio e à pequena lavoura, além do funcionalismo público do governo da província que continuou na capital.

No censo de 1872 a população de Ouro Preto era de 14.078 pessoas, sendo dividida em 7.701 para a Paróquia de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto e 6.377 para a Paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Antonio Dias.⁵ Nesse período Ouro Preto não se transformou

⁴ MATHIAS, H. G. *Um recenseamento na capitania de Minas Gerais: Vila Rica – 1804*. Rio de Janeiro: Ministério da Justiça/Arquivo Nacional, 1969, p. XXV. O município de Ouro Preto era dividido em várias freguesias, sendo a sede formada por duas, Antonio Dias e Ouro Preto.

⁵ BRASIL, DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICAS. *Recenseamento da população do Império do Brasil a que se procedeu no dia 1º de agosto de 1872*. Rio de Janeiro, 1873-76, pp. 01-2 e 10-11. (9 – Minas Gerais, v. I)

em um pólo industrial, comercial ou agrícola em Minas Gerais. Nada de grandioso acontecia. A cidade continuava com uma vida pacata que, segundo Viana Ribeiro, lembrava a época que Marília de Dirceu ficava “aos oitenta anos acorçada a um canto em um estrado colonial, fiando numa roca fio grosso para um tecido vulgar”⁶

Como uma cidade construída no período de colonização do Brasil pelos portugueses e que surgiu da exploração do ouro do leito de seus rios sofreu com o impacto das idéias sobre cidade? Ouro Preto era a capital da província⁷ de Minas Gerais desde o século XVIII, com uma economia forte, dinâmica, uma elite muito rica e poderosa que conseguia se contrapor ao governo central, uma estrutura social que possibilitava uma grande mobilidade entre os grupos sociais, qualquer um poderia trocar de situação da noite pro dia, dependendo da lavra que a sorte ou sua rede de influências lhe daria, e escravos se alforriavam com mais facilidade que na região açucareira. Uma cidade onde toda sua arquitetura foi construída seguindo os padrões coloniais, sua igrejas, casarões, as casas dos populares, a cidade transpira um ar colonial (não é à toa que ela é considerada hoje um modelo representativo de arquitetura colonial mineira).

O relevo montanhoso – a cidade fica no início da Serra do Espinhaço, um dos divisores de águas do território brasileiro e onde os geógrafos denominaram de mares de morros – determinou que o traçado urbano não seguisse os padrões vigentes nos burgos europeus, mas outra lógica. As casas, ruas, igrejas e prédios públicos seguiam o traçado imposto pelo relevo acidentado. O contato com as idéias de urbanismo vigentes na Europa no século XIX, trouxe às elites mineira e local um impasse: Como construir uma larga e reta avenida sobre morros? Ou pior ainda: Como mudar a lógica do espaço urbano de uma cidade toda, tendo que dominar a natureza e racionalizar a dispersão das ruas? Esses são alguns problemas que alguns dos moradores da cidade enfrentavam neste momento, e que viria a se complicar ainda mais com a Proclamação da República. Como o presidente da Câmara de vereadores Diogo de Vasconcelos salientou, neste momento a cidade tornou-se um símbolo do atraso mineiro; o progresso batia à porta, mas era como se a cidade colonial não se adequasse ao “futuro grandioso” reservado para Minas Gerais no rol dos grandes estados brasileiros, mais especificamente São Paulo, e ao lado das grandes nações européias.⁸ Foi

⁶ MICP – Treze de Março, ano 01, nº 11, Ouro Preto, 01 de janeiro de 1895.

⁷ A palavra “província” será utilizada para designar o estado de Minas Gerais até o período republicano. Esta terminologia será mudada com a nova constituição de 1891, tendo como modelo de divisão administrativa do país o modelo presidencialista dos Estados Unidos, passado a ser denominada pelo termo “estado” e que vigora até os dias atuais.

⁸ Livro de registro de officios e portarias expedidas pela Câmara Municipal (Correspondência do Dr. Diogo Luiz de Almeida Pereira de Vasconcelos), 1892-1893, APMOP, nº de tombo 0950, caixa 20, L 8, pp. 178v – 182. (Na

nesse momento que a proposta de se mudar a capital do estado de Minas Gerais ganharia novamente força. Na tentativa de reverter a situação da cidade, adequando-a às expectativas vigentes no período, algumas intervenções foram feitas no traçado urbano e nas tradições.

Uma saída encontrada, para tentar reverter o quadro de desolação que a cidade enfrentava, era a interligação de Ouro Preto à Estrada de Ferro D. Pedro II, através da construção de um ramal ferroviário. Durante o século XIX a ferrovia teria um papel muito importante dentro da revolução dos meios de transportes, tanto em termos materiais com o transporte de pessoas e mercadorias, quanto culturais com o impacto de uma nova perspectiva do mundo, com a velocidade ou com as pinturas de William Turner e Claude Monet. Os políticos e jornalistas mineiros depositavam uma grande confiança na capacidade da ferrovia em transformar a situação enfrentada por Ouro Preto, isso levaria à canalização dos esforços de melhorar o espaço urbano a orbitar em torno do centro da cidade e do ramal. A minha análise se restringirá às décadas de 1880 e 1890, datas da construção do ramal ferroviário de Ouro Preto e da mudança da capital para Belo Horizonte.

Os trabalhos existentes sobre a cidade se concentram no período do ciclo do ouro, constituindo-se uma bibliografia muito rica, fruto dos trabalhos das pós-graduações do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, especialmente da UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais). Para o período após a decadência também existem vários trabalhos que se restringem à primeira metade do século XIX, sendo os estudos em menor quantidade. Trabalhos que possuem o recorte temporal a partir da segunda metade do século XIX são raros, quase inexistindo, tendo uma grande concentração sobre a política mineira no cenário nacional, e a atuação e composição da elite política regional. Esse fato gera um ponto bom e um ruim. Vou começar pelo bom. O fato de quase inexistir trabalhos sobre a cidade proporciona um argumento para me autorizar a fazer este estudo, fruto de seu caráter inédito. O lado ruim desta moeda é que tudo que eu for falar vai ter que ser a partir de documentos. Esse é um ponto ruim, pois não existindo trabalhos que sistematizem a história da cidade, torna-se um desafio saber como era a sua economia, política, população, divisão social, vida urbana, comércio, agricultura, meios de transporte. Resumindo, saber como era a Ouro Preto do final do século XIX dependerá basicamente de todo o levantamento feito a partir de documentos, bem como da comparação com outras cidades. Existem alguns trabalhos sobre a cidade de

Ouro Preto do final do XIX, se não exclusivo do período, pelo menos pinçam alguma coisa sobre.

Vou começar pelo trabalho de Rodrigo Meniconi,⁹ uma dissertação de mestrado em arquitetura e urbanismo pela UFMG, onde o autor está interessado em discutir a trajetória percorrida pela cidade, desde sua fundação até a sua transformação em monumento histórico no século XX. O autor partirá da premissa que a cidade se conservou porque a capital do estado de Minas Gerais não continuou em seu seio. Para tal, faz uma breve descrição da formação urbana nos primórdios da mineração, passando pela sua modernização no final do Império e início da república, terminando com as discussões e as iniciativas dos modernistas e políticos para a transformação da cidade em patrimônio histórico. No período que meu trabalho intersecciona com o de Meniconi, ele cita algumas grandes intervenções como a instalação do ramal ferroviário e da Escola de Minas e analisa um plano elaborado pelo engenheiro Blaksley desenvolvido para ser colocado em contraposição ao realizado pela equipe de Aarão Reis para escolher o local destinado à construção da nova capital. O relatório elaborado por Blaksley tem como parâmetro os mesmos critérios utilizados por Aarão Reis, e visa demonstrar que nas intermediações de Ouro Preto existiam locais onde a cidade poderia se expandir, construindo um bairro segundo os modelos higienistas vigentes. Desta forma, o trabalho de Meniconi não versa sobre Ouro Preto e sim sobre um possível bairro que poderia ser criado caso a capital continuasse no mesmo local.

Outro trabalho é o de José Murilo de Carvalho¹⁰ sobre a Escola de Minas. O autor também não está interessado na cidade e sim na Escola. O trabalho partiu de um convite feito por professores da instituição e possui caráter de um relatório que poderia explicar a criação e consolidação, os fundamentos iniciais, o impacto da Escola, o destino dos ex-alunos, as possíveis causas do declínio de sua importância e da qualidade do ensino, e algumas possíveis soluções para os problemas enfrentados. O recorte cronológico irá da fundação até a década de 1970. A Escola de Minas foi fundada em 1876 pela iniciativa de D. Pedro II. Não existiam demandas no Império por uma instituição com tal caráter de ensino e muito menos na província. Existia apenas o interesse das elites locais por uma instituição de ensino superior, mas até o momento nenhuma atitude havia sido tomada. Carvalho demonstra algumas variáveis que contribuíram para o surgimento da Escola, mas chega à conclusão que foi o interesse pessoal do Imperador e a sua admiração pela cultura francesa e pela ciência que o

⁹ MENICONI, R. O. de M. *A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto*. Dissertação, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte: Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFMG, 1999.

¹⁰ CARVALHO, J. M. de. *A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

levou à criação. Para explicar sobre o funcionamento da Escola dissertará sobre o papel fundamental do criador, fundador e, por muito tempo, diretor Henri Gorceix, um francês indicado por um amigo do Imperador como altamente capacitado para a função. O interessante do trabalho de Carvalho é o esclarecimento dado sobre o funcionamento da Escola de Minas e sua atuação na formação de engenheiros que foram de fundamental importância para a política mineira e nacional. Algumas pistas são deixadas pelo caminho sobre a atuação dos alunos na cidade, mas bastante poucas, e sobre a participação destes profissionais na cidade ele nem faz menção.

Outro trabalho é a dissertação de mestrado em Literatura Brasileira de Maria Ferreira.¹¹ A autora está interessada em discutir o impacto da mudança da capital sob a opinião de um cronista do jornal *O Estado de Minas*, utilizando a coluna que Aurélio Pires escrevia para o jornal. Ao invés de atingir o seu objetivo a autora se dedica muito mais a discutir a função de um cronista a partir de uma bibliografia existente. O texto também possui vários vícios advindos da leitura de livros que tratam sobre a *belle époque* na Europa, Rio de Janeiro e São Paulo. Já que basicamente inexistem trabalhos sobre Ouro Preto no final do século XIX a autora não teve auxílio de uma bibliografia que fornecesse informações sobre a cidade onde seu cronista viveu parte de sua vida até se mudar para Belo Horizonte. A modernidade vivenciada em Ouro Preto teria as mesmas características que nas outras partes do mundo e do Brasil. Não existem em seu trabalho indicações de que em Ouro Preto não existam demandas sociais, devido ao crescimento populacional ou industrial, que tornariam necessárias intervenções em seu espaço urbano como aconteceu em várias cidades. É como se a modernização do espaço urbano, ou melhoramentos com seus contemporâneos a denominavam, tivesse um plano pré-definido. A autora não contextualiza seu cronista, Aurélio Pires; não há no trabalho informações de que ele era um farmacêutico e atuava como professor secundarista, e que possuía idéias republicanas – fato que influenciaria a sua opinião sobre a cidade.¹² Desta forma, como este trabalho possui como fonte principal apenas uma face da moeda, a opinião de um republicano, ele tem estampado a efígie da República em suas linhas. Fato que poderia ser amenizado se a autora inserisse informações sobre a vida de seu informante. A supressão se justifica talvez por não serem intensas preocupações dos estudos

¹¹ FERREIRA, M. A. da C. G. *O guardador da memória urbana: traços ligeiros em crônicas de Ouro Preto*. Dissertação, Mestrado em Literatura Brasileira, João Pessoa: Departamento de Letras da Universidade Federal da Paraíba, 2002.

¹² As informações sobre a vida de Aurélio Pires foram retiradas de sua autobiografia: PIRES, A. *Homens e fatos de meu tempo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939.

literários como é para os historiadores a relação entre a história de vida das pessoas e a sua influência nas atitudes e opiniões.

Existe também o trabalho de Patrícia Vargas¹³ sobre a mudança que as elites mineiras e locais tentaram implementar, e aparentemente conseguiram, do entrudo para o carnaval. O trabalho pretende abranger Minas Gerais, mas devido ao caráter da documentação utilizada, principalmente jornais de origem ouropretana, Vargas fornece algumas informações sobre este evento em Ouro Preto. Esta festa portuguesa e tradicional, de gosto popular, mas que também contava com a participação da elite, foi encarada no decorrer do século XIX como algo incivilizado. Um dos brinquedos prediletos do entrudo era, além da prática comum de jogar água, as famosas bexigas. Este brinquedo não era nada mais que tripas de animais cheias de urina atiradas contra as pessoas que junto com a água as encharcavam pelas ruas da cidade. Com a introdução de novos hábitos considerados mais civilizados a elite achará o entrudo prejudicial para a sociedade. Vários esforços foram feitos para a introdução de uma festividade na mesma época que a celebração do entrudo. O adotado foi o modelo do carnaval europeu, mais especificamente o de salão, mas as coisas não foram tão fáceis assim, como a promulgação de um decreto. Mesmo sendo proibido, as práticas do entrudo ainda seriam atuadas pelas ruas da cidade, sendo que com o passar do tempo o carnaval ganhará um caráter de rua, mas sem água e bexigas.

Contudo, os principais trabalhos sobre a cidade de Ouro Preto e a mudança da capital são o de Resende¹⁴ e o de Fonseca¹⁵. Resende busca demonstrar a tese de Afonso Arinos de que a mudança da capital foi fruto da emersão de grupos econômicos marginais ao cenário político mineiro após a Proclamação da República, e que a escolha de Belo Horizonte teve participação muito importante dos partidários da permanência da capital em Ouro Preto. Já Fonseca trabalha principalmente com jornais de Ouro Preto e alguns de outras localidades; com alguma documentação produzida pela Intendência; com um livro histórico e de memórias feito por Abílio Barreto; e com o livro confeccionado para a comemoração do aniversário de Bi-centenário da criação da cidade. O trabalho centra-se na resistência promovida pelos partidários da permanência da capital passando pelos argumentos econômicos e históricos utilizados pelos jornais, até às intervenções no alinhamento das casas, calçamento de ruas,

¹³ ARAÚJO, P. V. L. de. *Folganças populares: festejos de entrudo e carnaval em Minas Gerais no século XIX*. Dissertação, Mestrado em História, Belo Horizonte: Departamento de História, Filosofia e Ciências Humanas da UFMG, 2000.

¹⁴ RESENDE, M. E. L. de. *Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte*. s/ed: São Paulo, 1974, p. 601.

¹⁵ FONSECA, J. F. de M. *Tradição e modernidade: a resistência de Ouro Preto à mudança da capital*. Dissertação, Mestrado em História, Belo Horizonte: Departamento de História, Filosofia e Ciências Humanas da UFMG, 1998.

concertos de encanamentos de água e esgotos, abertura de ruas e várias propostas de melhoramentos urbanos implantados pela Intendência Municipal. Todos os argumentos e atitudes são analisados pela autora a partir do prisma da civilização, progresso e modernização. Estas intervenções tiveram um caráter aleatório, sem nenhuma objetividade, sendo executadas ao acaso, sem nenhum plano de gestão.

Esta é basicamente toda a bibliografia sobre a Ouro Preto no final do XIX. Vários trabalhos tratam da questão da mudança da capital e um analisa especificamente as estratégias de resistência da Intendência Municipal para evitar a perda do título. Mas eu acredito que os melhoramentos urbanos promovidos pela Assembléia Legislativa, Câmara e Intendência Municipal tiveram a intenção de interligar a cidade ao resto do país pela ferrovia e esta agiu como um centro gravitacional, atraindo a execução de reformas urbanas para o seu entorno. Acredito que, em um primeiro momento, a ferrovia teria o objetivo de alavancar o desenvolvimento econômico de Ouro Preto, dando novo fôlego à cidade como porta de escoamento dos produtos da região. No segundo momento, após a Proclamação da República, a cidade estaria ameaçada em perder o direito de ser a capital do estado por não possuir condições para se desenvolver. Isso levou as autoridades públicas a tomarem medidas para melhorar o espaço urbano ouropretano.

Para o desenvolvimento deste trabalho utilizarei a documentação produzida pelo município durante a gestão da Câmara e da Intendência Municipal de Ouro Preto. As atas das sessões são de suma importância por centralizar todas as discussões promovidas pelos vereadores e intendentes. As reclamações da população que eram feitas por meio de ofícios ou oralmente também eram registradas. Por exemplo, todo pedido encaminhado para a administração, podendo ser dos fiscais distritais ou de cidadãos ou de comerciantes, ou de industriais, era avaliado por uma comissão e a homologação da decisão realizada pelo voto dos vereadores, tudo devidamente anotado pelo secretário. Dessa forma, as atas possibilitam visualizar de maneira global as demandas da cidade e de seus moradores e as atitudes tomadas pela Câmara, além de direcionar na consulta das outras espécies documentais, como algum pedido dos moradores, ficando mais fácil encontrá-lo pelas referências presente nas atas. Os registros de ofícios e correspondências contribuem para perceber as demandas da cidade além das discussões da municipalidade. As provisões de termos de aforamentos serão úteis para perceber a intenção das pessoas em construir, e em qual parte da cidade.

Pelo fato de ter sido a capital do estado até 1897, Ouro Preto sempre aparecerá nos Relatórios de Presidentes de Província. O interessante de utilizar os relatórios é que eles ajudam a perceber as diferenças e semelhanças dos projetos para a cidade de outro grupo,

cujos interesses de algumas pessoas convergiam e de outras divergiam da dos ouropretanos. Além disso, é possível vislumbrar os projetos para o estado, como o de integração das regiões quase que inexploradas, tendo a construção de ferrovias como ponto principal. Diferentemente das atas da Câmara, que são produzidas a partir do filtro do secretário, das discussões travadas pelos vereadores da cidade, os relatórios são discursos do presidente da província à Assembléia Legislativa proferidos na conclusão do período de gestão. Eles são elaborados a partir dos relatórios encaminhados ao presidente pelos responsáveis das diversas repartições públicas. Dessa forma, o relatório do presidente possui o viés dos interesses expressados por estes administradores. Estes estarão interessados em trazer o máximo de recursos para as suas pastas tendo em vista a realização de uma ótima gestão. Dependendo dos interesses em jogo, os responsáveis darão ênfase em determinados pontos e esconderão o que não querem que seja visto. Da mesma forma, o presidente ao escrever seu relatório terá em mente que deve convencer a Assembléia de que a sua administração foi a melhor que ele e os recursos puderam fazer. Ele dava ênfase aos pontos que achava mais pertinente e escondia ou dava poucos dados sobre o que achava menos importante. É claro que o relatório possui uma estrutura básica, devendo contemplar todas as pastas da administração e dar uma visão ampla para o próximo presidente da situação da província, mas existem os vários interesses das várias pessoas envolvidas interferindo na sua elaboração. Alguns relatórios possuem em anexo os relatórios e mapas enviados ao presidente pelos administradores, isso torna possível o acesso à opinião e demandas expostas por estes, vendo a informação antes de ser filtrada pelo presidente.

Os jornais serão úteis por possibilitarem o acesso aos interesses e demandas de outras pessoas que residiam em Ouro Preto, além de informações sobre o cotidiano da cidade. Estas fontes também possuem alguns vieses. Os jornais irão variar a sua opinião sobre a política local, denunciando ou não, elogiando ou não a administração pública a partir da filiação estabelecida com as elites locais. Mas pelo menos um motivo unirá as opiniões: a mudança da capital. Basicamente todos os jornais produzidos em Ouro Preto eram a favor da permanência da capital na cidade e a necessidade de melhoramentos urbanos.

O interessante de contrapor os vestígios deixados nestas várias espécies documentais é a diferença dos grupos sociais das pessoas que as produziram. No caso da documentação da Câmara Municipal são pessoas ligadas à elite econômica e política local; os relatórios de presidentes de província são produzidos pelo mesmo grupo só que agora é estadual; os jornais são produzidos por letrados, ou intelectuais muitas vezes formados pela Escola de Minas ou pela de Farmácia.

Estas questões serão tratadas dentro de três capítulos. O primeiro visa perceber a opinião dos políticos mineiros e jornalistas sobre a ferrovia, buscando entender a importância que a instalação do ramal teria em Ouro Preto. Para tal, utilizarei os relatórios dos presidentes de província e jornais da cidade. Logo que a Estrada de Ferro D. Pedro II atingiu a divisa do Rio de Janeiro com Minas Gerais a Assembléia Legislativa mineira tratou de interligar algumas partes da província por esse meio de transporte. Nessa mesma época queriam trazê-la até Ouro Preto só que as dificuldades não permitiram. Concomitante ao crescimento das linhas férreas pela província os jornais propagandeavam as constantes descobertas da ciência em torno da ferrovia e a sua expansão pelo mundo, o que ajudará na compreensão da importância da ciência e do progresso para estas pessoas.

O segundo capítulo objetiva demonstrar como a ferrovia mudou as intervenções urbanas realizadas na cidade. A idéia de se transferir a sede da capital de Minas Gerais para outra parte da província forçou a Intendência a realizar as constantes reclamações que os moradores, os políticos, os jornalistas e os visitantes faziam constantemente. A situação do calçamento, o abastecimento de água e esgoto e a iluminação pública deveriam passar por melhoramentos tendo como objetivo modificar a apresentação da cidade que os visitantes teriam, adequando-a com as principais cidades no mundo. Ouro Preto era considerada uma cidade feia, suja, insalubre, com ruas tortas e casas antigas, com uma população de péssimos hábitos e a administração pública tomaria medidas para tentar reverter essa situação.

O terceiro capítulo tentará lançar luz sobre alguns dos impactos que a ferrovia teve sobre a vida das pessoas. Iniciarei com a facilidade de circulação de doenças altamente infecciosas como a varíola; passarei pela expectativa que a maior circulação de jornais cariocas provocou na vida dos ouropretanos, tendo em vista os eventos ocorridos durante a Revolta da Armada; analisarei o aumento de anúncios nos jornais ouropretanos de comerciantes cariocas e de novos produtos; e, por fim, mostrarei como a constância no horário de chegada dos viajantes à cidade criou o hábito de recebê-los na plataforma de embarque ou de realizar o ritual de despedida no mesmo local.

Capítulo I

1 – A FERROVIA E O IMAGINÁRIO: ALGUMAS PERCEPÇÕES

O mundo em 2500

É de um jornal estrangeiro a seguinte e interessante fantasia, do que será o mundo em 2500.

“A cena se passa no gabinete de estudo de um Dr. na Austrália. Telegrafa ele para o departamento dos criados; logo em seguida, aparece João, saindo de um cano, soprado pela pressão do ar.

— João, ordena o Dr., vá à cocheira e encha o balão da família; minha senhora e filhas voarão hoje, às 4 horas para Calcutá, onde tem de assistir a um baile em casa do Sr. Johnson. Limpe depois e encha também meu balão pequeno; quero voar para a praça de Londres; às 4 horas estarei de volta; tenciono acompanhar a senhora a uma centena de léguas. Ela tem de voltar às 2 horas da madrugada; se estiver muito escuro, acenda a luz elétrica de modo que ilumine umas trezentas léguas.

Amanhã espero vários amigos de Hong Kong e São Francisco, não te esqueças de telegrafar para Paris, a Chevet, sobre os pasteis a Napoleão XVIII, os quais deverão aqui estar às 5:30 horas, bem quentinhos.

João sumiu-se pelo cano abaixo e o Dr. foi à lente de um telescópio continuar, por meio de um *grafono, máquina de escrever*, a transcrição de medicina prática, cujo original um correspondente seu, morador da Lua, expunha-lhe como objetivo para ser copiado.”¹⁶

Após o término do que a historiografia clássica convencionou chamar de ciclo do ouro na região das minas, Ouro Preto passou por difíceis momentos econômicos. Não apareceram outros produtos para dar sustentação à economia de sua região como em outras partes da província. São João Del Rei, além de sua atividade mineradora, possuía produção agrícola, pecuária e posição privilegiada na rota do comércio de bens e alimentos, tendo nestes uma válvula de escape para minimizar os impactos da crise do ouro.¹⁷ O mercado do sul de Minas Gerais sobrevivia do abastecimento da região mineradora com gêneros de primeira necessidade, diversificou sua produção com o cultivo do café para o mercado externo.

Uma das conseqüências da crise da mineração foi a transferência de parte do contingente de escravos da região para outras partes da província e da federação brasileira. O levantamento feito por Borges Martins demonstra a transferência da mão-de-obra escrava pela maioria das cidades da região Metalúrgica-Mantiqueira entre 1873 e 1886, sendo que Ouro Preto teve um coeficiente negativo durante todo o período. Já a maioria das cidades que compunham as regiões cafeeiras – Mata e Sul – teve um crescimento positivo nas suas

¹⁶ HPEMG – Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano VIII, nº 106, sábado, 22 de agosto de 1885, JOP 31-6.

¹⁷ GRAÇA FILHO, A. de A. *A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais*: São João Del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume, 2002.

importações de escravos. Dos municípios pesquisados por Borges Martins, 34 eram importadores líquidos de escravos e, destes, apenas cinco estavam na região cafeeira.¹⁸

O grosso da economia da Minas no século dezenove, onde a vasta maioria dos escravos estava empregada, não se compunha de *plantation* nem era orientada para exportações. Isolamento de mercados externos à província, diversificação e auto-suficiência eram suas características principais. Minas tinha um dos mais baixos níveis de exportações *per capita* no País, e esse nível declinou em termos reais ao longo do século. A grande lavoura exportadora permaneceu confinada a uma pequena área e o cerne da economia provincial consistia de unidades agrícolas diversificadas internamente – produzindo para seu próprio consumo e vendendo os excedentes eventuais em mercados locais e regionais.¹⁹

Mesmo Minas Gerais possuindo uma economia voltada para a agricultura de subsistência que possibilitava a expansão seu plantel escravista, demonstrando certa dinâmica econômica, a elite²⁰ mineira possuía um “diagnóstico pessimista, amplamente compartilhado, acerca da realidade econômica e social do estado, a qual era assinalada por estagnação e mesmo decadência econômica e demográfica”. Essa percepção era embasada na confrontação da visão que a elite tinha do presente com a prosperidade vivenciada durante o período áureo da mineração; ou quando o crescimento da economia mineira era comparado com o de outras províncias do país, vindo a perceber que ele se dava em menor escala.²¹ Wirth, realizando uma análise a partir da Proclamação da República em 1889 até 1930, percebe que em Minas Gerais predominou um “crescimento econômico moderado”, enquanto que São Paulo crescia de maneira acelerada. “Em suma, a economia expandiu-se mas sem muita rapidez, de forma que os mineiros tiveram de viver com a situação de relativo declínio.” Essa posição de perda na corrida pelo primeiro lugar em importância econômica e política na federação brasileira gerou grandes preocupações nos políticos mineiros.²²

Na tentativa de superar esse atraso e recuperar seu posto de destaque no âmbito nacional, os políticos mineiros implementaram várias medidas buscando a retomada do

¹⁸ MARTINS, R. B. Minas Gerais, Século XIX: Tráfico e Apego à Escravidão numa Economia Não-Exportadora. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo, Instituto de Pesquisas Econômicas, vol. 13, nº 1, jan.-abr. 1983, p. 201-2. Cf. a tabela 7. Borges Martins dividiu a província em nove regiões, Metalúrgica-Mantiqueira, Mata, Sul, Alto Paranaíba, Oeste, Triângulo, São Francisco-Montes Claros, Paracatu, Jequitinhonha-Mucuri-Doce, sendo que em cinco a transferência de cativos teve saldo positivo.

¹⁹ Idem., *ibidem.*, p. 209.

²⁰ Tenho aqui como elite pessoas que possuíam cargos políticos, poder econômico ou eram letrados, como os jornalistas.

²¹ Cf. DULCI, O. S. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999, pp. 38-9. Essa comparação foi confirmada pelo trabalho de Wirth: “O estado vizinho, São Paulo, progrediu mais do que Minas na década de 1890 e, após esta época, a distância entre as duas economias ampliou-se ainda mais. Em 1920, o produto agrícola e industrial bruto de São Paulo era o dobro do de Minas.” Cf. WIRTH, J. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação brasileira, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 39.

²² WIRTH, J. *Op. cit.*, pp. 75, 307.

desenvolvimento econômico e social da província. Tendo como crença que a situação apenas se reverteria caso a população fosse retirada do “obscurantismo”, centraram suas discussões em dois pontos de ação: a educação e os caminhos de ferro. Aqui me centrarei na análise do segundo fator. Essas escolhas não eram aleatórias, justificando-se por tudo que a ferrovia representava no mundo do século XIX: desenvolvimento econômico, transporte facilitado de produtos e pessoas pelo continente, o “progresso social”. A elite mineira via na ferrovia o propulsor que precisava para alavancar o desenvolvimento econômico que desde o declínio do ciclo do ouro ela via se esmaecendo até chegar à estagnação. A ferrovia, juntamente com o motor a vapor, e posteriormente, a eletricidade, foram os grandes responsáveis pelo desenvolvimento industrial dos países ao norte do equador. Dessa forma, porque o de Minas Gerais deveria ser diferente? Convictos desse suporte teórico, os políticos mineiros começaram a legislar na esperança de promover as mudanças necessárias.

Neste capítulo, pretendo analisar anúncios de jornais mineiros que possuíam seu centro de impressão e divulgação na cidade de Ouro Preto – apesar de circularem por outras cidades da província – buscando perceber como a propaganda em torno da ferrovia foi traçada e a atuação dos políticos em relação à sua instalação. A divisão dos sub-capítulos foi escolhida de maneira que demonstrasse os interesses de grupos sociais distintos, mas que formam o que pode se chamar de elite em Minas Gerais, políticos, letrados e funcionários públicos. A primeira parte foi dedicada à análise de jornais, buscando perceber a posição de um grupo de letrados em relação às inovações tecnológicas desenvolvidas para as estradas de ferro e para tal utilizei essencialmente jornais. A segunda parte é dedicada à posição da elite política mineira em relação aos caminhos de ferro, tendo como foco de análise as discussões da Assembléia Legislativa mineira. Essa divisão não exclui a possibilidade de pessoas fazerem parte dos dois grupos ou de transitarem entre eles, como o caso de Crispiniano Tavares que era um engenheiro formado pela Escola de Minas, que exercia a profissão na secretaria de obras públicas e publicava crônicas em vários jornais de Minas Gerais.

1.1 – Notícias sobre a ferrovia nos jornais de Ouro Preto

Durante o século XIX, os jornais possuíam uma função social muito interessante, sendo o local que vários atores, que faziam ou não parte do grupo hegemônico, poderiam discutir literatura brasileira e estrangeira, problemas mundiais, nacionais e regionais; poderiam falar mal das atitudes dos políticos, da vida alheia, obter informações sobre vendas, advogados, casas de câmbio através de anúncios, dentre várias outras possibilidades que com

o passar do tempo eram colocadas ao alcance das pessoas. Neste capítulo especificamente, discorrerei sobre as notícias que trataram das descobertas da ciência²³ e do desenvolvimento dos caminhos de ferro no Brasil e no Mundo.

Essa escolha se justifica pela aparente coincidência entre a grande publicação de notícias sobre ferrovias no mundo durante o período de construção do ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II em Ouro Preto. Durante a década de 1870 a concentração das discussões era em âmbito técnico, discutindo-se viabilidade econômica de determinado traçado, diferença de bitolas, etc. Já na primeira metade da década de 1880, essas discussões perdem força, aparecendo de maneira esporádica. Na segunda metade desta década, as notícias científicas ligadas à ferrovia aparecem de maneira surpreendente. Basicamente todos os jornais publicados em Ouro Preto dedicavam parte de suas notícias aos eventos que estavam acontecendo pelo mundo, com grande ênfase na ciência. Apareciam notícias das mais variadas descobertas científicas possíveis, como máquinas de chocar ovos, pára-raios, utilização de iluminação elétrica no Canal de Suez, no tratamento de cegos, utilização de eletroímã na retirada de objetos metálicos de corpos de pessoas vivas, na iluminação das carruagens de Paris, a invenção do cobertor, leque, navio e papel elétricos, o gás acetileno. Porém, notícias sobre descobertas científicas ligadas aos caminhos de ferro concentraram-se no ano de 1886, período que se acreditava que os trabalhos na construção do ramal ouropretano seriam terminados. Seria apenas uma coincidência?

1.1.1 – O mundo se rende aos caminhos de ferro

Desde a inauguração do primeiro caminho de ferro no mundo, no início do século XIX, o mundo ficou perplexo, a exemplo do reverendo Edward Stanley, na inauguração da linha Liverpool-Manchester em 15 de setembro de 1830, onde compareceram 400 mil pessoas para assistir o espetáculo da viagem inaugural. Segundo Hardman “As impressões que teve [...] sugerem a força do impacto cultural desencadeado por aqueles novos artefatos de ferro.”²⁴ As pessoas reagem com uma mistura de vários sentimentos, como indignação, espanto e encantamento, frente aos novos inventos que passavam a fazer parte de seu cotidiano. O nosso reverendo foi assistir à inauguração da linha ferroviária que ligaria duas

²³ Para uma leitura interessante, para não dizer divertida, sobre as descobertas da ciência durante o século XIX, com seus sucessos e insucessos, ver COSTA, Â. M. da & SCHWACZ, L. M. *1890-1914: No tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

²⁴ HARDMAN, F. F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 24.

das principais cidades inglesas, Liverpool e Manchester, cidades participantes da produção têxtil da Inglaterra, e dizendo não ter palavras para descrever o que via, assim discorreu:

Não há palavras que possam dar uma idéia adequada da grandiosidade (não posso usar palavra menor) de nosso progresso. A principio era relativamente lento; mas logo sentimos que estávamos *em marcha*, e então todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos é impossível colocar-se.²⁵

O reverendo Edward Stanley não sabia descrever com precisão os sentimentos que experimentou naquele momento. Ao andar de trem, podendo ser essa a sua primeira vez, ele percebeu o mundo de uma forma nunca antes conseguida. A velocidade atingida pelo trem possibilitou uma sinestesia nunca antes alcançada pelo reverendo, bem como pela grande maioria das 400 mil pessoas que foram ao local assistir à inauguração da estação. Mas não entrarei nesta análise sobre as mudanças de caráter sensorial possibilitadas pela ferrovia.²⁶ Para o propósito que estabeleci aqui, o interessante do discurso do reverendo Edward Stanley é a constatação de que, após o veículo entrar em movimento constante, atingindo a velocidade média e constante para o percurso, as pessoas que experimentavam a viagem pela primeira vez estavam dando conta de que “[...] a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade [...]”, sendo impossível descrever com palavras as sensações e experiências possibilitadas pelo desenvolvimento humano.

Possivelmente, era essa a sensibilidade vivenciada pela maioria dos países que compunham o mundo ocidental, mais especificamente a dos países industrializados ou dos que estavam em processo. O capitalismo possui uma característica que nenhum sistema vivenciado-criado/criado-vivenciado pelo homem jamais conseguiu desenvolver: a imensa e intensa capacidade de transformar a natureza. O desenvolvimento rumo a um mundo melhor “[...] parecia tão patente que a mudança significava avanço, que a história [...] parecia sinônimo de progresso. O progresso era medido pela curva sempre ascendente de tudo que pudesse ser medido, ou que os homens escolhessem medir. O aperfeiçoamento contínuo, mesmo das coisas que obviamente ainda precisavam ser aperfeiçoadas, era garantido pela experiência histórica.”²⁷

²⁵ STANLEY, Edward. *An accurate description of the Liverpool and Manchester Railway*. In: Blackwood Magazine, Liverpool, 1830. Apud.: HARDMAN, F. F. *Ibidem*.

²⁶ Para uma análise mais acurada sobre o impacto das estradas de ferro em âmbito sensorial ver HARDMAN, F. F. *Op. cit.*, pp. 23-48. Mais especificamente o primeiro capítulo: “Chuva, vapor, velocidade: Projeções à sombra do mecanismo”.

²⁷ HOBBSAWN, E. J. *A era dos impérios, 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pp.46-7.

Em um futuro que acreditavam não estar muito distante, ou que já poderiam estar vivenciando, tudo poderia se transformar. Era no desenvolvimento tecnológico, no crescimento da produção material e da comunicação que o progresso era mais evidente e se fazia presente. Ferro, aço e vapor imperavam sobre a maquinaria moderna. A ferrovia e a navegação a vapor haviam reduzido para uma semana as viagens inter ou transcontinentais.

Convivendo ao lado de todo esse progresso estava o atraso de alguns países. A definição de “Europa” englobava além dos países da Europa central e noroeste – parte onde o desenvolvimento econômico foi mais intenso – a região meridional, que teve um importante papel no início do desenvolvimento capitalista, mas que desde o século XVI pararam de crescer, e também, os países da Península Ibérica e Itálica que formaram o primeiro império ultramarino europeu. Além destes países claramente “europeus”, na faixa leste do continente existia os povos pertencentes ao antigo Império Otomano que, aos poucos, foram expulsos pelo Império Habsburgo e Russo. Desta forma, grande parte do que se pode considerar como “Europa” estava à margem do centro de desenvolvimento capitalista e da sociedade burguesa. A maioria dos países Europeus era essencialmente agrária. Apenas em seis países a agricultura empregava menos de 50 por cento da mão-de-obra masculina, sendo os países que formaram o núcleo do desenvolvimento do capitalismo mais antigo, a Alemanha, Bélgica, França, Grã-Bretanha, Holanda e Suíça. Destes, apenas a Grã-Bretanha empregava cerca de 15 por cento, e, nos outros países variava entre 30 e 45 por cento da mão-de-obra empregada na agricultura.

Mas não é essa Europa que interessava aos políticos mineiros. Não foi a partir dela que a identidade do Ocidente foi criada, mas sim da parte que possuiu um desenvolvimento mais acelerado econômico, político e cultural. Hobsbawn afirma que, nos anos de 1880, além de ser o núcleo original do desenvolvimento capitalista dominando e transformando o mundo, a Europa era “[...] a peça mais importante da economia mundial e da sociedade burguesa.”²⁸ Mesmo a Rússia, sendo inferior economicamente frente aos Estados Unidos, era uma potência cultural, tendo a capacidade e qualidade de produzir excelentes escritores como Dostoievsky (1821-1881), Tolstoi (1828-1910), Tchekov (1860-1904), Tchaikovsky (1840-1893), Borodin (1834-1887) e Rimsky-Korsakov (1844-1908).

Em 1880 na Europa existiam 100 mil locomotivas que puxavam quase 2,75 milhões de carros e vagões. Era uma imensa rede de trilhos que cruzavam o continente europeu vencendo os obstáculos impostos pela natureza.²⁹ Não existiam montanhas, rios, lagos ou

²⁸ Idem, p. 36.

²⁹ Idem, p. 48.

rincões que ficassem isolados com a força de tantos cavalos puxando o povo e a produção. Em toda parte, o homem europeu poderia ver o brilho reluzente dos trilhos de aço expostos ao sol e a fumaça que saía pelas chaminés das locomotivas que, escreviam de branco as linhas do progresso. Mesmo nos locais de mais difícil acesso as locomotivas puxariam o progresso, ainda que por sobre aterros, pontes, viadutos, túneis – construções elaboradas por engenheiros, os novos detentores do saber técnico e científico – poderia dominar e superar os obstáculos impostos pela natureza até então. Não havia lugar onde o homem moderno europeu não se sentisse capaz de ir e conquistar.

Os trens alcançavam os centros das grandes cidades européias, onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias gigantescas e deslumbrantes, e, interligavam os mais remotos cantos das áreas rurais, levando pessoas, mercadorias e idéias, para locais onde não penetrava nenhum vestígio da civilização européia do século XIX. Quase 2 bilhões de pessoas viajavam por ano pelas ferrovias, sendo que a Europa e América do Norte concentravam a grande parte desta cifra, 72 e 20 por cento, respectivamente.³⁰ As companhias de estradas de ferro eram as maiores empresas da economia capitalista, tendo sua malha de trilhos espalhados pela extensão quase igual à de um país. Em 1890, a *London and Nort Western Railway Company*,³¹ por exemplo, controlava 65 mil operários, num sistema de 7 mil quilômetros de linha e 800 estações.³² A Ferrovia Transiberiana construída na Rússia, entre 1891 e 1916, tinha mais de 9 mil quilômetros e ligava o coração do Império – a cidade de Moscou – ao extremo oriente no mar do Japão – a Vladivostok. Com a sua conclusão, seria possível viajar de Paris ao extremo da Rússia, na Ásia, em quinze ou dezesseis dias.³³

Este rápido e prodigioso desenvolvimento justifica a afirmação que faz Possas, quando diz que a ferrovia foi a mais importante invenção tecnológica da sociedade capitalista moderna. A autora denomina as estradas de ferro de “abstrato do mundo”, que representa “[...] um espetáculo-síntese repleto de imagens que se generalizaram pelo planeta como uma verdadeira religião terrena e material, em que os homens acreditavam serem governados por algo que, na realidade, eles próprios inventaram.” A esperança que o homem colocou sobre as costas da ciência foi tamanha que Possas continua afirmando: “Mas [os homens] acabaram por ser arrastados pela sua criação, um poder que ao mesmo tempo alienava e suprimia a

³⁰ Idem.

³¹ Companhia de Estradas de Ferro de Londres e do Noroeste.

³² HOBSBAWN, E. J. *Op. cit.*, p. 178.

³³ Idem, p. 30.

condição do real, que se empobrecia e se fragmentava pelo consumo de imagens e mais imagens. Tudo isso, porém, os surpreendia.”³⁴

Não seria sem razão que o historiador francês Marc Bloch escreveria a frase em sua célebre obra sobre o fazer histórico, enquanto estava preso pelo regime nazista graças à sua atuação na frente de libertação da França: “O homem passa seu tempo a montar mecanismos dos quais permanece em seguida prisioneiro mais ou menos involuntário.”³⁵ Esta afirmação não deve ter sua origem do desenvolvimento ferroviário, mas sim nas incríveis máquinas de guerra de Hitler e que só poderiam ser transportadas devido à interligação dos territórios pelos caminhos de ferro. Esse desenvolvimento não havia sido tão remoto. Possas afirma que “A conquista do globo por meio da estrada de ferro deu-se entre 1850 e 1900: ‘meio século que merece o nome de railway age’ [...]”³⁶

É justamente nesse período que o Brasil começou a desenvolver o seu sistema ferroviário. O decreto que autorizava a concessão de direitos para interligar a Corte com Minas Gerais e São Paulo foi promulgado em 26 de junho de 1852. A primeira iniciativa para o desenvolvimento dos caminhos de ferro foi realizada durante a regência de Feijó, seis anos depois da criação da locomotiva por Stephenson. Em 31 de outubro de 1835, um decreto autorizava a concessão de privilégios para alguma companhia que se incorporasse com tal fim. Inspirados na atitude dos norte-americanos, tentou-se atrair capitais europeus encarregando o marquês de Barbacena para a realização de estudos das condições no mercado inglês e a criação de uma companhia que se responsabilizasse pelo empreendimento. Porém, essa primeira tentativa não teve resultados positivos, não conseguindo que a Inglaterra se interessasse em realizar os investimentos necessários. Foi apenas em 1855 que se conseguiu dar execução aos planos de construção da estrada de ferro, contratando um empreiteiro que seria responsável pela 1ª seção, sendo a linha da então Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurada em 1858.³⁷

O desenvolvimento das estradas de ferro no mundo não deixou de ser propagandeado nos jornais de Ouro Preto. Na Assembléia Legislativa a questão do desenvolvimento dos caminhos de ferro era encarada como uma “questão de atualidade em todos os países e de máxima urgência entre nós.”³⁸ O desenvolvimento dos caminhos de ferro pelo mundo era

³⁴ POSSAS, L. M. V. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: EDUSC, 2001, p. 53.

³⁵ BLOCH, M. L. B. *Apologia da história. O ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2001, p. 63.

³⁶ POSSAS, L. M. V. *Op. cit.*, p. 54.

³⁷ EL-KAREH, A. C. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

³⁸ Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883.

discutido tanto na esfera da Assembléia Legislativa quanto nos jornais. Essa discussão ficou ainda mais intensa na época em que se iniciou a construção do ramal ferroviário ouropretano, em meados de 1885, período que será aqui analisado.

Em 16 de julho de 1885, o jornal *Liberal Mineiro* publicou uma matéria intitulada “Caminhos de ferro no mundo”³⁹. É interessante notar no título do artigo o caráter de totalidade ambicionado pelo autor. Um título simples, mas informativo e objetivo; conciso e completo, passando a idéia que o texto se propõe a executar. O autor possui uma grande ambição, conseguir demonstrar como os caminhos de ferro se desenvolveram no mundo. Iniciando a leitura, percebe-se que se trata de um resumo de uma matéria científica publicada em uma revista européia. Isso se torna óbvio, visto a primeira linha da matéria: “Uma revista oficial alemã acaba de publicar um curioso trabalho sobre o desenvolvimento das vias férreas no mundo inteiro.” Com o transcurso da leitura percebe-se que o autor estabelece um quadro comparativo sobre esse desenvolvimento englobando os anos de 1878 e 1883 e todos os continentes do mundo com a seleção de alguns países.

O artigo base para a matéria é “um curioso trabalho sobre o desenvolvimento das vias férreas no mundo inteiro.”, e ensina “aos que gostam destas aproximações pitorescas [...] que o total dos quilômetros de via férrea no nosso planeta atingia em fins de 1883 442.199 quilômetros”. Para dar uma noção ao leitor da grandiosidade dos números, o autor começa a fazer uma série de comparações, mencionando que essa medida é “um pouco mais de 11 vezes a volta ao mundo que é de 40.070 quilômetros pelo Equador.” E continua a fornecer comparações ao leitor da magnitude da extensão das estradas construídas: “Por outro lado, estando a Lua a uma distância de 388.500 quilômetros da terra, as nossas vias férreas, postas em linha reta, ultrapassariam de 53.000 quilômetros esta distância.” A grandiosidade da construção não se limitaria à sua extensão. Cálculos realizados indicariam que a construção da rede férrea do mundo todo custou “95 milhares de milhões e meio de marcos, isto é, 118 milhares de milhões de francos, o que representa [...] um rolo de duplas coroas, moedas alemãs, que teria 7.200 quilômetros de longitude.”

Após realizar esta seqüência de comparações, o autor continua a fornecer informações sobre os caminhos de ferro no mundo, só que agora realiza um comparativo do crescimento entre os anos de 1878 e 1883. No final do ano de 1878 eles eram avaliados em 350 mil e 31 quilômetros de comprimento, atingindo 442 mil e 199 quilômetros no final de 1883, o que representa um aumento de 92 mil e 178 quilômetros em quatro anos, ou ainda um

³⁹ HPEMG – Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano VIII, nº 83, quinta-feira, 16 de julho de 1885. JOP 31-6.

crescimento de 18 mil quilômetros a cada ano. Esse crescimento vertiginoso seria ainda demonstrado pelas estatísticas que continham na revista, com um cálculo prevendo o aumento nos gastos empregados anualmente na construção das estradas de ferro, para 4 milhares de milhões e mais 870 milhões de francos.

Mas quem seriam os responsáveis por tamanho crescimento das estradas de ferro no mundo inteiro? E em quais continentes e países estariam acontecendo estas construções? Essas poderiam ser duas possíveis perguntas que algum leitor poderia se fazer ao ver tantas informações demonstrando o progresso da rede ferroviária nos países civilizados e nos que estavam em processo.

A locomotiva que puxava sozinha mais da metade de todo esse investimento eram os Estados Unidos, consistindo “O movimento mais ativo de aumento dos caminhos de ferro”. Apenas nesse país, foram construídos 56 mil e 327 quilômetros durante o período do recorte realizado, 1878 a 1883, apenas quatro anos. Enquanto que “o resto do Universo” construiu apenas 53 mil e 841 quilômetros no mesmo período. Os outros países da América também “construíram igualmente em proporções muito notáveis.” O México atingira a cifra de 2 mil e 727 quilômetros, a América Britânica do Norte⁴⁰ de 2 mil e 160 quilômetros e o Brasil de 2 mil e 500 quilômetros. As colônias européias espalhadas pelo mundo também contariam com sua participação nesse montante. As Índias Britânicas⁴¹ construíram 2 mil e 786 quilômetros, as colônias austríacas 3 mil e 503 quilômetros e “A África toda não viu construir senão mais 1.166 quilômetros, quase todos na Algéria.”⁴²

Na seqüência, o autor dá a entender que tudo o que ele disse são detalhes, segundo plano na exposição, já que “a observação mais interessante é que a Velha Europa não figura no total dos aumentos, senão com 18 mil e 233 quilômetros, o que indica uma grande frouxidão, provinda de uma espécie de saturação.” O autor argumenta que, a maior parte dos países europeus estava de “[...] posse de uma rede férrea que quase que basta para as suas necessidades.” Durante os quatro anos tratados no artigo a França havia construído 4 mil e

⁴⁰ Acredito que aqui o autor esteja se referindo ao Canadá. Apesar de em nenhum momento de sua história ele ter sido chamado por esse nome, desde 1840 o *Ato da União* reuniu em uma só província os Alto e Baixo Canadá; mas foi em 1867 que a promulgação do *Ato da América Britânica do Norte* criou a Confederação Canadense, promulgando a sua Constituição; podendo vir daí a denominação dada pelo autor. Assim resolvi manter a denominação dada pelo autor. Cf. KOOGAN, A. (dir. geral); HOUAISS, A. (supervisão editorial). KOOGAN/HOUAISS, enciclopédia e dicionário ilustrado 4ª ed; Rio de Janeiro: Seifer, 1999, pp. 308-9.

⁴¹ O autor faz esta diferenciação visto existir parte da Índia que era possessão francesa. Cf. KOOGAN, A.; HOUAISS, A. *Ibidem.*, p. 860.

⁴² Não foi possível identificar qual país africano o autor se refere. Sente-se aqui a falta de vários países muito importantes para a América Latina, como a Argentina, Chile e Paraguai; na África, como a África do Sul; e na Oceania, como a Austrália. Esses dados podem ter sido retirados pelo autor do artigo por achá-los irrelevante; ou porque esses países tiveram um crescimento mais acentuado que os citados, fato que o levaria a conclusões diferente.

500 quilômetros, seguida da Alemanha com 2 mil e 716 quilômetros e Áustria-Hungria com 2 mil e 263 quilômetros. “Em compensação, as Ilhas Britânicas, a Bélgica, os Países Baixos, o Luxemburgo, ficaram quase que estacionários. A rede britânica não aumentou senão em 1.399 quilômetros, o que é insignificante, dado o seu desenvolvimento enorme.”

Nesse ponto o autor entra em contradição. Primeiramente ele diz que alguns países da América tiveram o crescimento de suas linhas férreas “em proporções muito notáveis.” Os países citados, México, Canadá e Brasil, tiveram um crescimento médio de cerca de 2 mil e 500 quilômetros. Os países da Europa citados tiveram um crescimento semelhante, chegando a superar consideravelmente o crescimento dos americanos, como no caso da França. A Alemanha e a Áustria-Hungria tiveram um crescimento semelhante ao do México e Canadá. Os países que não seguem o crescimento da rede mundial de estradas de ferro foram os que terminam a composição da região norte-européia, as Ilhas Britânicas (Grã-Bretanha e Irlanda), Bélgica, Países Baixos e Luxemburgo. Mas esse caso de “grande frouxidão” é justificável devido à “uma espécie de saturação” do território, não existindo maiores demandas por caminhos de ferro “dado o seu desenvolvimento enorme.”

O autor termina com estas últimas comparações dos dados sobre o crescimento dos caminhos de ferro no mundo:

É interessante dar, ao lado destas cifras, a proporção dos aumentos nas próprias redes: é de 5% em Inglaterra, 6,5% na Bélgica, de 12,5% na Holanda, de 12% na Suíça, de 18% na Prússia, de 42% nos Estados Unidos, de 67% no Brasil e de 335% no México, o que quer dizer que neste último país a rede quadruplicou em quatro anos.

Se si consideram em globo as grandes partes do mundo, vê-se que os 442.199 quilômetros de caminho de ferro, que existiam em 1883, se repartiam assim: 182.913 quilômetros na Europa, 224.454 na América, 18.632 na Ásia, 5.666 na África e 10.524 na Austrália.⁴³

Nessa parte do texto, foi realizada uma comparação utilizando-se de porcentagem, tendo como base o crescimento das estradas de ferro em seus respectivos países. Com esse recurso o autor demonstra o crescimento efetivo que cada país conseguiu desenvolver em seu território. Isso pode levar a uma ilusão um leitor mais desatento. Os Estados Unidos tiveram um crescimento de 42% e o Brasil 67% em suas linhas construídas. Se não se tiver em mente os dados mencionados no início do artigo, o leitor poderia dizer que o Brasil cresceu mais que os Estados Unidos. De determinado ponto de vista, isso não deixa de ser verdade, só que o Brasil construiu 2 mil e 500 quilômetros e os Estados Unidos 56 mil e 327 quilômetros. Ao

⁴³ HPEMG – Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano VIII, nº 83, quinta-feira, 16 de julho de 1885. JOP 31-6.

trabalhar com a porcentagem do crescimento o autor cria uma ilusão, já que, é levada em consideração apenas a comparação entre os dados de antes e depois e a porcentagem é dada a partir desses valores. Como o Brasil tinha poucas linhas construídas – e Ouro Preto não se encontrava dentro dessa estatística – ele teve um grande crescimento, o mesmo valendo para o México que cresceu 335% e construiu pouco mais que o Brasil. Como as linhas norte-americanas eram muito superiores em quilometragem que as dos outros países da América, eles tiveram que superar em construção todo o resto do mundo para atingir um aumento de 42%. Além dessa estratégia metodológica adotada, não é mencionado pelo autor que o principal responsável pelo crescimento dos caminhos de ferro na América foi o capital proveniente da Inglaterra. Como o mercado inglês estava saturado, não possibilitando a construção de mais linhas com o mesmo retorno lucrativo, houve uma fuga de capitais para regiões mais vantajosas, sendo este o caso dos Estados Unidos.⁴⁴

Além do detalhe da porcentagem, a seleção feita pelo autor é referente aos países que “ficaram quase que estacionários” na construção de seus caminhos de ferro, como a Bélgica. Devido à confusão de denominações dos territórios, o autor pôde denominar de maneiras diferentes os mesmos países, como a Holanda ou Países Baixos, e parte da Alemanha, a Prússia. De lado foram deixados os países que tiveram o maior crescimento de suas ferrovias na Europa, como a França e a Áustria-Hungria.

A segunda parte apenas vem a corroborar a argumentação desenvolvida desde o início do texto. O autor compara o crescimento as ferrovias a partir dos continentes, tendo o ranking liderado pela América, seguida mais ou menos de perto pela Europa, e de muito longe pela Ásia, Austrália e África respectivamente. O único continente que conseguiu superar a Europa foi a América. A função simbólica desta conclusão é muito forte. A Europa era o paradigma a ser alcançado, vide o desenvolvimento das idéias positivistas no Brasil, onde o estágio da sociedade humana mais desenvolvida seria a européia. Se a América estava conseguindo superar o velho continente pressupunha-se que estava se desenvolvendo no caminho certo. Mesmo após séculos de exploração predatória de seus recursos pelos países europeus, a América conseguia superar seu colonizador e, conseqüentemente, seu passado colonial. Isolada e coletivamente os países americanos, entre eles o Brasil, conseguiram atingir esse grande feito. Justamente o núcleo do desenvolvimento capitalista mais antigo Bélgica, Grã-Bretanha, França, Alemanha, Holanda e Suíça.⁴⁵

⁴⁴ Para mais informações ver EL-KAREH, A. C. *Op. cit.* Mais especificamente o capítulo 1º: “O nascimento de uma empresa de tipo novo”, pp. 11-31.

⁴⁵ HOBBSBAWN, E. *op. cit.* p. 39.

Após a leitura desse artigo, pode-se chegar a conclusão de que o desenvolvimento dos caminhos de ferro estava estagnado na Europa e em franco crescimento na América. Entretanto, o autor não leva em consideração que o dinheiro que financiava a construção das ferrovias norte-americanas provinha da Inglaterra. Era o desdobramento do desenvolvimento do capitalismo no mundo. A economia capitalista havia ser tornado mundial, fato que acentuou-se continuamente no decorrer do século XIX à medida que o capital estendia as suas operações a todas as partes do mundo, até às mais remotas do planeta, levando a transformação dessas localidades cada vez mais profundamente. “Ademais, essa economia não reconhecia fronteiras, pois funcionava melhor quando nada interferia no livre movimento dos fatores da produção. Assim, o capitalismo, além de internacional na prática, era internacionalista na teoria.”⁴⁶ Por exemplo, os investimentos estrangeiros na América Latina atingiram níveis assombrosos nos anos de 1880, fazendo com que a extensão da rede ferroviária na Argentina fosse quintuplicada.⁴⁷

Do conjunto de nações do mundo, os Estados Unidos eram o principal país que levava à frente o desenvolvimento de seus caminhos de ferro, fato que lhe valeu o título de campeão de construção, conseguindo superar todos os países do mundo nessa façanha, nas palavras do cronista “o Universo inteiro”, nos quatro anos englobados pelo estudo. Sobre a propaganda do desenvolvimento dos caminhos de ferro nos Estados Unidos analisarei em uma sessão abaixo.

Mas apenas para se ter uma idéia, nos Estados Unidos o crescimento da rede ferroviária era tamanho que em Nova York seria construída uma estrada de ferro subterrânea passando por baixo da Broadway, “principal rua da América”, “uma estrada de ferro que não poderá ter de largura mais de 13,41m ou cerca dos 4/5 da largura da rua entre os passeios”. Ao lado do túnel existiriam galerias por onde passariam os tubos de água, gás e vapor, os fios da iluminação elétrica, a rede dos esgotos e o que mais fosse necessário. A estrada teria a extensão de pouco mais de sete quilômetros, sendo o capital da companhia fixado em cerca de 50 mil contos e o custo da construção orçado entre 36 e 54 mil, além da quantia de 3.600 contos para a construção das galerias.⁴⁸

As estradas de ferro interligavam todas as partes do mundo, mesmo que tivessem que passar seus trilhos por debaixo da terra. Até o Oriente estava se rendendo à esse novo meio de transporte, só que de maneira mais lenta que na outra metade do mundo. A Inglaterra havia

⁴⁶ Idem. Ibidem., p. 66.

⁴⁷ Idem. Ibidem., p. 59.

⁴⁸ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, n° 122, 03 de agosto de 1886. JOP 34-6.

construído em 1883 2.786 quilômetros nas suas colônias indianas. Mas ainda não havia construído nenhum quilômetro em território chinês, que também fazia parte do seu império. Foi somente em 1886 que a primeira estrada de ferro começou a funcionar em território chinês, e esse grande espetáculo não deixou de ser noticiado pelos jornais ouropretanos. No dia 17 de maio de 1886 o jornal *O Vinte de Agosto* publicou uma matéria com o título *Estrada de ferro na China*.⁴⁹ O subtítulo do artigo vinha com o tom um tanto caloroso: “Está funcionando a primeira estrada de ferro da China.” Uma “tetéia fabricada em Nova York” acabava de ser instalada nos jardins do palácio Imperial em Pequim “para divertimento do jovem imperador e das damas da corte.”

“A mencionada tetéia” era uma ferrovia composta de 33 metros de trilhos, “com freio e placa girante, locomotiva, *tender*, carruagens para passageiros, carruagens-salões e vagões-leitos”, sendo um “modelo completo de caminho de ferro”. A força motora era fornecida “por um movimento de relojoaria.” O sucesso do trem foi tão grande que o jovem imperador, as damas da corte e os magnatas do Império passavam durante o dia “horas inteiras a ver marchar o comboio, que na verdade é uma imagem exata dos caminhos de ferro que a China não conhece, mas de que tanto tem ouvido falar.” O príncipe ficou tão contente com o “novo brinquedo” que gratificou generosamente os que tiveram a idéia de encomendar o trem de Nova York. E por esse motivo, o cônsul dos Estados Unidos previa que os caminhos de ferro seriam “em breve uma realidade na China.” O ministro dos Estados Unidos em Pequim acreditava que as conseqüências desta “modesta experiência” haviam sido muito consideráveis e, em relatório dirigido ao governo norte-americano, previa que não tardariam a “ser introduzidos na China os caminhos de ferro.”⁵⁰

Dois dias depois do anúncio da fascinação do imperador chinês e de seu séqüito com a estrada de ferro instalada em seu palácio, era publicada nos jornais nova notícia sobre a decisão do governo chinês permitindo “a construção de estradas de ferro no seu solo sagrado.”⁵¹ Foi contratada uma firma inglesa da cidade de Manchester para o fornecimento de materiais para a construção de uma estrada de ferro. A ferrovia seria construída com capitais chineses e teria a extensão de cerca de 161 quilômetros, indo de Tahon, no Mar Amarelo, à Tongbhow, a 40 quilômetros de Pequim. A ferrovia ligaria “a capital da China com uma comunicação fácil e direta com o mar.”⁵² Aparentemente, os interesses do governo norte-americano de incentivar a construção de uma estrada de ferro em território chinês acabou

⁴⁹ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, n° 92, 17 de maio de 1886. JOP 34-6.

⁵⁰ Idem.

⁵¹ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, n° 93, 19 de maio de 1886. JOP 34-6.

⁵² Idem.

saindo pela culatra. O objetivo inicial foi alcançado, mas a idéia de aumentar a rede de influências acabou não dando certo, já que a empresa contratada para a construção foi inglesa, a terra dos imperialistas do território chinês.

Na mesma edição do jornal *O Vinte de Agosto* foi publicada outra notícia sobre o desenvolvimento dos caminhos de ferro no mundo. Só que desta vez não era sobre a construção de novas ferrovias, mas das pessoas que se utilizaram deste novo meio de transporte para se locomoverem pelo mundo. O artigo faz referência ao jornal *Economista do Mundo* e os dados são do ano de 1882, sendo transportada a quantia de dois bilhões e quatrocentos milhões de pessoas, dando uma média de seis milhões por dia.⁵³

1.1.2 – O conteúdo técnico-científico dos artigos

Para fazer essa análise utilizarei o artigo que mais informações de caráter técnico-científico me forneceu, e que tinha como tema principal de discussão as últimas inovações realizadas nos caminhos de ferro. Nenhum outro viria a calhar tão bem quanto um que aliasse meu objeto de análise e a principal fonte energética aperfeiçoada no final do século XIX, a eletricidade. Segue o artigo:

Força motriz elétrica

Lê-se em uma folha de Boston:

Há oito anos apenas que a eletricidade está sendo aplicada como força motriz, e não há um uso desse maravilhoso e misterioso agente que não tenha sido perfeitamente estudado. O problema tem sido produzir uma força-motriz que seja prática e funcione sem grandes despesas.

O êxito da aplicação da eletricidade como força-motriz nos bondes (*transways*) já é universalmente conhecido, mas ainda não se tinha resolvido a questão de aplicá-la em estrada de ferro, aos trens de cargas e passageiros.

O especialista da *Thonson Houston Electrical & C.*, em Lynu, trabalhou mais de um ano e produziu uma máquina que promete verdadeiro sucesso. Foi exposta e experimentada na presença de pouco mais ou menos 100 eletricitas e engenheiros e a opinião geral foi satisfação pelo perfeito êxito.

A máquina é a primeira construída nesse país para esse fim. Pesa 43.000 libras e tem 100 cavalos força. É de esperar que tenha a velocidade de 5 milhas por hora com um peso de 200 a 300 toneladas de diâmetros.

A construção é forte e duradoura, organizada de modo a fornecer força, sem a mínima fricção e choque da máquina, pois é protegida por um sistema de almofadas no qual descansam os eixos: assim, mesmo em uma estrada desigual, não haverá grande abalo.

A experiência foi uma revelação mesmo para aqueles que já conheciam os planos e esperanças dos fabricantes de máquinas.

Não é bem conhecida a explicação dos resultados obtidos desse novo agente, o processo desenvolve quatro vezes mais força do que tinha previsto.

⁵³ Idem.

Foi proposto construir uma máquina que arrastasse dois carros ordinários de carga, mas o pequeno colosso arrastou com facilidade nove dos tais carros, pesando perto de 20 toneladas em uma curva e declive de 3 por cento.

Quanto mais poderia ela fazer não se pode mostrar porque não havia ali mais carros de carga.

Esta foi a primeira locomotiva elétrica que se edificou para esse fim especial como substituta de máquinas a vapor.

Com a máquina a vapor considera-se um bom resultado, se se gasta 25 libras de carvão por cada cavalo de força, com a eletricidade, aplicada pelos motores *Thomson Houston*, é considerado suficiente três libras de carvão.

Portanto, uma economia de 70% de carvão; já é um imenso passo de adiantamento de transportes!

Depois que os assistentes presenciaram a experiência da nova máquina e fizeram uma rápida visita a varias partes interessantes da grande oficina industrial, onde de 3.000 a 4.000 mecânicos estão empregados, reuniram-se no escritório onde foi servido um *lunch*. Antes de separarem exprimiram à *Thomson Houston & C.* o seu reconhecimento com um voto unânime de agradecimento e admiração.⁵⁴

Desde que Stephenson desenvolveu a primeira locomotiva em 1824, a fonte energética propulsora era o carvão, que ao ser queimado nas caldeiras aquecia a água armazenada em um reservatório até o ponto de ebulição e o vapor produzido fazia as engrenagens trabalharem. Com o passar do tempo novas fontes energéticas foram descobertas, aperfeiçoadas e passaram a ser utilizadas. No final do século XIX outras matrizes energéticas começaram a ser largamente utilizadas e revolucionaram a vida moderna. O aperfeiçoamento das técnicas de produção de energia elétrica e de gás viabilizou a produção de energias alternativas ao carvão em escala industrial, levando ao barateando dos custos.

Em várias partes do mundo pesquisas que exploravam a utilização de outros materiais para a produção de energia eram desenvolvidas. Segundo notícia publicada pelo jornal Suíço *Dovere*, da cidade de Lacarno, uma ferrovia elétrica seria inaugurada indo de Saint Gall ao cimo do Santis, a cerca de 2500 metros de altura. Da estação de Sant Gall ao Appenzel o serviço seria permanente, sendo que “desse ponto ao termo da linha será apenas durante o verão, em consequência dos gelos do inverno.”⁵⁵

Outro país que também buscava desenvolver uma locomotiva movida à eletricidade eram os Estados Unidos. Como noticiado no jornal *A União*: “Está-se construindo, nos Estados Unidos uma locomotiva elétrica que certamente será a maior das que até hoje se tem construído.”⁵⁶ “Esta máquina monstro” estava sendo desenvolvida para funcionar no “caminho de ferro subterrâneo”, um metrô, que era construído em Nova York. Ela possuía

⁵⁴ MICP – O Estado de Minas, ano 03, nº 282, Ouro Preto, 13 de fevereiro de 1892. Apenas como esclarecimento, a *Thomson Houston & C.* é uma empresa norte-americana e uma das pioneiras na produção de tecnologia elétrica no mundo. Foi fundada na década de 1880 e em abril de 1892, logo após a publicação deste artigo, fundi-se com a companhia de Thomas Edson, dando origem à General Electric Company, a GE, que se mantém até os dias atuais.

⁵⁵ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 18, 26 de outubro de 1886. JOP 36.

⁵⁶ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 25, 23 de novembro de 1886. JOP 36.

dois motores com força de 670 cavalos e 12 rodas, sendo o diâmetro de cada uma delas de 1,75m. “Dizem que também será munida de faróis elétricos, colocados à frente, e que os freios e as campainhas serão automaticamente postos em movimento por meio de eletricidade.” Já que o trem correria por debaixo da terra, impossibilitado de usufruir da luz solar, todos os vagões do metrô seriam iluminados por lâmpadas incandescentes.”⁵⁷ Certamente, tratava-se da mesma estrada de ferro subterrânea noticiada alguns dias antes pelo *O Vinte de Agosto* que passaria por baixo da rua da Broadway.⁵⁸

Na Inglaterra também estavam produzindo locomotivas utilizando esta nova tecnologia que, acreditava-se revolucionar a matriz energética mundial. O jornal transcreve uma matéria do jornal da categoria dos eletriciários⁵⁹, o *Electrician*, de 28 de maio, publicando uma notícia “que não deixa de ser interessante”. Do mesmo modo que nos Estados Unidos, a aplicação da eletricidade como força motriz na tração das locomotivas estava sendo aplicada no transporte urbano – nos bondes. Essa medida se justificava pela insipiência das técnicas de produção e da dificuldade para o controle de voltagens altas. Essas dificuldades técnicas, que não entrarei aqui visto sua irrelevância para a análise aqui proposta, provocavam certa descrença na utilização de energia elétrica para a iluminação de ambientes com lâmpadas incandescentes, já que existiam fontes energéticas mais eficientes como o gás, bem como para a tração em estradas de ferro.⁶⁰ Essa descrença levou o escritor inglês a escrever estas linhas um tanto rancorosas: “O sucesso de que foi coroada a experiência do *tramway* elétrico em Blackpool (Inglaterra) [...] é uma resposta inequívoca a todos aqueles que duvidam da possibilidade de aplicar-se a eletricidade a este gênero de locomoção.”⁶¹

Nas primeiras leituras que realizei do artigo transcrito no início deste sub-capítulo tive certa dificuldade para entender completamente o seu conteúdo. Compreendi que dissertava sobre a substituição do combustível de uma locomotiva para a eletricidade por um grupo norte-americano e que esta fonte energética teria uma relação custo/benefício melhor

⁵⁷ Idem.

⁵⁸ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 122, 03 de agosto de 1886. JOP 34-6.

⁵⁹ Esse era o termo utilizado durante o século XIX para discriminar as pessoas que trabalhavam ou desenvolviam tecnologia e aparelhos elétricos.

⁶⁰ Para um parecer técnico sobre as dificuldades para a iluminação pública no final do século XIX, e um histórico das técnicas existentes ver o estudo de GORCEIX, C. H. *Iluminação pública da capital*. In: CHAVES, Antônio Gonçalves. Relatório de Presidente de Província de Minas Gerais. 01 de agosto de 1883. Produzido a pedido do presidente da província. Este estudo também foi publicado pela *REM: Revista da Escola de Minas*. Ano 56, volume 45, nº 03, terceiro trimestre, 1992, pp. 297-301. Número especial, comemorativo do sesquicentenário do nascimento do fundador da Escola de Minas, Claude Henri Gorceix. Também o artigo *Bondes movidos pela eletricidade*. In: *Revista do Clube de Engenharia*, nº 7, pp. 99-101, 1887. que analisa uma experiência mal sucedida de viagem de um bonde à tração elétrica promovida pela companhia Jardim Botânico no Rio de Janeiro.

⁶¹ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 123, 05 de agosto de 1886. JOP 34-6.

que o combustível utilizado até então, o carvão. Os resultados obtidos na demonstração da nova locomotiva superaram todas as expectativas das pessoas envolvidas no projeto e dos expectadores convidados. E findo o espetáculo os envolvidos foram visitar as dependências da oficina e tomar um cafezinho pra confraternizar.

Depois de fazer essa leitura da matéria científica, fiquei me perguntado se seriam apenas essas informações contidas no texto. Será que eu teria conhecimentos suficientes para compreender o significado das noções de física newtoniana e ter uma noção um pouco mais completa da mensagem que o autor tencionava transmitir? Será que as pessoas que possuíam contato com os jornais no final do século XIX, mesmo sendo letrados, conseguiam entender completamente o seu significado, já que existem várias palavras e informações técnicas que apenas pessoas possuidoras de conhecimentos de física poderiam decodificar e compreender seu sentido? Será que são apenas estas informações que podemos tirar desta reportagem? E vale lembrar que estou falando de mim que leio a reportagem com os olhos do século XXI e que possuo certo conhecimento de física aprendida durante meus anos de estudo e esforço individual, além de certas palavras de teorias das ciências exatas já estarem popularizadas no vocabulário da língua portuguesa, como, por exemplo, a noção de força que é de uso corrente no cotidiano das pessoas.

Para compreender o significado de algumas palavras fez-se necessário a consulta de dicionários do final do século XIX e do século XX que, segundo acredito, teriam incorporado as novas palavras utilizadas no cotidiano e atualizado o seu significado, se porventura ele tivesse sofrido mudanças com o passar do tempo.⁶² Os dicionários procuram sistematizar os significados que as palavras possuem e são utilizadas pela sociedade que o produziu, normatizando o que o senso comum compreende por estes signos.⁶³ Pelo fato de tratar-se de conhecimento científico, mais especificamente da física mecânica, as noções não mudaram desde a sua formulação por Newton, quando, reza a lenda, uma maçã caiu em cima de sua cabeça.

⁶² Estou me referindo ao trabalho de FERREIRA, A. B. de H.. *Novo Dicionário Aurélio – Século XXI*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1999. & KOOGAN, A.; HOUAISS, A. *op. cit.*, & ALMEIDA, J. M. de. *Dicionário enciclopédico ou Novo dicionário da Língua Portuguesa*. Lisboa: Tip. de F. X. de Souza e Filho, 1870, vol. I e II.

⁶³ GRANGEIRO, C. D. *As artes de um negócio: a febre photographica: São Paulo 1862-1866*. Campinas: Mercado das Letras; São Paulo: Fapesp, 2000, p. 27. O autor também utiliza o dicionário de Almeida em seu trabalho, só que a 5ª edição e ele não especifica a data da produção.

Primeiramente, o autor⁶⁴ partirá do pressuposto que eletricidade e força motriz são noções de conhecimento público. Porém, se o leitor não soubesse qual o significado destas palavras ele não conseguiria compreender corretamente qual o assunto abordado pelo artigo. Ele deveria saber que força é “Toda causa capaz de agir, de produzir um efeito”, sendo “Toda ação que modifica o estado de repouso ou de movimento de um corpo.” e “Que ou aquela que faz mover, que imprime movimento motor: força motriz.”⁶⁵ No caso da eletricidade não seria necessário que tivesse uma definição tão apurada, precisaria saber apenas que era apenas uma fonte de energia diferente do carvão. Se o leitor não tivesse esse conhecimento não seria capaz de compreender que outra fonte energética fora utilizada para mover um objeto, neste caso, uma locomotiva e alguns vagões de carga, com sua própria propulsão.

Outro complicador do texto é a utilização de noções de pesos e medidas que, apesar de terem sido padronizadas em período anterior à publicação do artigo, não foram adotadas pelos países de origem anglo-saxã, como a Inglaterra e Estados Unidos.⁶⁶ Mas quanto vale uma libra? Atualmente, no Brasil, o censo comum atribui meio quilo como equivalente, mas ela possui algumas especificidades de acordo com cada país e nunca teve meio quilo segundo a padronização. Na França ela representava 489,5g; na Inglaterra 453,592g e no Brasil 459,05g⁶⁷. Em Ouro Preto, a unidade de medida empregada para o cálculo do peso de alimentos era o litro e o quilo e de unidades a dúzia, apesar de alguns alimentos que hoje são comprados por peso serem medidos por essa unidade. O jornal *A Ordem* de 19 de novembro de 1892 trazia uma relação dos produtos comercializados no Mercado de Antônio Dias, uma das freguesias de Ouro Preto, e todos os produtos, carne seca, toucinho e café; arroz, feijão e

⁶⁴ Nota de esclarecimento: não foi possível determinar a autoria do texto, mas a tradução do artigo do inglês para o português pode ter sido feita pelo próprio escritor mineiro ou copiado de algum jornal do Rio de Janeiro. Ferreira aponta que a publicação de notícias inspiradas em artigos de jornais do Rio de Janeiro era uma prática recorrente nos jornais de Minas Gerais. Ver: FERREIRA, M. A. da C. G. *O guardador da memória urbana: traços ligeiros em crônicas de Ouro Preto*. Dissertação, Mestrado em Literatura Brasileira, João Pessoa: Departamento de Letras da Universidade Federal da Paraíba, 2002.

⁶⁵ Devido a comodidade lingüística utilizarei *KOOGAN/HOUAISS, Enciclopédia e Dicionário Ilustrado* de Koogan e Houaiss por possuir a mesma definição que Almeida, e ter mais reconhecimento nos meios acadêmicos atualmente que o tradicional e popular “Aurélio” de Ferreira; quando houver alguma diferença ou informações complementares será indicado. Cf. KOOGAN, A.; HOUAISS, A. *Ibidem*, pp. 699 e 1112.

⁶⁶ A Conferência Geral de Pesos e Medidas foi realizada em Paris em 1889 e definiu uma padronização dos valores adotados para unidades métricas, visando facilitar o comércio internacional. Essa padronização não deve ter sido adotada pelos anglo-saxões, visto possuírem seu próprio sistema de pesos e medidas. O Sistema Internacional de Unidades é um “sistema de unidades de medida baseado em seis unidades fundamentais: o metro, unidade de comprimento; o quilograma, unidade de massa; o segundo, unidade de tempo; o ampère, unidade de corrente elétrica; o kelvin, unidade de temperatura termodinâmica; e a candela, unidade de intensidade luminosa.” Ver o verbete “quilograma” em KOOGAN, A.; HOUAISS, A., *op. cit.*, p.1332; e “sistema” em FERREIRA. *op. cit.*

⁶⁷ KOOGAN, A.; HOUAISS, A., *op. cit.*, p. 969.

milho; e ovos, frangos e queijos, são medidos em quilogramas, em litros ou em dúzia, respectivamente.⁶⁸

A velocidade da locomotiva foi medida em milhas por hora. Mas quanto equivale uma milha em quilômetros? Isso depende. Milha é uma unidade de medida itinerária, medida de distância, que entre os romanos valia mil passos. Mas também é uma unidade de medida internacional, denominada às vezes milha marítima, para mensurar as distâncias em navegação aérea ou marítima, e correspondente à distância média entre dois pontos da superfície da Terra, que têm a mesma longitude e cujas latitudes diferem no ângulo de 1 minuto. O seu valor é fixado por conveniência em 1.852m e a milha terrestre é uma medida itinerária inglesa e norte-americana equivalente a 1.609m.⁶⁹ Ela também equivale a terça parte de uma légua e a milha alemã tem 4 mil passos e a húngara 6 mil.⁷⁰

A mesma imprecisão também é verificada com a noção de tonelada que é uma medida para calcular o porte e frete de navios. No antigo sistema de pesos e medidas representava o peso de 13 quintais e meio, o que equivalia a mil quilogramas. Comumente designamos tonelada como a *tonelada métrica* que tem o peso de mil quilogramas. No entanto, no sistema métrico inglês ela vale 1.016,0467 kg. Já os norte-americanos possuem a sua equivalência, a *tonelada americana* ou *curta*, uma unidade de medida de massa, de símbolo sh tn, que equivale a 2.000 libras, ou seja, 907,185 kg.⁷¹

Acredito que não seja mais necessário me alongar em exemplos para demonstrar que não seria qualquer pessoa que teria conhecimento suficiente para compreender o artigo. Mesmo nós, que possuímos conhecimento de física ensinado na escola e as noções que temos contato no cotidiano, teríamos dificuldades para codificar todas as informações que estão expressas no mesmo. Se fossem dadas as informações sobre os valores da massa, velocidade, declive e potência para um físico, poderiam ser realizados vários cálculos e descobertas outras informações sobre o desempenho da locomotiva elétrica, como, por exemplo, a aceleração que é dada a partir da divisão do valor da força desenvolvida pela massa do objeto. Não sendo, portanto, qualquer letrado que poderia compreender totalmente o texto e, vale ressaltar que, grande parte da população de Minas Gerais e de Ouro Preto era analfabeta.⁷²

⁶⁸ Ordem, A. Ouro Preto, ano III, nº 182, 19 de novembro de 1892. JOP 48, 49, 78.

⁶⁹ Idem., p. 1078.

⁷⁰ ALMEIDA, *op. cit.*, vol. II, p. 571.

⁷¹ KOOGAN, A.; HOUAISS, A., *op. cit.*, p. 1582.

⁷² BRASIL, DIRETORIA GERAL DE ESTADÍSTICAS. *Recenseamento da população do Império do Brasil a que se procedeu no dia 1º de agosto de 1872*. Rio de Janeiro, 1873-76. (9 – Minas Gerais, v. I)

Além das dificuldades enfrentadas no processo de alfabetização. Gorceix,⁷³ em relatório enviado para o presidente da província, fará um comentário sobre a situação educacional do Brasil:

A maior dificuldade que encontra e encontrará, talvez, durante muitos anos, no Brasil, uma escola de curso superior é achar alunos que tenham recebido um ensino secundário científico, que os ponha em estado de compreender as teorias mais elevadas da ciência e de compenetrar-se do espírito dos métodos, de modo que possam depois abordar as aplicações, que nem isto são feitas somente com o auxílio de regras praticas, sem valor, e que conduzem muitas vezes a erros mui deploráveis e funestos ao país.⁷⁴

Para o ingresso em algum curso da Escola de Minas de Ouro Preto o candidato era avaliado por meio de uma prova, uma espécie de vestibular. Como hoje, visava-se garantir que as pessoas tivessem o conhecimento mínimo para o seu pleno desenvolvimento enquanto profissional no decorrer do curso.⁷⁵ Mesmo assim, vários alunos que foram aprovados nos exames preparatórios “eram incapazes de seguir as lições.” “O professor era obrigado a perder mais de metade do ano, com a revisão de rudimentos de aritmética, álgebra e geometria, a ensinar os alunos a raciocinar, a traduzir seus pensamentos de uma maneira clara e precisa.” Alguns desses alunos não eram devidamente preparados, já que a sua formação fora deficiente. Gorceix vê essa situação com certo ar de indignação: “Anuncia-se que professores preparam alunos para fazer os exames de tais e tais matérias em 20 lições!!!”

Esse problema enfrentado por Gorceix para a seleção de alunos, que pudessem ser considerados aptos para o ingresso no ensino superior é representativo de uma realidade mais ampla. Demonstra que era uma pequena parcela da população brasileira e ouropretana, que não fugia à regra, que tinha a capacidade de realizar a leitura de um texto. E menor ainda a que detinha os conhecimentos “que os ponha em estado de compreender as teorias mais elevadas da ciência e de compenetrar-se do espírito dos métodos”. Neste caso, o diretor da Escola de Minas estava trabalhando com o que a sociedade brasileira entendia por letrados, avaliando seus conhecimentos e aptidões.

Mas essa definição poderia estar arraigada estruturalmente em um período anterior, onde o ato de assinar o nome era sinal de distinção social. Para Gorceix, um letrado não era uma pessoa que apenas assinasse o próprio nome, ou soubesse ler algumas linhas, mas quem

⁷³ Fundador e diretor da Escola de Minas de Ouro Preto, instituição de ensino superior fundada por D. Pedro II com o intuito de formar pessoal qualificado, engenheiros, para desenvolver e explorar os recursos da região.

⁷⁴ Relatório de Presidente de Província apresentado pelo Cônego Joaquim José de Santana, 2º vice-presidente, em 25 de setembro de 1880, pp. 14-15.

⁷⁵ Para mais informações sobre as origens e funcionamento da Escola de Minas ver CARVALHO, J. M. de. *A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

conseguisse juntar o conhecimento teórico com a prática cotidiana, utilizando a ciência para a resolução dos problemas que a natureza impõe à vida.⁷⁶ Pode ser para essa espécie de pessoas que o autor do artigo escrevia o texto, podendo ele mesmo ter sido um dos alunos de Gorceix, como várias outras pessoas que escreviam com regularidade para os jornais ou eram seus redatores.

1.1.3 – O deslumbramento

Marshall Berman, ao analisar as mudanças ocorridas em vários países do mundo durante o século XIX, chegou a seguinte conclusão sobre o sentimento que as pessoas possuíam, ao se relacionarem com essas mudanças: “As pessoas que se encontram em meio a esse turbilhão estão aptas a sentir-se como as primeiras, e talvez as últimas, a passar por isso [...]”⁷⁷. As mudanças durante o século XIX aconteciam de maneira tão rápida que as pessoas se viam desorientadas, em meio a tamanha velocidade que não conseguiam acompanhar. Berman chama esse período de mudanças de modernidade, e ela seria percebida através das grandes descobertas da ciência, com a mudança da imagem do meio e da forma com que os seres humanos se relacionam com ele, das soluções urbanísticas, da industrialização da produção, da expansão demográfica, do crescimento urbano e dos sistemas de comunicação de massa, do centralismo dos Estados Nacionais. Em resumo, da mudança do espaço e das relações sociais. “Não há dúvida de que as pessoas esperavam ávidas de novas invenções, quanto mais espetaculares melhor.”⁷⁸

O artigo analisado acima, não é um simples escrito técnico com informações de caráter informativo e científico, ele vai além, transparecendo a intencionalidade do autor e uma expectativa em relação ao mundo. Trás a intenção do escritor em passar um certo frenesi que os rápidos avanços do desenvolvimento tecnológico da eletricidade e da locomotiva estava proporcionando. A superação das barreiras que a natureza impunha ao homem seria compensada com a invenção e descobertas de novas fontes energéticas e maquinários. Isso se torna claro na expectativa criada em torno da utilização da eletricidade como força-motriz

⁷⁶ Como o próprio Gorceix afirma: “Prometo aos que tiverem a constância de seguir nossos conselhos, que não serão depósitos de teorias aprendidas de cor; mas que, aprendendo-as, como devem ser aprendidas, serão capazes de aplicar utilmente na vida prática o que se lhes tiver ensinado.” GORCEIX, H. Relatório dirigido ao presidente da província esclarecendo as atividades realizadas. In: Relatório de Presidente de Província apresentado pelo Cônego Joaquim José de Santanna, 2º vice-presidente, em 25 de setembro de 1880, pp. 14-15.

⁷⁷ BERMAN, M. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p. 15.

⁷⁸ HOBSBAWN, E. *op. cit.* p. 49.

para impulsionar uma locomotiva, já que não havia nenhum uso “desse maravilhoso e misterioso agente que não tenha sido perfeitamente estudado.”⁷⁹

O autor acredita que a principal dificuldade enfrentada por “essa promissora fonte de energia” eram os altos custos de sua produção, que ainda não tinham sido resolvidos. Mas a expectativa era que, com o rápido desenvolvimento tecnológico, não demoraria muito para que isso acontecesse. Para a sua aplicação em locomotivas, diferente da sua utilização nos bondes que transportam uma carga não tão pesada, era necessário o desenvolvimento de um motor capaz de realizar o trabalho exigido no transporte de cargas e passageiros. A máquina desenvolvida “promete verdadeiro sucesso”, já que foi exposta na frente de quase cem pessoas entendidas no assunto, e a “opinião geral foi satisfação pelo perfeito êxito.”

As próximas informações fornecidas pelo artigo fogem ao alcance do leitor comum, como demonstrado na sessão anterior. A concatenação das palavras visa demonstrar a grandiosidade da nova invenção. Não importa o quanto equivalha uma libra ou de uma tonelada em quilos, muito menos o quanto de energia um cavalo-força representa, é a informação quantitativa que se torna interessante. São os 43.000 (libras) ou os 100 (cavalos-força) que importam. Se uma pessoa diz que possui um computador com um processador de 500 megahertz o impacto no ouvinte é um, se diz que possui um com 2.600 megahertz o impacto sobre o ouvinte é outro. O aumento do valor numérico provoca um impacto maior. Não importa se o leitor detém o conhecimento de informática para saber o que o processador faz ou o quanto representa um megahertz, ou o que é, a escala numérica é o dado mais importante. Da mesma forma, um leitor que possua noção numérica sabe que 43.000 unidades de alguma coisa representam uma quantidade considerável. A não conversão das escalas de medida para a realidade brasileira, pode ter sido uma estratégia adotada pelo autor, para explorar a falta de conhecimento do leitor e aumentar o impacto provocado.

Durante o final do século XIX em Ouro Preto, as pessoas não possuíam um contato muito grande com noções e sensações de velocidade. A vida seguia o ritmo das carroças, carruagens, cavalos, mulas de carga, carros de bois ou de uma caminhada a pé. Nada de muito veloz e que possuísse algum mecanismo de mensuração, como um velocímetro por exemplo, e fugia, mais ainda, da realidade cotidiana o conhecimento de que a velocidade era calculada através da divisão entre a variação do espaço pelo tempo transcorrido entre o início e o fim do

⁷⁹ MICP – O Estado de Minas, ano 03, n° 282, Ouro Preto, 13 de fevereiro de 1892.

trajeto.⁸⁰ Para se ter uma idéia da velocidade atingida pela locomotiva elétrica é preciso fazer apenas um cálculo de conversão. Já que a milha norte-americana equivale a 1.609m e a locomotiva atingiu uma velocidade média de 5 milhas por hora, basta fazer uma operação de multiplicação para descobrir que ela conseguia percorrer em uma hora 8.045m. Como um quilômetro possui mil metros, tem-se uma média de 8 km por hora. Para os padrões atuais não é uma velocidade muito rápida, qualquer pessoa correndo ou andando de bicicleta consegue atingir esse valor; para não falar que qualquer cavalo que tanto hoje quanto no século XIX, conseguiria atingir esta velocidade sem muito esforço.

O autor ainda continua a trabalhar com o desconhecimento do leitor para tentar provocar impressão. Mas abandona esta tática e parte para elogios mais abertos à nova tecnologia. Engrandece ainda o sistema construtivo da locomotiva, que além de ser forte e duradouro, era “organizado de modo a fornecer força, sem a mínima fricção e choque da máquina”, o rodar sobre os trilhos seria macio. Uma construção em ferro que pesava 43.000 libras, algo em torno de 20 toneladas,⁸¹ havia rodado por sobre os trilhos “sem a mínima fricção e choque da máquina”. Todo esse peso era apoiado sobre um sistema de almofadas que faziam parte de um sistema de prevenção de impacto, amenizando qualquer impacto provocado pelo trajeto mais desigual.

E não apenas o leitor ficaria impressionado com as façanhas realizadas pelo “pequeno colosso”. Os resultados atingidos surpreenderam a todas as pessoas que assistiram a demonstração, mesmo aquelas que já conheciam “os planos e esperanças dos fabricantes de máquinas.” Tudo era mais do que o esperado. A locomotiva possuía quatro vezes mais força do que no projeto inicial, conseguindo arrastar nove vagões de carga, ao invés de dois como esperado. Essa marca não foi superada porque não haviam mais vagões de carga no local para servirem à experiência, porque se tivesse eles poderiam ser puxados tranquilamente. E, além do mais, ele fez tudo isso em uma curva e com um declive de 3 por cento. Mesmo realizando todas estas façanhas, a locomotiva gastou apenas 30% do equivalente em carvão que uma máquina com motor a vapor convencional consumiria, uma economia de 70%.

O artigo é finalizado com a descrição da visita feita pelos expectadores do evento à “oficina industrial” da *Thomson Houston & C.*, onde a locomotiva fôra construída e um

⁸⁰ A velocidade de um objeto é calculada pela divisão da diferença do espaço percorrido (espaço final – S – e inicial – S₀) e do tempo gasto (tempo de chegada – T – e de saída – T₀), seguindo as fórmulas: $V = \Delta S / \Delta T$ ou $V = S - S_0 / T - T_0$.

⁸¹ Para obter o valor basta multiplicar o peso da locomotiva, 43.000, pelo valor da libra na Inglaterra, 453,592g, sendo ela provinda da convenção internacional.

batalhão de homens, que poderia variar entre 3 e 4 mil mecânicos, estariam, talvez, trabalhando no momento. Depois foram tomar um “*lunch*” no escritório da companhia.

Toda a argumentação foi construída para demonstrar a superioridade da locomotiva elétrica sobre a movida a carvão. O trem, que nem havia ainda chegado a Ouro Preto, já estava se tornando obsoleto com a adaptação de novas fontes energéticas como combustível. A locomotiva elétrica seria mais forte, mais veloz, mais econômica, mais confortável, superando a sua antecessora em todos os quesitos.

1.1.4 – As ferrovias norte-americanas na imprensa de Ouro Preto

Os Estados Unidos eram sempre vistos, pelos jornalistas e presidentes de província, como exemplo de experiência no desenvolvimento dos caminhos de ferro, tanto pelo seu desenvolvimento acelerado, quanto pelas semelhanças que existiam entre o território mineiro e o norte-americano. As dificuldades impostas pelo extenso território forçaram os norte-americanos a desenvolverem de maneira fabulosa os seus meios de transportes, em especial a ferrovia que cortava o país de uma ponta a outra. Mas o transporte fluvial também sofreu grandes melhorias devido à sua importância.

O rápido desenvolvimento vivenciado nos Estados Unidos era um exemplo a ser levado em consideração, visto as semelhanças apontadas entre Minas Gerais e algumas regiões daquele país. No relatório de balanço das atividades de sua gestão, o cônego Joaquim José de Santanna fazia um resumo desta acepção: “Quem conhece a causa da riqueza rápida de Chicago, a rainha dos lagos dos Estados Unidos, e sabe que em grande parte provém do milho e do porco, compreende o futuro que pode ter Minas Gerais, cujos produtos são em nada inferiores aos das cidades do oeste da grande república.”⁸² Essa região, a dos Grandes Lagos, era justamente a detentora do maior centro de estradas de ferro do mundo. Uma extensa linha férrea era, juntamente com o transporte fluivial, responsável pelo escoamento da produção da região dos Grandes Lagos, grande produtora agrícola. As semelhanças entre as localidades animavam as elites políticas mineiras, tendo em vista uma possível imagem a ser espelhada; uma imagem da prosperidade tão almejada.

Especificamente, sobre o desenvolvimento da rede ferroviária norte-americana foi dedicado um artigo intitulado *Os caminhos de ferro da América*.⁸³ O artigo possuiu como

⁸² Relatório de Presidente de Província apresentado por Cônego Joaquim José de Santanna, 2º vice-presidente em 25 de setembro de 1880, p. 20.

⁸³ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 76, 07 de abril de 1886.

referência “um dos interessantes artigos que o erudito estatístico de Boston, Eduardo Alkinson, está publicando na *Railway Arge*, de Chicago”. Em 1881, os Estados Unidos possuíam 147 mil e 670 quilômetros e 802 metros de ferrovias construídas em seu território.⁸⁴ Para o complemento de sua rede eram necessários quase 189 mil quilômetros, sendo que entre 1881 e 1885 haviam sido construídos mais 49 mil e 798 quilômetros e 55 metros, representando 26,3% do total requerido para se construir, necessários à interligação de todo o território. Todavia, a média anual de quilômetros abertos à exploração nos últimos quatro anos de foi de 12.461 km e 705 metros. A expectativa era de se aumentar para 12.550 km e 2 metros, apenas 88 km e 495 metros a cada ano para conseguir interligar todo o território norte-americano pelos caminhos de ferro, sendo a meta alcançada até 1900.

Esse surpreendente crescimento levou as fábricas de trilhos a elevarem os preços, provocando uma alta considerável no mercado americano. “De 26 dólares, os carris subirão já a 30 dólares e algumas encomendas tem sido aceitas a 31 e 32, até que ultimamente subiram a 35.” A alta e rápida inflação dos preços dos trilhos, algo em torno de 35%, provocou a retração das companhias em suas encomendas, chegando a ser feito pedidos a empresas da Inglaterra, já que os preços eram mais competitivos e atraentes que no mercado americano, compensando a importação. Chegando a “algumas administrações reservam-se para fazer as suas encomendas quando o mercado do aço laminado lhes der margem para maior economia.”⁸⁵

Comparando os dados fornecidos pelos jornais *O Vinte de Agosto* e o *Liberal Mineiro* pode-se notar uma diferença entre os valores fornecidos sobre o crescimento da rede ferroviária norte-americana. O primeiro diz que o crescimento foi de cerca de 49 mil e 800 quilômetros e o segundo de 56 mil e 327 quilômetros, resultando em uma diferença de 6.527 quilômetros. O recorte temporal dos artigos difere um pouco, sendo de 1881 a 1885 e 1878 a 1883 respectivamente. Uma diferença de dois anos, mas que provocam contradições entre algumas afirmações dos artigos. Segundo o *O Vinte de Agosto*, foi após 1883 que aconteceu o maior crescimento na construção das linhas norte-americanas.⁸⁶ Se tivermos essa afirmação como verdadeira, ela mesma contradiz os dados fornecidos, que pela progressão teriam mais metros construídos que nos anos subseqüentes. Porém, se este for o valor correto do

⁸⁴ A notação métrica apresentada no artigo estava em milhas, o autor não fez a conversão para os padrões brasileiros. Para efetuar a conversão utilizei o “Quadro das unidades de medidas legais” em anexo em KOOGAN, A.; HOUAISS, A., *op. cit.*, p. 1724, adotando o valor de 1.609 metros para cada milha terrestre.

⁸⁵ HPEMG – *O Vinte de Agosto*, Ouro Preto, ano I, n° 76, 07 de abril de 1886.

⁸⁶ “porém, que nos últimos dois anos a construção tem seguido com maior atividade.” *Idem*.

crescimento a afirmação do *Liberal Mineiro*, de que os estados Unidos superaram todos os países do mundo juntos na construção de ferrovias, é falsa.

Mesmo tendo essa possível contradição entre os dados dos artigos, os Estados Unidos ainda possuíam o maior crescimento de suas linhas férreas no mundo, além de possuir o “maior centro de estradas de ferro”.⁸⁷ Ele estava localizado em Chicago que era a cidade onde maior número de estradas de ferro tinha seu ponto de partida e onde o tráfego era mais considerável. Saíam “daí 22 linhas de tronco que, com os ramais, constituem uma rede de mais de 45 ou 48 mil quilômetros, e estão todas ligadas por uma linha de 35 quilômetros que envolve a cidade inteira.”⁸⁸ Desta mesma estação sairia o que outra reportagem chamaria de “Trem rápido”.⁸⁹ A distância percorrida pelo trem expresso entre Nova York e Chicago foi reduzida a uma hora, tornando-se o mais rápido no mundo para percorrer tal distância. O trem partia de Nova York às 10 horas da manhã e chegava em Chicago às 10 horas do dia seguinte. A distância era de quase 150 quilômetros, sendo a média de velocidade para todo o percurso de 60 km por hora.

A conclusão do autor para este feito norte-americano é apologética: “O trem limitado da Pensilvânia tem demonstrado que, em uma estrada perfeita e com boa administração, pode com segurança conservar-se uma grande velocidade. O passo dado por essa estrada, ao inaugurar maior velocidade dos trens expressos nos Estados Unidos, tornar-se-á provavelmente a regra.”⁹⁰ Agora os Estados Unidos eram referência para o resto do mundo. O país despontava como o principal local de produção de tecnologia em matéria de ferrovias. Era a coroação da América.

1.2 – A ferrovia nos relatórios de presidente de província

Enquanto o mundo via os caminhos de ferro se expandindo por todos os cantos do globo terrestre, a elite em Minas Gerais corria atrás do que acreditava ser o progresso. Ela havia perdido a locomotiva na “Estação Europa” e a via sumindo no horizonte; então, pôs-se a correr seguindo os trilhos e tentando alcançar o último vagão na esperança de subir, mas a sua noção de velocidade ainda possuía como referencial o período colonial com suas mulas e seus carros de bois e não fazia idéia que seria muito difícil acompanhar o ritmo do trem, mas tinha esperança.

⁸⁷ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 93, 19 de maio de 1886.

⁸⁸ Idem.

⁸⁹ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 54, 10 de fevereiro de 1886. JOP 34-6.

⁹⁰ Idem.

A ferrovia tinha um sério problema para se desenvolver em Minas Gerais. Encravada entre montanhas não possuía uma saída para o mar; estava fadada a esperar que a Estrada de Ferro D. Pedro II adentrasse, ou pelo menos bordejasse as suas fronteiras. Diversas províncias ensaiavam ou prontificavam caminhos pela tração à vapor, e, no entanto, “nada a respeito se consignava nas páginas do nosso expediente.”⁹¹ Foi só em 1871 que o governo provincial autorizou a construção dos primeiros caminhos de ferro. Nesse ano, votara a Assembléia Geral o projeto de lei, sancionado em maio, concedendo um crédito de 20.000.000\$000 para o prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II até Lagoa Dourada. A 27 de março do ano seguinte, foi promulgado o decreto permitindo à Companhia Leopoldina a construção da ferrovia de Porto-Novo a Cataguases, que mais tarde, autorizada a seguir no seu traçado, terminaria em 1883 em São Geraldo, “parecendo ai tomar fôlego para subir a Serra do Prelúdio e penetrar nas ubérrimas regiões do Rio Doce.”⁹²

Dois anos depois das primeiras autorizações, o presidente da província Venâncio José de Oliveira Lisboa afirmava que os caminhos de ferro eram “um poderoso elemento de civilização e progresso, e muito contribuem para o desenvolvimento das indústrias, comércio e agricultura”⁹³ e convinha promover incentivos às empresas que se propusessem a sua construção, “ainda com alguns sacrifícios”, mas na certeza de que seriam “largamente compensados no futuro”. Mas ele lamentava que os pedidos de privilégios para construção de estradas de ferro haviam se “tornado uma mania”, já que alguns dos contratos não representavam “mais do que o desejo de possuir um patrimônio de que os concessionários retiram lucros” com as vantagens concedidas pelo governo. Estas empresas eram vistas como muito importantes para o desenvolvimento da província e “dignas do acolhimento que tem merecido”, mas algumas atendiam apenas os interesses das pessoas e localidades envolvidas, “sem benefício geral.” Sem um sentimento de unidade, fazia-se necessário a existência de um plano geral que gerenciasse a distribuição das concessões autorizadas, “em que sejam atendidos os mais importantes interesses”, e esses interesses eram os da província. A função do plano geral seria a de escolher os pontos mais convenientes para a construção das estradas de ferro, evitando que mais de uma percorresse uma mesma região, ou que se cruzassem. Isso possibilitaria o emprego dos capitais de maneira mais vantajosa e evitaria que os mesmos fossem inutilizados em regiões não lucrativas, já que a concorrência reduziria os lucros podendo vir até a dar prejuízos. Também contribuiria para não gerar ônus à província. Outra

⁹¹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882, p. 39.

⁹² Idem.

⁹³ Relatório de Presidente de Província apresentado por Venâncio José de Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873, p. 31.

função do plano geral seria a de avaliar se os locais em que as estradas de ferro percorreriam ofereceriam condições vantajosas para a sua construção. Lisboa defendia que as ferrovias deveriam percorrer centros que oferecessem vantagens às empresas, por possuírem grande produção e população para o transporte. Esse critério de seleção dos locais visava “não sobrecarregar os compromissos da Província”, já que os juros pagos reduziam quando os lucros atingissem valores acima de quatro por cento.

O presidente Theophilo Ottoni acreditava que “Todos os elementos, pois, se congregavam para anunciar a província de Minas que tinha chegado a hora de assentar os trilhos em seu território, proporcionando a sua indústria e ao seu comércio meios de rápido transporte.”⁹⁴ Com obediência a esse pensamento, foi contratada a construção de diversas estradas de ferro, e a algumas delas franqueou-se subvenções quilométricas ou garantias de juros, na conformidade da lei nº 1762.

Só na gestão de Joaquim Floriano de Godoy, em 1872, foram realizadas sete das nove concessões existentes em 1873. Segundo Theophilo Ottoni, Godoy se dedicou muito para o desenvolvimento da ferrovia na província. Godoy realizou um estudo “sob o ponto de vista financeiro” de medidas que poderiam ser tomadas e que contribuíssem para o seu rápido crescimento. Uma delas foi de serem “aproveitados os braços e capitais de companhias estrangeiras de mineração que tivessem de por termo aos trabalhos de indústria extrativa.”

Em 1873 disse o senador Godoy:

“A máxima parte dessas companhias trata de acabar com a mineração do ouro, e nestas circunstâncias será um bom serviço fixar aqui esses capitais e dar emprego produtivo a tantos braços, antes que eles se transportem para fora do Império, oferecendo-lhes novas indústrias a sua exploração. Devemos fixar permanentemente esses interesses, não na exploração do ouro, e sim no estabelecimento de indústrias novas permanentes e de resultados certos, como os caminhos de ferro.”⁹⁵

A transferência da responsabilidade de realizar investimentos na rede ferroviária para a iniciativa privada, contribuiria para não onerar os cofres públicos com incentivos fiscais ou empréstimos. Contando com essa “perturbação econômica” que a multiplicidade de concessões de estradas de ferro traria à província, o senador Godoy apresentou um plano geral de viação, que a construção das estradas de ferro deveriam seguir como eixo central, delimitando a quantidade e as localidades que deveriam ser atendidas pelos caminhos de ferro. Só que as boas intenções do senador ficaram apenas no papel, já que Theophilo Ottoni reclama pelo não cumprimento do projeto, não permanecendo os capitais e braços de

⁹⁴ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882, p. 40.

⁹⁵ Idem.

companhias estrangeiras para construí-las, tampouco as concessões foram calcadas sobre o molde de um sistema ou plano geral previamente estudado. “Ao contrário, muitas empresas foram autorizadas, muitos contratos celebrados, cada qual para determinada circunscrição, mas sem constituírem seções classificadas de um todo harmônico, planejado sobre o justo acordo das necessidades itinerárias e comerciais da província.” Logo, as estradas de ferro mineiras estavam espalhadas aleatoriamente pelo território, sem um plano racional que o gerenciasse e que contribuísse com o seu melhor funcionamento e lucratividade.

Todos os contratos celebrados obedeceram a interesses locais, não tendo as necessidades comerciais e a função de diminuir as distâncias dentro da província como prioridade. As linhas eram independentes uma das outras, chegando ao caso de duas linhas concorrerem no mesmo local para realizar os transportes. Não existia integração, ou “seções classificadas de um todo harmônico”, como Theophilo Ottoni prefere. Desta forma, a ferrovia perde a sua função primordial; ela fica descaracterizada, as distâncias não são vencidas, a produção não é escoada, a civilização não é levada a todos os rincões da província. Tudo acaba se tornando apenas uma busca por garantias de juros e ajuda para economizar na construção de cada quilômetro da linha ferroviária. Onde é que ficam todos os ideais civilizatórios propagandeados? Parece até um ensaio da especulação financeira que a política monetária provocou pelo país logo após a Proclamação da República. Parece que o capitalismo estava sendo inserido à força no país e as pessoas não sabiam o que fazer com ele.⁹⁶

Esse mau gerenciamento das finanças públicas, com “a garantia de juros e as subvenções quilométricas descontroladas, subiu a tal ponto que, se todas tivessem de ser realizadas, os recursos do nosso erário e do nosso crédito seriam talvez insuficientes para fazer-lhes face.” A ingerência foi tamanha que, em determinada zona da província foi concedido autorização para a instalação de duas estradas de ferro que competiam entre si pelo escoamento da produção local, sendo que comportava apenas uma. Theophilo Ottoni decepcionado dirá: “Por vezes lembro-se a necessidade de um plano de viação geral.” Alguns anos antes, em 1878, a Diretoria de Obras Públicas, “aterrada ante a perspectiva de tantas

⁹⁶ No relatório apresentado por Venâncio José Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873 na p. 31 também aparecem menções à descaracterização dada pelas pessoas à função que o governo provincial queria dar às ferrovias: “São as estradas de ferro um poderoso elemento de civilização e progresso e muito contribuem para o desenvolvimento das indústrias, comércio e agricultura, e por conseguinte, convém animar as empresas que se propõem realizá-las, ainda com alguns sacrifícios, que serão largamente recompensados no futuro. // Mas, neste propósito, é ter a maior cautela em aplicar devidamente esses sacrifícios para que as concessões não contrariem legítimos interesses. // Atualmente tem se tornado uma mania o pedido de privilégios para construção de estradas de ferro, alguns dos quais não representam mais do que o desejo de possuir um patrimônio de que os concessionários [retiram] lucros pelas transferências que ordinariamente tem lugar.”

concessões acumuladas umas sobre outras”, percebeu a grande necessidade de um plano de viação e o caos financeiro que a sua falta provocava, propôs que nenhuma estrada de ferro fosse autorizada sem que passasse pelo crivo de sua decisão. Mesmo assim, nada foi feito a respeito e o presidente da província acreditava que a situação havia ficado muito complicada para ser resolvida, “em razão do grande número de concessões feitas e dos direitos adquiridos” que foram garantidos pelos contratos firmados. Minas Gerais tinha quase 442 quilômetros de linhas férreas construídas, com 172 em construção, mais de 275 estudados e quase 2 mil e quinhentos quilômetros sem estudo algum. Eram sobre esses números que recaíam as preocupações do presidente da província, já que se fossem totalizados dariam quase 3 mil e 300 quilômetros de ferrovia. Os cofres provinciais não teriam recursos suficientes para o pagamento de tantas subvenções quilométricas e dos juros da dívida, além de não existir nenhum plano que gerenciasse as construções das novas linhas. Se com menos de 500 quilômetros já existiam linhas que concorriam entre si, não dando lucros consideráveis, a situação complicaria ainda mais com a criação de quase mais 3 mil.⁹⁷

Devido à dependência da província de Minas Gerais da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II para iniciar a implementação de suas linhas, foi apenas em 1871 que a Assembléia Legislativa mineira colocou em sua pauta de discussão o desenvolvimento dos caminhos de ferro na província de maneira efetiva. As concessões foram regularizadas, autorizando a província conceder subvenções quilométricas, com ajuda financeira e pagamento de juros por prazos estabelecidos em contrato, porém, na prática, a média destes contratos era de 7% sobre o valor do capital investido, podendo variar por um período de 30 a 50 anos. Após dezesseis anos de o governo mineiro ter tomado alguma atitude para a implantação de ferrovias na província, regularizando sua atuação, a província teria uma malha ferroviária de 876 km e 150 m.⁹⁸ Cinco anos antes, 1882, – onze anos após as medidas de incentivo tomadas – a província possuía 441 km e 512 m.⁹⁹ Em cinco anos o governo conseguiu quase que dobrar a malha ferroviária instalada, sem contar as que estavam em construção e os projetos que tramitavam pelo congresso. Durante o final do século XIX a expansão será sempre crescente, em 1896 a malha atingiria a cifra de 3.064 km¹⁰⁰. O

⁹⁷ *Idem.*, p. 40.

⁹⁸ Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo em 05 de junho de 1887, p. 77.

⁹⁹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882, p. 40. O presidente da província Antonio Gonçalves Chaves em relatório de 02 de agosto de 1883, p. 75 afirmará que a ferrovia possuiu em Minas Gerais um crescimento de 54 km e 78 m ao ano desde a primeira inauguração em 1874.

¹⁰⁰ Relatório de Presidente de Província apresentado por Crispim Jacques Bias Fortes em 15 de junho de 1896, p. 23.

crescimento sofreria algumas oscilações com a passar do tempo, tendo um crescimento de apenas 22 km em 1902,¹⁰¹ mas Minas Gerais sempre aumentará sua malha ferroviária, mesmo que de forma não tão expressiva. Esse crescimento pode ser resumido na seguinte tabela:¹⁰²

Ano	Quilometragem
1882	441 km e 512 m
1883	458 km e 702 m
1884	663 km e 611 m
1887	876 km e 150 m
1892	1.666 km e 556 m
1893	2.450 km
1896	3.064 km
1897	3.269 km e 116 m
1898	3.404 km e 492 m
1902	3.458 km

Em seu relatório de 1882, o presidente da província Theophilo Ottoni profere estas palavras logo no início de seu discurso para a Assembléia Legislativa de Minas Gerais:

No curto espaço de quatro meses tenho aplicado a minha atenção ao exame dos negócios provinciais, e ao meio, senão de melhor analisá-los, pelo menos de acentuar-lhes o acordo com os interesses públicos mais urgentes e imediatos.

Vário e múltiplo é o quadro das necessidades desta importante província, cujo imenso território, com sua grande mas disseminada população, formula diversos reclames, cada qual mais atendível, cada qual mais digno e merecedor de vossos cuidados e vosso estudo.

A instrução pública e a viação férrea constituem hoje assuntos, para os quais nunca virá em demasia a atenção do legislador.¹⁰³

Na sua concepção, a Assembléia deveria dar atenção especial aos “interesses públicos mais urgentes e imediatos”, às várias necessidades da província e da sua população imensa e espalhada pelo também imenso território, cujas reclamações atingiam os ouvidos do governo e reclamavam por atitudes. Mas de todas as demandas provinciais duas mereciam atenção especial, e nunca era excessiva a sua discussão: a instrução pública e a viação férrea.

¹⁰¹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Joaquim Candido da Costa Sena em 15 de junho de 1902, p. 26.

¹⁰² Os dados da tabela foram retirados dos relatórios de presidentes de províncias e dos secretários de estado de negócios da agricultura, comércio e obras públicas. Os secretários de obras públicas discriminam separadamente os dados do crescimento das ferrovias estaduais e federais, devido a esse detalhe, resolvi adotar como padrão os dados das ferrovias mineiras sem participação de capital federal. As referências podem ser consultadas na página acima, além de: Relatório dos Secretários de Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado por David Morentzsohn Campista em 28 de fevereiro de 1892, anexo após p. 186.

¹⁰³ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882, p. 05.

Não foi apenas naquele dia que a instrução pública e a ampliação das ferrovias foram pauta de análise e discussão. Vários relatórios discutem estas questões; e não apenas os presidentes das províncias, mas também os responsáveis pelas pastas que cuidavam das obras e finanças públicas, e até o da saúde pública, colocavam o seu dedinho. Todos estavam discutindo e pensando maneiras de difundir estes “melhoramentos” para toda a província. A intenção era levar educação pública e gratuita para todos os meninos, mesmo que tivessem de ser retirados a força de seus pais¹⁰⁴; e interligar todas as regiões da província através dos caminhos de ferro.

Nobilitar pela cultura de espírito da geração que nos há de suceder, e que mais opulenta de idéias, mais cônica de seus deveres, terá de abalançar-se a novos cometimentos científicos e industriais, é uma obrigação, talvez a mais sagrada, daqueles que velam pelo progresso social.¹⁰⁵

Os legisladores teriam que tomar consciência do seu papel primordial como promotores do desenvolvimento social. Cada geração que viria teria uma cultura de “espírito superior” a sua antecessora. Para Theophilo Ottoni é natural o passado ser pior que o futuro e não seria motivo de vergonha, e sim de orgulho, e o seu dever enquanto legislador seria fazer que o “progresso social” acontecesse ou, pelo menos, proporcionasse condições para o seu desenvolvimento, retirando os empecilhos que aparecessem pelo caminho e o dificultasse. Sendo Minas Gerais uma província com um “imenso território” e com uma “grande mas disseminada população”, a sua função seria a de “Suprimir as distâncias, anulando os desertos; e aproximando dos mercados os centros produtores, sem arruinar capitais nem onerar o futuro de nossas finanças, é um problema complexo de máxima transcendência, e de difícil porém instantânea solução.”¹⁰⁶

Estes eram os principais problemas que Theophilo Ottoni acreditava enfrentar no governo da província. Como fazia parte da geração detentora desta obrigação, a de promotora do progresso social, deveria contribuir para a redução das dificuldades da província se desenvolver científica e industrialmente. Theophilo Ottoni dá tanto valor a este desenvolvimento que utiliza duas palavras que se reforçam dentro do seu discurso: abalançar e cometimento. Abalançar significa determinar ou declarar o peso de algo usando uma balança; também pode ser avaliar, estimar e calcular. Cometimento possui sentido de

¹⁰⁴ “O ensino obrigatório é o alicerce da civilização, a pedra fundamental do verdadeiro progresso. // Banir a ignorância, reputar o analfabetismo como um leproso, procurar a criança nos esconderijos do lar doméstico e chamá-la à escola, vencer a indiferença dos pais, é sem dúvida a mais gloriosa legenda do ensino.” Idem, p. 26.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ Idem.

desenvolver algum empreendimento, uma tentativa ou empresa difícil, arriscada e/ou de grande vulto; ou ainda uma investida, ataque ou assalto. Dentro do relatório, essas palavras ao mesmo tempo podem passar a idéia de o desenvolvimento ter que ser feito dentro das possibilidades das finanças públicas, bem como de tomar atitude de arrojo, atrevimento, o ato de investir e cometimento vem dar ênfase na segunda idéia, de que todo esse desenvolvimento seria uma empresa difícil arriscada e/ou de grande vulto.

E ele continuará dizendo aos membros da Assembléia Legislativa:

Compenetrados, como vos achais, de que a escola e a locomotiva são os legítimos impulsores da felicidade pública; convencidos de que desses dois e tão poderosos elementos depende em magna parte a prosperidade da nossa como de todas as províncias do Império; sabereis, digo-o com a confiança devida aos eleitos do povo mineiro, consagrar-lhes a vossa patriótica e inquebrantável solicitude.¹⁰⁷

Então, já que todos estavam convencidos intimamente de que a escola e a estrada de ferro eram os grandes elementos que conseguiriam assegurar a consolidação do progresso social, deveriam contribuir para o seu desenvolvimento, a sua solicitude. Theophilo Ottoni acredita que a educação e os caminhos de ferro detinham as duas principais condições para o desenvolvimento da sociedade, o florescimento científico e o industrial. Mas a Assembléia Legislativa Mineira, como já foi dito, desde 1871 vinha tentando fazer com que a ferrovia se desenvolvesse na província. A dificuldade imposta, pelo relevo montanhoso e a distância do Oceano Atlântico, fazia com que fosse necessário Minas esperar o governo federal concluir a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, e que esta adentrasse ou chegasse o mais próximo possível de suas fronteiras. Essa espera gerava um certo desconforto, já que “diversas províncias ensaiavam ou prontificavam caminhos pela tração a vapor, e, no entanto, nada a respeito se consignava nas páginas do nosso expediente.”¹⁰⁸

Nesse ano foi votado e aprovado o prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II até a cidade de Lagoa Dourada, depois, no ano seguinte, ela seria prolongada de Porto Novo a Cataguases, parando a sua construção, na data do discurso, em São Geraldo. “Todos os elementos, pois, se congregavam para anunciar à província de Minas que tinha chegado a hora de assentar os trilhos em seu território, proporcionando à sua indústria e ao seu comércio meios de rápido transporte.”¹⁰⁹ Nosso legislador estava empolgado e possuía motivos para isso. Logo que as medidas de incentivo foram tomadas pela Assembléia apareceram pessoas interessadas em construir ferrovias pela província; em menos de um ano nove concessões

¹⁰⁷ Idem.

¹⁰⁸ Idem, p. 39.

¹⁰⁹ Idem.

foram feitas, sendo uma delas para ligar Ouro Preto até a Estrada de Ferro D. Pedro II, o que abriria um caminho rápido interligando a capital de Minas Gerais com a do Império, o Rio de Janeiro.¹¹⁰

No ano seguinte o novo presidente, Antonio Gonçalves Chaves, também dedicará várias páginas do seu relatório à questão do desenvolvimento da ferrovia. Ele acreditava que “O desenvolvimento dos caminhos de ferro é questão de atualidade em todos os países e de máxima urgência entre nós.”¹¹¹ Ele estava esperançoso da mesma forma que Theophilo Ottoni, e no início de sua gestão, a província estava com 458 km e 702 m em tráfego, quase 17 km a mais que na época de Ottoni, além das muitas concessões que estavam para ser terminadas. Ele lamentava que a iniciativa particular ainda continuava a manifestar-se de modo lisonjeiro, mas congratulava-se de que cada vez mais se acentuava o impulso dado aos trabalhos.

Certamente o progresso entre nós há sido lento em outras manifestações da atividade industrial, mas o mesmo não se verifica com a poderosa indústria dos transportes, começada apenas há nove anos, quando alguns países da Europa já tinham a sua rede mais completa, e não poucas províncias do Império já haviam iniciado as suas.¹¹²

Minas Gerais ainda possuía uma atividade industrial insipiente que, de acordo com Dulci, apenas mudará a partir da década de 1950, após várias intervenções do governo estadual¹¹³. O próprio presidente da província assume que a atividade industrial tinha um desenvolvimento lento e os principais produtos transportados pelas ferrovias seriam de natureza agrária “procedentes de vales uberrimos¹¹⁴ ainda não servidos”. “A necessidade, porém, de alimentá-las com a maior soma de produtos, se faz sentir e a sua satisfação não pode ser adiada por muito tempo.” O crescimento da rede ferroviária na região sul de Minas Gerais justificava-se pelo desenvolvimento das plantações de café. Já que São Paulo estava se desenvolvendo industrialmente com os recursos provenientes da cafeicultura, e a ferrovia auxiliava no escoamento da produção, os políticos mineiros acreditavam que o seu estado poderia seguir o mesmo caminho. Porém, esta região de Minas Gerais não poderia se expandir

¹¹⁰ Relatório de Presidente de Província apresentado por Venâncio José de Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873, p. 32.

¹¹¹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883, p. 74.

¹¹² *Idem*.

¹¹³ Para uma análise da importância da atuação política no desenvolvimento industrial de Minas Gerais ver DULCI, O. S. *op. cit.*

¹¹⁴ O termo provém de úber/úbere que é a glândula mamária. É usado para designar algo fecundo, fértil; também existe o adjetivo uberdade que em sentido figurado pode ser fartura, abundância, fertilidade, fecundidade, riqueza, opulência; e ubertoso também um adjetivo e quer dizer fecundo e fértil. Informações extraídas de KOOGAN, A.; HOUAISS, A., *op. cit.* & ALMEIDA, *op. cit.*

por terras devolutas ou ocupadas por indígenas, como no caso de São Paulo, sendo um dos fatores apontados por Lima para a estagnação do crescimento, a falta de terras propícias para o aumento da produção.¹¹⁵

Mas Gonçalves Chaves não está muito interessado em deixar o desenvolvimento da rede ferroviária apenas nesta região da província, “seria um erro estacionar o importante melhoramento nos centros populosos e já suficientemente cultivados.” A grande justificativa para que isso acontecesse foi o desenvolvimento da D. Pedro II possibilitando a única saída para o mar que a província possuía de fácil transporte de bens e pessoas. O ideal seria desenvolver a malha ferroviária pelas regiões quase desabitadas e improdutivas. E continuará argumentando que, diferentemente da Europa, onde a colonização do território se deu durante séculos e o povoamento está instalado de maneira efetiva – desta forma, o objetivo das vias de comunicação seria interligar um núcleo comercial com um de população – em Minas Gerais a ocupação do território havia se dado em um período muito mais recente, não dando tempo para a sua ocupação de uma maneira mais intensa, existindo “zonas onde a natureza em muitos lugares acha-se inexplorada e a população rarefeita.”

Essa posição de Gonçalves Chaves divergia de algumas pessoas da Assembléia Legislativa, que primavam pelo desenvolvimento em regiões que garantissem retorno financeiro para as companhias, o que contribuiria para a redução dos encargos financeiros da província. Um representante desta corrente era João Capistrano Bandeira de Mello, presidente de Minas Gerais em 1877, cinco anos depois de Lisboa, que tinha a mesma posição. Estas palavras proferidas em seu relatório sintetizam a sua posição:

Em matéria de estradas, todos sabem que o que mais interessa é a sua distribuição; não basta que existam, mas convém que existam onde o interesse as reclama; que sejam dirigidas segundo as necessidades do transporte; que as melhores e mais multiplicadas se achem nos lugares em que a indústria é mais desenvolvida, e as relações mais ativas.

De que servirão estradas magníficas, se ligassem lugares sem interesse para o comércio?

Todo caminho é um meio, e para que o meio seja habilmente escolhido, é mister que se ache em relação com o uso que se pretende fazer; o melhor deles, considerado de uma maneira abstrata, não é sempre o melhor em tal circunstância dada: há lugares em que importa recorrer de preferência à navegação fluvial, outras em que a abertura de uma estrada é preferível; a esse respeito nada se pode decidir a priori e de uma maneira mais geral; depende inteiramente das situações.¹¹⁶

¹¹⁵ Para mais informações ver LIMA, João Aroldo. *Café e Indústria em Minas Gerais, 1870-1920*. Petrópolis: Vozes, 1981.

¹¹⁶ Relatório de Presidente de Província apresentado por João Capistrano Bandeira de Mello em 17 de agosto de 1877, p. 82.

Já Gonçalves Chaves propõe que para Minas Gerais o “sistema” adotado deveria ser o norte-americano e não o europeu, já que não se adequava à constituição da província mineira. Sendo que o americano “não tem analogia alguma com aquele que foi adotado na Europa.” A locomotiva, além de contribuir para despertar o desenvolvimento da indústria, aproveitaria as fontes de produção, aumentaria a “população em proporções imprevistas”. A corrente de imigrantes que se dirigia do velho mundo para as Américas encontraria nos caminhos de ferro “o alvo por onde naturalmente irá precipitar-se.” Nos Estados Unidos as ferrovias se instalaram no vale do rio Mississipi, perto da região dos Grandes Lagos, em terras habitadas principalmente por índios e que não tiveram “cultura e elementos de civilização senão quando o vapor atraiu para ali os imigrantes da Europa” e os produtos puderam encontrar saída fácil e rápida para os mercados. “Por toda a parte lançavam-se os trilhos, às vezes por meio de construções ligeiras com material rodante simples e apropriado às condições das localidades.”¹¹⁷

Gonçalves Chaves estabelecerá comparações entre riquezas naturais dessa região dos Estados Unidos e as de Minas Gerais, como também a necessidade de vencer os obstáculos impostos pelas distâncias, mas teria de ser desconsiderado “o que diz respeito ao gênio empreendedor daquele grande país”, peculiaridade que a população de Minas Gerais não possuía.¹¹⁸ A ferrovia *Bahia e Minas* atravessava o “deserto” entre Caravelas e a Serra dos Aimorés, uma região habitada por algumas tribos indígenas, apresentando muitas das mesmas dificuldades enfrentadas pelos norte-americanos. Nenhuma outra região da província oferecia condições tão atraentes e possuía “um futuro tão auspicioso” quanto esta.

Estes eram os ideais que impulsionavam o plano de ligar os “grandes rios”, se referindo aos rios São Francisco e Jequitinhonha – além de fazer alusão por um trocadilho aos grandes lagos norte-americanos da região do rio Mississipi – à Estrada de Ferro D. Pedro II. Gonçalves Chaves queria interligar as linhas instaladas na região de Filadélfia, atual

¹¹⁷ Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883, p. 74-5. As comparações feitas entre Minas Gerais e os Estados Unidos podem ter uma relação com a opinião corrente de que a nação norte-americana era considerada um exemplo a ser copiado. Sobre essa posição Bello faz a seguinte afirmação: “Nascida neste clima de euforia, a República, dirigida econômica e financeiramente pelas corajosas inovações de Rui Barbosa, parecia perder, por vezes, o senso das realidades práticas. O grande jurista e erudito publicista traçava no papel um Brasil formidável, uma espécie de repetição dos Estados Unidos, cortado de estradas de ferro, em pleno triunfo da máquina...” Ver BELLO, J. M. *História da república, 1889-1954*: síntese de sessenta e cinco anos de vida brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972, p. 93.

¹¹⁸ No Relatório de Presidente de Província apresentado pelo Cônego Joaquim José de Santanna em 25 de setembro de 1880 na p. 20, também encontra-se uma comparação entre as condições enfrentadas pelos habitantes da região nordeste dos Estados Unidos. “Quem conhece a causa da riqueza rápida de Chicago, a rainha dos lagos dos Estados Unidos, e sabe que em grande parte provém do milho e do porco, compreende o futuro que pode ter Minas Gerais, cujos produtos são em nada inferiores aos das cidades do oeste da grande república.”

Theophilo Ottoni no nordeste de Minas, estendendo-a para o interior da província, integrando toda a extensão da bacia hidrográfica destes dois rios. A linha ferroviária atingiria o sul da Bahia partindo do Porto dos Italianos nesta província, cruzaria a região entre o Rio São Francisco e o Jequitinhonha, no povoado de Itinga, chegando até o Rio das Velhas em Santo Hipólito, na região de Curvelo. A partir desta linha principal, outras seriam construídas visando levar os caminhos de ferro para todos os cantos da província: “A coesão de todas as partes por este meio será ainda o ponto de vista econômico e social a satisfação de uma necessidade inelutável.” Porém, era uma necessidade que deveria respeitar o equilíbrio dos orçamentos e “os interesses mui respeitáveis das empresas.”¹¹⁹

No relatório encaminhado para o presidente Antonio Gonçalves Chaves, o então diretor geral interino da secretaria de obras públicas, Antonio Gomes da Silva Chaves, realiza um interessante estudo sobre a ferrovia na província. Inicia seu relatório com o que acreditava ser um consenso: “Desnecessário me parece insistir sobre a importância destes preciosos agentes da civilização e facilitadores da riqueza pública, e conseqüentemente da prosperidade nacional.”¹²⁰ Para o diretor de obras públicas essa importância do sistema de viação vinha de longa data. Desde os romanos a interligação do território por meio de estradas era de extrema importância para o crescimento e manutenção do seu império. “Entretanto, que relação há entre os benefícios que das suas vias colhiam os Romanos e os que à hodierna geração oferece este prodigioso sistema de locomoção que se chama *ferrovia*? // É palpável a desproporção. // Não insistirei pois sobre este ponto.” Ele acreditava ser o consenso tão grande que poderia ficar sem explicar os motivos dessa palpável desproporção. Não seria necessário recorrer à “ciência econômica” para demonstrar o impacto econômico provocado pelos caminhos de ferro. Os “frutos colhidos por todas as nações adiantadas da Europa e da América” eram a prova cabal para comprovar de “modo invencível” a superioridade da ferrovia. E por fim, resignasse:

A nós nada mais resta do que acompanhar resoluto, mas cautamente, o movimento ascendente do progresso nesse eminentemente importante ramo do público serviço que, por sua natureza complexa, desafia as mediações combinadas do engenheiro, do economista, do estadista e hoje até do estrategista.¹²¹

¹¹⁹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883, p. 75.

¹²⁰ Relatório do Diretor Geral de Obras Públicas da Província de Minas Gerais Antonio Gomes da Silva Chaves em 03 de julho de 1883, p. AB-6. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883, pp. AB-1 – 46.

¹²¹ Idem.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro seria uma coisa inevitável, mas ele estava ainda longe de ser o ideal desejado. Em relação ao mundo, Minas Gerais precisava ainda construir muitos quilômetros de trilhos por seu território. Só que esse estado não era desanimador, mas até natural. “O progresso de uma província bem como o de uma qualquer porção do território pátrio faz parte integrante do progresso geral da comunidade brasileira.” Mesmo o progresso sendo natural, era dever dos legisladores proporcionar que ele acontecesse. Silva Chaves rebate críticas levianas feitas sem suporte científico sobre a “falta de espírito de iniciativa, de atividade e até de uma suposta indolência por parte do povo mineiro”, quando comparavam a diferença existente entre as estradas de ferro de Minas Gerais e as de São Paulo. Argumenta que a província de São Paulo possuía menos da metade da área do território de Minas Gerais, com suas cidades e povoações mais importantes umas muito próximas umas das outras e tinha a sua população muito condensada. Essa conjunção de fatores facilitava a união de pessoas com capitais, mais ou menos fortes, “empreender a construção de uma pequena ferrovia entre dois centros populosos que de ordinário, como acabo de dizer, estão muito próximos.”¹²² Desta forma, as ferrovias poderiam ser construídas com pequenos capitais e dariam lucros razoáveis do tráfego rapidamente, possibilitando o aumento da linha com os recursos gerados, além de atrair capitais que antes não se aventuravam em uma empresa incerta, tendo-se em pouco tempo uma linha de extensão considerável.

Em Minas Gerais, Silva Chaves argumenta que a situação é completamente diferente, já que a província possuía uma área de 720 quilômetros quadrados e dois e meio milhões de habitantes espalhados pelo território. “Ninguém ignora que nesta Província anda-se não raras vezes dezenas e até centenas de quilômetros sem encontrar, já não digo uma cidade, mas até um povoado importante.” O que implicaria a construção de longos trajetos até que se atinja um núcleo urbano ou produtivo importante. Isso aumentaria o capital necessário para a construção do trecho devido à maior quilometragem construída e reduziria os lucros pela menor quantidade de pessoas e produtos para se transportar. A organização de companhias ficaria mais difícil que em São Paulo, devido o montante e os riscos envolvidos serem maiores, tornando as chances de insucesso grandes. Fator que agravava as dificuldades, reduzindo o interesse de capitalistas que não gostariam que seu dinheiro ficasse paralisado ou rendendo poucos lucros.

¹²² Idem., p. AB-6.

Outro motivo, apontado por Silva Chaves, que contribuiria para a desvantagem de Minas Gerais, em relação à São Paulo na construção de seus caminhos de ferro, era o relevo. São Paulo era uma das províncias menos montanhosas do Império, permitindo uma redução dos custos com a não necessidade de se construírem “grandes aterros, desaterros, dispendiosíssimos cortes, grande quantidade de pontes, viadutos, túneis e outras custosíssimas obras de arte”. “Este fato permite-lhe realizar verdadeiras vias econômicas”. Já Minas Gerais “é indubitavelmente a mais montanhosa de todas as províncias do Brasil”, devendo suas ferrovias atravessar vários acidentes naturais até chegarem ao seu destino.¹²³

Mesmo com todas estas dificuldades, Minas Gerais continuava a expandir a extensão de suas ferrovias, de 1883 para 1884 foram construídos quase 205 quilômetros, um crescimento de quase 145%. A província contava com 663 km e 611 m de estradas de ferro provinciais, sendo que a quilometragem da D. Pedro II, uma ferrovia federal, não estava contabilizada nesses números. Gonçalves Chaves afirmou que estas expansões pelo território haviam modificado “sensivelmente as condições econômicas da província e melhorado o seu estado financeiro.”¹²⁴ Após dez anos de inauguração da Leopoldina, primeiro trecho ferroviário subvencionado pela província, a renda provincial havia quase dobrado. “Não nos tem faltado ardimento, mesmo temeridade em promover o alargamento da nossa rede de caminhos de ferro.”

Alguns dos argumentos utilizados por Silva Chaves no ano anterior em seu relatório, agora também são utilizados pelo presidente da província que havia permanecido no cargo. As mesmas justificativas que explicariam o atraso mineiro em relação à província de São Paulo, tais como o fator temporal, a sua iniciativa pioneira; o geográfico, as montanhas; a dependência de Minas Gerais da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, a falta de uma saída para o mar. Mas todas essas desculpas serviam para engrandecer os feitos mineiros e não amenizar uma deficiência, e o presidente concluiu: “é certo que havemos nos esforçados e relativamente feito mais do que São Paulo.” E mais que engrandecer a província, a superação dos feitos de São Paulo parecia ter uma importância especial.

Só que, todo esse esforço para desenvolver os caminhos de ferro em Minas Gerais havia gerado uma situação financeira não muito agradável, colocando a província no que Gonçalves Chaves chamou de “situação difícil”. O presidente explicava:

¹²³ Idem., p. AB-7. Para mais informações sobre as dificuldades que um relevo montanhoso podem provocar em uma construção de uma ferrovia ver o segundo capítulo de EL-KAREH, A. C. A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II de 1855 a 1865. *op. cit.* pp.33 – 128.

¹²⁴ Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 01 de agosto de 1884, p. 93.

Tão elevados empenhos da província com relação às subvenções e garantias de juros às estradas de ferro devem despertar a todos serias apreensões, convidando a refletir sobre as conseqüências inevitáveis de tão larga liberalidade e confiança da parte dos poderes públicos provinciais, se não for corrigido esse estado de coisas por medidas acertadas.¹²⁵

Desde as primeiras concessões, os políticos mineiros vinham alertando sobre a possível crise financeira que a autorização descontrolada de concessões para a construção de ferrovias poderia gerar nas finanças públicas. Aparentemente, todas as repreensões feitas por vários presidentes de província e secretários de pastas sobre esse problema foram deixadas de lado. Argumentava-se que Minas Gerais não poderia ser igual os Estados Unidos “que por via de estradas de ferro, colonizara os seus desertos e fertilizara terras, onde o trabalho do homem civilizado era desconhecido.” Os mineiros deveriam ter os pés no chão e consciência de que naquele país existiam condições que em Minas não eram realidade, como a abundância de capitais, a imigração “espontânea, ativa, inteligente” que inundava as cidades litorâneas, “e nessas condições bem podia a América do Norte confiar na força criadora da locomotiva. Mas entre nós pode-se contar com os *milagres americanos?*”

Para Gonçalves Chaves, a situação de Minas Gerais era muito mais complicada que nos Estados Unidos. A província era carente de capitais e os que se conseguia atrair era com a garantia de altos juros. A população não era abundante, sendo “pouco habituada ao trabalho e atrofiada em seu desenvolvimento industrial por processos rotineiros e emprego de instrumentos rudimentares”. Todo esse complicador em relação à população era conseqüência da qualidade das pessoas que compunham a sociedade mineira, que tinha como principal força de trabalho a mão-de-obra escrava, uma classe de pessoas que comumente era denominada de bárbara. Com todos esses problemas, que iam desde os econômicos até a população, não era “lícito esperar esses brilhantes resultados dos caminhos de ferro” e ele via que a província era obrigada a fazer investimentos com dinheiro do tesouro público, e era esta a atitude do governo, já que “Nenhuma estrada de ferro importante entre nós tem-se construído sem o auxílio dos cofres provinciais”.

Os benefícios que os caminhos de ferro produziam eram grandes, mas traziam um ônus aos cofres públicos incalculável. Gonçalves Chaves não saberia calcular o impacto que teria se todas as empresas subvencionadas entrassem em execução e cobrassem os juros garantidos nos contratos, mas uma coisa era certa, “traria inevitavelmente assombroso crescimento de nossa dívida consolidada e o correspondente aumento das despesas ordinárias

¹²⁵ Idem.

nos orçamentos para pagamentos de juros dos empréstimos.”¹²⁶ Esses temores eram justificados pelas cifras que se avolumavam na dívida pública. Se de todas as concessões fossem cobrados os juros de 7% atingiria o valor de 5,372:725\$116 de réis. Toda a preocupação do presidente se justificava, já que a arrecadação das finanças públicas havia sido de 3,219:078\$606, excedendo as rendas provinciais em 2,153:647\$510 de réis.¹²⁷

Uma medida que havia sido tomada em sua gestão anterior foi o conselho aos agentes da polícia que tornassem mais rigorosa a fiscalização nas barreiras de arrecadação, visando evitar o desvio de impostos, fato que rendeu um aumento de 338:038\$606 de réis. Só que essa medida visava conseguir apenas um equilíbrio orçamentário e não solucionar os problemas provocados pelo excesso de concessões ferroviárias. “Pois é justamente esse equilíbrio que vejo comprometido e com ele as fontes de renda, si medidas salutare, referentes a estradas de ferro, não vierem em auxílio das finanças provinciais.” Para tentar solucionar esta crise sugere duas medidas: a revogação de todas as concessões cujos contratos não tivessem sido firmados, e que possivelmente estariam caducas; e a concessão da garantia de juros de 7% sobre o capital investido, durante o período de construção, após esse período seriam reduzidas para 4%. Propunha que essa política vigorasse até que as ferrovias construídas começassem a reverter os capitais investidos pela província. “Só deste modo poderemos manter ileso o crédito tão bem estabelecido da província e encaminhar o seu progresso. // A situação requer firmeza e decisão.”¹²⁸

Essa posição corrobora com todo o discurso dos legisladores mineiros, de que estava na hora de assentarem os trilhos dos caminhos de ferro no solo mineiro. Isso seria algo inevitável se quisessem acompanhar o progresso das outras províncias, principalmente a de São Paulo. E nada melhor para alimentar esperanças que a grande semelhança entre Minas Gerais e o irmão rico do norte, os Estados Unidos que vinham crescendo de maneira fabulosa, conseguindo superar até a tão aclamada Europa. Mas ao mesmo tempo que as ferrovias eram vistas como a solução dos problemas econômicos e sociais de Minas Gerais, ela também era a causadora de uma crise financeira imensa, que poderia levar até a falência das finanças públicas.

¹²⁶ Idem., p. 93.

¹²⁷ Idem., p. 59.

¹²⁸ Idem., p. 94.

1.3 – O Ramal de Ouro Preto

A mudança da capital de Ouro Preto para alguma outra região da província era um assunto de longa data. Desde a Inconfidência Mineira em 1789 já era apontado o interesse – os contemporâneos dirão necessidade – de se transferir a sede do governo. Lima Barreto¹²⁹ aponta que, a partir de 1833 algumas propostas foram colocadas em pauta na Assembléia Legislativa.¹³⁰ Em 1851 o presidente da província José Ricardo de Sá Rego terminará seu discurso com as seguintes palavras:

Poderia, srs., em uma longa série de argumentos demonstrar-vos que a Cidade do Ouro Preto não oferece uma só das condições precisas para a Capital de uma Província tão importante quanto esta. Poderia descrever a sua decadência, mas que necessidade tenho eu de apresentar-vos esse quadro, quando o original está aí a vossa vista, quando aí se vos apresentam as ruínas de ruas interias; quando em lugar de uma população que outrora chegava a vinte mil almas, hoje aí a vedes reduzida a menos de cinco mil, como já deixei mencionado¹³¹; quando em fim se vos apontasse os inconvenientes que oferece a sua localidade, nada mais diria do que o que estais sentindo a todos os momentos?¹³²

No período do discurso de Sá Rego a cidade estava passando por um período de recessão econômica da qual levaria muito tempo para superar.¹³³ As pessoas que antes viviam da exploração da mineração do ouro e de outras atividades que a complementavam, como o comércio e agricultura, acabaram abandonando a região e migrando para outras, como o interior da província em busca de terras mais produtivas para a lavoura. O declínio da exploração aurífera provocou um efeito em cadeia sobre a economia, o crescimento vegetativo, etc. A dificuldade para se conseguir uma fonte de renda alternativa, que possibilitasse a sobrevivência junto à mineração, forçou milhares de pessoas a deixarem suas casas em busca de novas regiões. Uma diminuição de 15 mil pessoas deve ter provocado um impacto impressionante sobre a cidade. Sá Rego prefere não argumentar sobre a necessidade de se mudar de localidade a capital da província, deixando para os políticos saírem às ruas e verem com os próprios olhos o efeito devastador que a crise econômica provocava sobre a cidade, ruas inteiras em ruínas.

¹²⁹ Lima Barreto foi um republicano defensor da mudança da capital, escreveu a história de Belo Horizonte enaltecendo a nova cidade.

¹³⁰ FONSECA, J. F. de M. *op. cit.*, p. 13.

¹³¹ Na página 24 do relatório expõe as necessidades de se fazer um recenseamento na província e, devido as dificuldades, realizou apenas na capital. A cidade tinha uma população de 4.897 pessoas, dentre as quais eram 2.287 homens, 2.610 mulheres, 4.089 livres e 808 escravos.

¹³² Relatório de Presidente de Província apresentado por José Ricardo de Sá Rego em 02 de agosto de 1851, p. 38.

¹³³ Essa situação apenas se reverteu na segunda metade do século XX com o aumento da extração mineral e do turismo.

A capital decadente será um motivo constante de preocupação e discórdia durante o século XIX, até que em 1882 Theophilo Ottoni percebeu que a situação estava ficando cada vez mais insustentável, e que o golpe de misericórdia poderia ser dado. Sensibilizado, tomou para si o compromisso de ajudar Ouro Preto a continuar sendo a capital de Minas Gerais. Reconhecendo a imensa importância que a ferrovia possuía naquele momento, no mundo e em Minas Gerais, achou por bem incentivar a construção de uma linha que ligasse Ouro Preto à Estrada de Ferro D. Pedro II, sendo um “empenho de honra” para o presidente e “um ponto o qual não há transação possível” para a província de Minas Gerais. Como em suas próprias palavras: “Ao empossar-se da administração, compreendi logo que a cidade de Ouro Preto se achava entre um dilema fatal, ter à porta estrada de ferro, ou deixar de ser a capital da província.”¹³⁴

Theophilo Ottoni justificou sua atitude afirmando o reconhecimento que possuía sobre a importância de Ouro Preto na história de Minas Gerais, e que lhe concedia “muitos predicados para continuar a ser o centro do Governo Provincial”. Outro fator que o sensibilizou foi todo o ônus que recairia sobre os “não pequenos capitais públicos e particulares”, investidos na cidade e que sairiam extremamente prejudicados com a mudança. Como solução, solicitava autorização junto à Assembléia Legislativa para que o governo provincial construísse, com recursos públicos, um ramal ferroviário interligando Ouro Preto à Estrada de Ferro D. Pedro II, caso a iniciativa particular não cumprisse o acordado.

Anteriormente, uma concessão para a construção da estrada de ferro foi dada ao inglês George John Manders em 4 de janeiro de 1873 para ligar Ouro Preto até um ponto da Estrada de Ferro D. Pedro II, depois que ela tivesse chegado perto da cidade de Lagoa Dourada ou nas proximidades de Queluz. O ramal de Ouro Preto teria uma função estratégica importante, já que possibilitaria a interligação de regiões economicamente fortes da província e isoladas do porto do Rio de Janeiro. Outros prolongamentos poderiam ser seguidos deste ponto nodal e que já existiam contratos garantindo à exploração; um para a região mineradora explorada pelo capital inglês de Itabira, passando por Mariana e Santa Bárbara – contrato celebrado em 3 de janeiro de 1873 com Pierson Morrison –; e outro de Mariana e Ponte Nova – segundo o contrato com o Dr. Francisco de Paula Ferreira e Costa, Francisco Ferreira Alves e Carlos Gabriel Andrade – ligando a região de solos muito férteis da Zona da Mata.¹³⁵

¹³⁴ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882, p. 42-3.

¹³⁵ Relatório de Presidente de Província apresentado pelo cônego Joaquim José de Santanna, 2º vice-presidente em 25 de setembro de 1880, p. 19.

Os termos do contrato garantiam 7% sobre a importância despendida na construção da estrada até o máximo capital de 1,500:000\$000 réis durante o tempo de 30 anos. Com a entrada da Estrada de Ferro D. Pedro II para o interior da província, e com os estudos feitos para definir o melhor trajeto a ser percorrido, o concessionário George John Manders dirigiu-se a Ouro Preto para a formação de uma companhia, com a finalidade de angariar fundos para a construção. Dentre os integrantes da diretoria faziam parte o coronel Francisco Ferreira Alves, o tenente coronel Domingos Magalhães Gomes, o capitão Antonio Luiz Maria Soares de Albergaria, Carlos C. Copsey e o tenente coronel Carlos Gabriel de Andrade, importante arrematante de obras provinciais e ouropretanas. Manders transferiu os direitos do contrato para esta companhia que, para efetivar a sua atuação, lavrou seu estatuto encaminhando-o para o governo imperial para devida aprovação. O presidente da província ponderou sobre a empresa: “Considero a realização dessa empresa de grande importância para a província, e necessária para maior desenvolvimento e progresso moral e material de sua capital, pondo-a em fácil comunicação com a corte do Império.”¹³⁶

Theophilo Ottoni mantinha certa desconfiança em relação a essa concessão, justificada pelas dificuldades que Manders enfrentou e pelo fato de, até aquele momento, a companhia formada não ter conseguido angariar os fundos necessários para o cumprimento do contrato, atrasando o início dos trabalhos. Após 10 anos o concessionário não havia conseguido levantar os capitais necessários para começarem as obras. Theophilo Ottoni chamava para si e para o governo provincial a responsabilidade de construção do ramal. Essa medida tinha como objetivo salvar a cidade. A ferrovia ligaria Ouro Preto ao Rio de Janeiro, colocando a cidade na rota do escoamento da produção, o que poderia dar maior dinamicidade à economia e à vida urbana, trazendo nova importância para a cidade.¹³⁷

Em seu relatório, Silva Chaves mencionou que a utilidade da construção do ramal da estrada de ferro em Ouro Preto era tida com quase unanimidade entre os parlamentares, sendo “contestada por um ou outro pessimista”. Durante a argumentação percebe-se uma posição claramente favorável à manutenção da capital da província em Ouro Preto. A abertura do ramal “impõe-se a todas as inteligências sãs por considerações de ordem administrativa e por conveniências econômicas”. A idéia de Silva Chaves era ligar a linha de Ouro Preto à de Itabira, formando uma grande rede que escoaria a produção do norte da província ao mercado do Rio de Janeiro. Esta era a única medida capaz de salvar a cidade, sendo “de suma

¹³⁶ Relatório de Presidente de Província apresentado por João Florentino Meira de Vasconcellos em 07 de agosto de 1881, p. 57.

¹³⁷ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882, p. 43.

importância, porque o malogro da linha em questão seria o abandono e a morte inevitável de Ouro Preto”.

O mesmo argumento que Fonseca aponta que era utilizado como estratégia em 1890¹³⁸, a importância da cidade para a história de Minas Gerais, quase 10 anos antes os partidários da permanência da capital em Ouro Preto já utilizavam:

[...] seria uma crua ingratidão para com esta cidade cujo seio generoso rasgado pelas ambiciosas mãos dos seus primeiros habitantes, tantos tesouros vazou nas ávidas, auri-sedentas e insaciáveis faces da antiga metrópole; – seria um desamor sem nome para com a lendária matriz mineira em cada torrão de cujo solo como que se divisa gravada uma recordação e se decifra uma das múltiplas tradições que constituem o mais belo patrimônio moral desta heróica Província.¹³⁹

Com esta justificativa histórica, Silva Chaves se dispensa de ter que provar a necessidade da construção do ramal. A importância que Ouro Preto teve para a formação do povo mineiro já implicava na permanência de toda estrutura político-administrativa em seu seio. Ele termina seu relatório de maneira enfática: “Concordes por demais são todos os bons mineiros na inabilidade de tal cometimento.”¹⁴⁰ Tem-se aqui um ataque aos partidários da mudança da capital, onde Silva Chaves os acusará de serem “maus mineiros”, já que os bons eram os que sustentavam a posição contrária.

Theophilo Ottoni percebendo que Manders não conseguiria levar a cabo o contrato, “por circunstancias alheias à sua vontade”, encaminhou ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas um ofício requisitando ao governo imperial que ficasse aos encargos da ferrovia D. Pedro II a responsabilidade da construção do ramal. Alguns dias depois, Manders abriria mão desinteressadamente e sem pedido de indenização pela perda dos direitos sobre a concessão. O pedido seria coroado com sucesso depois que a Câmara dos Deputados aprovara uma emenda da comissão de orçamento, que incluía o valor de 600:000\$000 réis do orçamento da ferrovia D. Pedro II para o prolongamento que a ligasse a um ramal em Ouro Preto. Por uma portaria de 26 de Outubro de 1882, o Ministério da Agricultura ordenava à província que entregasse ao engenheiro-chefe responsável pela linha todos os papéis produzidos relativos ao ramal ouropretano.

Gonçalves Chaves fornecerá informações sobre o trajeto da linha férrea. Ela teria aproximadamente 48 km de extensão e ligaria Ouro Preto à estação de Queluz da Estrada de

¹³⁸ FONSECA, J. F. de M. *op. cit.*

¹³⁹ Antonio Gomes da Silva Chaves. *Viação Férrea*. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883, p. AB-12.

¹⁴⁰ Idem.

Ferro D. Pedro II. Segundo o presidente, a linha atravessaria os povoados do Chiqueiro do Alemão, José Correa, Boa Vista, Crioulos e Venda Nova, todos de pouca importância, havendo nos três primeiros capelas pequenas. Às margens da linha existiam moradores principalmente entre José Correa e Ouro Preto. A lavoura nestes locais consistia de plantações de milho, trigo, centeio, cevada e café, além de gado vacum, lanígero, eqüino e suínos. Além de alguns vestígios de mineração nos povoados de José Correa e no Chiqueiro do Alemão. As antigas estradas que existiam passavam por diversos pontos da linha onde existiam várias casas em ruínas. Até o momento em que estava escrevendo o relatório, nove quilômetros da ferrovia tinham sido construídos e a previsão da inauguração estava prevista para o mês de outubro do mesmo ano.¹⁴¹

Com a implantação do ramal ferroviário em Ouro Preto, a capital mineira passava a fazer parte de um seleto grupo de cidades do Brasil e do mundo, que possuíam esse moderno meio de transporte representativo do desenvolvimento mundial no século XIX. A carga simbólica que os caminhos de ferro continham era imensa, representando o domínio do homem sobre a natureza de maneira efetiva. Ouro Preto era uma cidade que possuía seus tempos áureos em um passado que seus contemporâneos queriam que fosse esquecido, remontando ao século XVIII quando o Brasil era uma colônia de Portugal. A chegada da ferrovia representava o abandono deste passado considerado negro e o início de uma nova era com a inserção da cidade dentro do mundo moderno.

Esta grande conquista da cidade foi propagandeada pelos jornais não importando a sua filiação política, indo desde os liberais até os conservadores. Para mostrar que Ouro Preto estava se encaminhando para o “progresso social”, os jornais noticiavam descobertas científicas ligadas à ferrovia, como a utilização de novas fontes energéticas, e a sua expansão pelas mais diversas partes do mundo, como a conquista da China. Mas a parte do globo terrestre que mais teve o seu desenvolvimento noticiado foram os Estados Unidos. Os feitos desse país foram tamanhos que conseguiram superar até o próprio paradigma, ultrapassando o desenvolvimento dos países europeus, além de desenvolverem tecnologia com novas fontes energéticas. Mas essa exaltação não era gratuita. O padrão de raciocínio para o desenvolvimento social era ditado pelas ciências exatas e naturais. Já que nessas áreas do conhecimento os cálculos eram tidos como exatos. “Todo corpo permanece em seu estado de repouso ou de movimento retilíneo uniforme a menos que seja obrigado a mudar o seu estado

¹⁴¹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883, p. 82.

por forças atuantes sobre ele.”,¹⁴² essa lei não mudava, não importando de que local do mundo se estivesse falando, eram as leis universais. As semelhanças existentes entre a província de Minas Gerais e os Estados Unidos animavam determinado grupo da sociedade mineira a acreditar que, o seu desenvolvimento aconteceria da mesma forma que em outros locais do mundo que tivessem condições semelhantes. Dentro dos relatórios, constantemente Minas Gerais era comparada com os Estados Unidos por suas características de relevo, vegetação e população, sendo apontadas as semelhanças e as poucas diferenças que atrapalhariam seu pleno desenvolvimento, como a falta do gênio empreendedor na população.

Esse desenvolvimento era tão importante que os políticos mineiros acabaram se esquecendo da sustentabilidade das finanças públicas. As garantias de juros foram tão altas, que se todas fossem cobradas superaríamos as arrecadações dos impostos provinciais. Esse caos não foi instaurado pelo fato de nem todas as concessões de caminhos de ferro não terem sido construídas, caso contrário os políticos mineiros se veriam em maus lençóis. Um segundo momento foi a tomada de consciência de tamanha ingerência administrativa e a busca de alternativas para o saneamento das finanças e da solução para a possível catástrofe, variando do acirramento na fiscalização das barreiras alfandegárias, à cassação de contratos caducos.

Mas agora que Ouro Preto possuía o mais moderno meio de transporte já inventado pelo homem, os caminhos de ferro, o que mudaria? A cidade que tanto os políticos criticavam continuaria sendo a mesma ou seguiria os padrões da modernidade européia? Para responder a essas e outras perguntas é que proponho o próximo capítulo.

¹⁴² Esta é a definição da primeira lei de Newton do movimento em suas próprias palavras. Para aprender mais sobre física, conferir um dos maiores compêndios da área: HALLIDAY, D. & ROBERT, R. *Física*: Parte I. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico S. A. e EDUSP, 1967.

Capítulo II

2 – A FERROVIA E O URBANISMO

Ouro Preto

Esta cidade tem todas as qualidades artísticas de uma bela composição cenográfica. Encostada sobre os seus morros, tem um aspecto risonho e agradável em tempo de sol, enquanto que pelo tempo das águas contrasta lugubrememente numa teimosia de chuvas em nuvens pesadíssimas, que a sustentam meses inteiros.

Observada de longe, do píncaro de qualquer morro vizinho, especialmente do Itacolomi, é admirável a sua perspectiva.

Os terrenos acidentados mostram-se em toda a sua desconformidade, envoltos pobremente numa vegetação escassa; e o Funil com seus ziguezagues apertadíssimos, rasgando gargantas profundas, desprendendo-se de dezenas de cataratas de um pitoresco agradável, parece trazer-nos à lembrança, no marulho de suas águas, frases inteiras da conjuração idílios completos de Gonzaga, ais sentidíssimos de Marília, e poema soberbos de Cláudio.

Já que nos colocamos neste lugar para fazer a descrição da cidade, ponhamos aqui o ponto objetivo e façamos algumas considerações.

O viajante que vem a Ouro Preto pela primeira vez, não pode deixar de ficar impressionado pelo panorama que se desenrola ante os seus olhos num desalinho de casas de todas as construções; e as tortuosidades das ruas mal calçadas e íngremes, põem um tom variadíssimo e atraente no quadro, que o faz ganhar muito pelo lado pitoresco.

Muita gente, é verdade, tem malsinado de *feia* a cidade de Ouro Preto e nós saltamos à estacada afirmando o contrário, e apresentando o paralelo seguinte:

Um artista de primeira ordem coloca-se num arrabalde do Rio de Janeiro, de tal, cavalete e pincéis.

Copiou um quadro o qual, se ele bem observou a natureza, constará simplesmente de uma porção de telhados apinhados uns sobre outros na tela, com alguma nesga de Bahia muito esfumada pela longiquidade, e sempre de um lado o eterno Pão de Açúcar e o eterno Corcovado.

O mesmo artista coloca-se em qualquer morro dos que circundam esta cidade, executará um quadro muito diferente daquele, porque ele tem aqui mais elementos para dar fôlego ao temperamento artístico aqui, ele terá a expressão natural para a sua obra, terá quase a singeleza das coisas primitivas.

Tem para o primeiro plano da tela um muro arrimado cheio de parasitas, a vaca leiteira que pasta na horta do visinho, a cabrita peada que fura a cerca ávida da faca do estudante, o cotovelo de uma rua apertada e angulosa, casas desiguais, janelas desiguais, tudo sem simetria nem arquitetura.

Tem mais no segundo plano a ingrimidade de uma rua que lhe bate de chapa na tela, escombros de chácaras incultas, cúpulas de igrejas seculares espalhando em sua volta uma tristeza claustal, um edifício que se avantajava de um lado, outro que fala de grandezas passadas, mais uma cabana, mais um cemitério, e eis o segundo plano do quadro atraente e curioso.

Tem afinal no terceiro plano morros descalvados e um horizonte cheio de nuvens esfarrapadas.

O outro quadro é mais majestoso porque se vê nele a obra do gênio, mas este é, incontestavelmente, mais pitoresco porque se vê nele a revelia do tempo.

Terminando esperamos ainda ver Ouro Preto como qualquer cidade Suíça, cheia de alcantis e palafites.

Luiz Costa¹⁴³

¹⁴³ HPEMG – Panorama, Ouro Preto, n° 01, março de 1889. JOP 68. Trecho extraído do livro Álbum de visitas de Ouro Preto publicado por Luiz Costa.

A nossa sociedade está acostumada a conviver com novas tecnologias e a supervalorizar o impacto que elas provocam na relação do homem com o meio onde reside. Fato que em alguns países, tidos hoje como de primeiro mundo, é uma realidade desde a segunda metade do século XIX, sendo mais recente entre os países de industrialização tardia. Um fato que me chamava muito a atenção durante os últimos anos de pesquisa era a reação das pessoas quando apresentava meu objeto de análise. Sempre diziam que o impacto dos caminhos de ferro sobre a sociedade ouropretana e sobre a cidade deveria ter sido muito grande, como uma revolução no deslocamento da população e de mercadorias, proporcionando nova dinâmica econômica para a cidade e toda a região; uma valorização e conseqüente especulação imobiliária na área próxima à ferrovia, provocando atração populacional para o local tanto de naturais da cidade quanto das vizinhanças; uma mudança considerável nos costumes devido ao afluxo de pessoas, mercadorias e informações de todas as partes do mundo, que entrariam principalmente, pelo Rio de Janeiro.

Proponho como tarefa principal, daqui para frente, responder algumas destas questões, que para alguns poderiam parecer uma obviedade, como a afirmativa de que a tecnologia mudou de maneira drástica a relação do homem com a natureza. O mundo moderno possui uma esperança tão grande na potencialidade dos descobrimentos científicos, que algumas pessoas chegam a afirmar que o domínio do homem sobre a natureza será capaz de resolver o colapso que alguns cientistas afirmam ser iminente, caso os seres humanos não parem de agredir o planeta.¹⁴⁴ Como demonstrei no primeiro capítulo, essa fé na capacidade da ciência era vivenciada no século XIX por grupos da sociedade mineira. Não faltavam motivos para o cultivo e crescimento desta fé. Apenas para se ter uma pequena noção da grande quantidade de invenções que revolucionariam a vida moderna, eu poderia citar como exemplo os veículos automotores, os transatlânticos, a locomotiva a vapor e a elétrica, o motor a explosão, o pneu de borracha, a bicicleta, o revolver, a metralhadora, o submarino, a dinamite, a fotografia, o cinema, a radiodifusão, o telégrafo, o telefone, a iluminação elétrica, a pilha seca, o clorofórmio, a obturação com amalgama de prata, os arranha-céus, os elevadores, as luvas cirúrgicas, o estetoscópio, o fogão a gás, os fósforos, a refrigeração para a produção industrial de gelo, a pasteurização de alimentos, a margarina, o chiclete, a Coca-

¹⁴⁴ KLINTOWITZ, J. Apocalipse já. In: Veja. Editora Abril, ed. 1961, ano 39, nº 24, 21 de junho de 2006.

Cola, o fertilizante químico.¹⁴⁵ Esses são apenas alguns dos inventos e descobertas feitos pela ciência durante o século XIX, além dos muitos outros que não citei.

No dia 27 de outubro de 1881, o engenheiro formado pela Escola de Minas Chrispiniano Tavares, em sua “Sessão Científica” do jornal ouropretano *A Ordem*, criticaria a atitude adotada no país que ele tomou a liberdade de chamar de *machinomania*. Ele utilizou uma metáfora para explicar a sua idéia:

Trata-se de uma empresa de mineração, e a idéia que assoma ao espírito de todos é a de compra de máquinas. Ora isto é um erro manifesto que felizmente há de desaparecer com o combate enérgico que lhe apresenta o ensino da Escola de Minas de Ouro Preto. A máquina é sem duvida um auxiliar poderoso, mas só depois que se torna necessária a sua aplicação.¹⁴⁶

E continua desenvolvendo a idéia citando o exemplo da empresa Caçapava que havia falido por não seguir o princípio acima. Os dirigentes da empresa enviaram uma pessoa à Europa para comprar aparelhos que nunca foram utilizados, fato que levou a sua falência. Para Tavares, a decisão da compra de máquinas para qualquer fim deveria “nascer de uma administração técnica rigorosa”, caso contrário os resultados seriam catastróficos. A metáfora da empresa de mineração faz alusão ao aprofundamento no solo que esta atividade requer. Caso não fosse feita alguma coisa – o que o ensino ministrado na escola de Minas contribuiria para resolver esse problema – a situação sempre se complicaria, já que o buraco cada vez ficaria maior e mais profundo, tornando cada vez mais difícil sair de dentro dele.

Somando-se às invenções citadas, tem-se o desenvolvimento de práticas e saberes que culminariam no nascimento do urbanismo no início do século XX. No século XVIII muitos pensadores escreveram textos sobre cidades ideais ou utópicas, que se desenvolveriam em viagens imaginárias e outras que eram projetadas para existirem apenas no futuro. No século XIX essas projeções, em sua maioria, tiveram a intenção de conciliar as relações entre classes sociais, com uma maior rentabilidade do trabalho para os patrões, mas que não fosse exaustivo para os empregados. Diferentemente dos projetos antecessores, foram fundadas várias cidades industriais ideais na Europa e Estados Unidos com a aplicação dessas idéias.

¹⁴⁵ SEVCENKO, N. Introdução. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: _____ (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, pp. 9-10. COSTA, A. M. da & SCHWARZ, L. M. *1890-1914: No tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 159-60.

¹⁴⁶ MICPOP – Nação, A (Órgão do Partido Conservador, jornal político, literário e noticioso), ano 02, n° 29, Ouro Preto, 27 de outubro de 1881.

Além desses casos, existiram muitas intervenções pontuais na malha já urbanizada ou projetos para a expansão ordenada de algumas cidades européias.¹⁴⁷

O caso paradigmático destas intervenções foram as mudanças introduzidas no espaço urbano de Paris, entre 1853 e 1870, na época de Napoleão Bonaparte pelo Barão de Haussmann. Pinheiro afirma que esta cidade passou por intervenções radicais em sua estrutura medieval e que se tornaram referência em todo o mundo. Muitas cidades do mundo, quando projetaram intervenções em seu espaço urbano, voltaram seu olhos para as reformas de Paris, embora cada uma as realizasse sempre tendo em vista as suas próprias necessidades e possibilidades.¹⁴⁸ A autora define nos seguintes termos a reforma de Haussmann:

O sistema haussmanniano atua através de intervenções autoritárias sobre uma malha anterior, onde se sobrepõe uma nova rede viária, composta por ruas largas e retas, avenidas equipadas com modernos serviços de infra-estrutura, largos passeios, um novo mobiliário urbano, adornadas com fileiras de árvores. As aberturas, as *percées*, são projetadas para destruir quarteirões onde se concentra uma população considerada “perigosa”, pobre, que mora em habitações insalubres, as quais se quer destruir, expulsando, dessa forma, seus habitantes para longe do centro. As novas ruas são projetadas com monumentalidade, criam uma harmonia de grandes massas com construções uniformes, formam novas perspectivas, destacam os monumentos históricos existentes ou construídos. As conseqüências dessas intervenções são a segregação social e funcional, o aburguesamento do centro da cidade e a criação de um espaço monumental esteticamente estandardizado.¹⁴⁹

Mas Paris não é uma experiência isolada e padrão, Londres e Amsterdã também sofreram intervenções visando adaptar seu espaço às novas demandas. Estas duas cidades adotaram estratégias diferentes, executando planos de expansão da cidade para áreas ainda não urbanizadas. Já o *Corso Vittorio Emmanuele*, que foi aberto no meio do bairro *Rinascimento* em Roma a partir de 1884, era uma rua sinuosa, diferente das ruas retas de Paris. O caso de Madri foi uma mistura dos dois casos acima, com a abertura de ruas na estrutura existente e a expansão para novas áreas urbanizáveis, entre 1860e 1904.

Na América espanhola, entre 1883 e 1887, a Argentina abriria uma rua ligando o leste ao oeste da capital Buenos Aires, interligando a Casa Rosada – a residência presidencial – ao edifício do Congresso. A construção dessa rua e a remodelação de algumas outras destruíram grande parte da arquitetura colonial ainda existente na cidade. Em 1887 seria apresentado o projeto das avenidas diagonais, que reestruturaria a cidade na primeira década

¹⁴⁷ BRESCIANI, M. S. Cidade e História. In: OLIVEIRA, L. L. (org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002, pp. 17-30.

¹⁴⁸ PINHEIRO, E. P. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)* Salvador: EDUFBA, 2002, p. 285.

¹⁴⁹ Idem., *Ibidem.*, p. 290.

do século XX.¹⁵⁰ Santiago do Chile, a partir de 1872, também sofreria transformações com a formação de novas praças e áreas verdes, o ajardinamento do *Cerro de Santa Lúcia*, a reestruturação do mercado, o alargamento de vielas e a destruição de cortiços. Pinheiro afirma que “Tudo o que lembra a tradição histórica tem o estigma da ‘barbárie’, e é destruído para dar passagem à ‘civilização’. [...] A idéia não é integrar, e sim mudar a realidade existente, para que se introduzam as premissas cosmopolitas no antigo centro histórico.”¹⁵¹ A capital da Venezuela, Caracas, durante o governo de Guzmán Blanco, passaria pela abertura de bulevares, construção de monumentos, colocação de estátuas, abertura de jardins e outros equipamentos, entre os anos de 1870 e 1888, visando modificar o traçado hispânico da área central.¹⁵²

As cidades brasileiras também passaram por transformações em sua malha urbana, a partir da segunda metade do século XIX. Segundo Pinheiro, a intenção era

mudar a imagem das áreas urbanas, a fim de adaptá-las aos novos ideais modernos e higiênicos, decorrentes do avanço científico, de novas tecnologias e de novas ideologias. Com o advento das modernas teorias urbanas, pois, muda-se a forma de estruturar, de pensar, de ver e de viver a cidade.¹⁵³

Com isso, não estou afirmando que Ouro Preto foi influenciada pelas reformas de Paris, mas que os ideais urbanísticos vigentes que rodavam todas as partes da Europa e América podem ter chegado à cidade e contribuído com a tomada de decisões para a reformulação de seu espaço.

Com toda essa importância dada à tecnologia e às reformas urbanas, será que a instalação do ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II modificou a forma como as pessoas enxergavam Ouro Preto? Será que o interesse pelos locais de moradia modificou, levando as pessoas a quererem ficar mais perto ou mais longe do ramal? Com o intuito de lançar um pouco de luz sobre estas inquietações é que proponho este segundo capítulo. Se a construção da estação atraiu a atenção de vários políticos e de letrados que escreviam para os jornais, existe a possibilidade de outros grupos da sociedade também terem sentido o impacto dessa nova tecnologia.

¹⁵⁰ Idem., Ibidem., pp. 287-8.

¹⁵¹ Idem., Ibidem., p. 288.

¹⁵² Para ter mais informações sobre intervenções realizadas em Londres ver BEGUIN, F. As maquinarias inglesas do conforto. In: *Espaço & Debate: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, nº 34, ano XI. São Paulo: NERU, 1991. Sobre as de Paris ver PINHEIRO, E. P. *op. cit.*, pp. 33-88. Mais especificamente os capítulos 1, O debate sobre as reformas urbanas, e 2, Haussmannização ou haussmannizações?.

¹⁵³ PINHEIRO, E. P. *op. cit.*, p. 25.

2.1 – A ferrovia e a urbanização de Ouro Preto

2.1.1 – A constituição do espaço urbano ouropretano

O período inicial da colonização do território brasileiro caracterizou-se pela concentração da população em um ambiente rural com baixa concentração populacional. Existiam poucas concentrações que poderiam ser consideradas urbanas e, mesmo assim, com uma pequena população. As pessoas estabeleceram suas moradias nas áreas litorâneas ocupando as primeiras sesmarias concedidas pela coroa portuguesa. A ocupação do interior do território se dava por duas principais iniciativas: a da criação de fazendas de criação de gado para o abastecimento da região açucareira e as incursões das expedições de apresamento de índios pelos bandeirantes. Com a descoberta de veios auríferos pelos paulistas no final dos anos de 1700 no interior do território, milhares de pessoas migraram para a região das minas, em busca de enriquecimento rápido e fácil, como toda corrida pelo ouro provoca. Esse processo migratório seria agravado entre os anos de 1697 a 1701 com a ocorrência de dois surtos, estabelecendo uma ocupação rápida e desordenada da região.¹⁵⁴ Mello e Souza afirma que, durante os primeiros 60 anos do século XVIII cerca de 600 mil pessoas deixaram Portugal em direção à região das Minas.¹⁵⁵

Durante esse processo de ocupação da região das minas auríferas, a intervenção metropolitana esteve praticamente ausente, vindo a coroa portuguesa em 1702 promulgar o Regimento de Superintendentes, Guardas-Mores e mais Oficiais Deputados para a região das Minas do Ouro. Segundo Borrego “Na tentativa de normatizar tal população e retirar de seu trabalho um quinhão considerável para a Coroa, a Metrópole chegaria atrasada, mas decidida a tomar as rédeas do processo.”¹⁵⁶ Este código tinha como uma de suas funções a regulamentação do fornecimento de gêneros alimentícios e da concessão de terrenos, as ditas datas, para a exploração aurífera. Mas essa legislação concedia uma vantagem aos colonos advindos de Portugal, em detrimento dos paulistas que haviam descoberto e ocupado inicialmente a região. Essa concessão de privilégios culminaria na Guerra dos Emboabas que só seria pacificada após as intervenções metropolitanas tomadas por Antonio Albuquerque Coelho de Carvalho. Sua principal medida foi a concessão do estatuto de vila aos antigos

¹⁵⁴ Segundo Caio Prado “O fluxo de população para as minas é, desde o início do séc. XVIII, considerável: um *rush* de proporções gigantescas, que relativamente às condições da colônia é ainda mais acentuado e violento que o famoso *rush* californiano do séc. XIX.” PRADO JÚNIOR, C. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1980, p. 64.

¹⁵⁵ MELLO E SOUZA, L. de. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1982, p. 24.

¹⁵⁶ BORREGO, M. A. de M. *Códigos e práticas: o processo de constituição urbana em Vila Rica colonial (1702-1748)*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2004, p. 43.

arraiais mais densamente povoados. O impacto dessa medida seria a criação das Casas de Câmara e Cadeia, instrumento administrativo e coercitivo que ajudaria na intermediação dos interesses da Coroa e dos colonos.

Com a descoberta de ouro no interior do território colonial pelos bandeirantes – e toda poeira levantada com a Guerra dos Emboabas pelo menos ter se assentado sobre o solo da região das minas – o Governo Geral resolveu tomar posse da região e controlar os conflitos existentes, entre os portugueses vindos de Portugal e os nascidos na colônia. Em 1721 seria fundada a nova capital da província de Minas Gerais, Vila Rica de Albuquerque de Nossa Senhora do Pilar.¹⁵⁷

Proveniente do trabalho da erosão, o depósito de cascalho, areia e outros detritos, como o ouro e pedras preciosas, que se depositaram junto às margens dos rios, o chamado ouro de aluvião, facilitou a exploração já que não necessitava de grandes recursos e, muito menos, técnicas apuradas para a sua extração. Os primeiros mineradores utilizavam principalmente uma vasilha baixa feita de madeira e em forma de um tronco de cone invertido para a lavagem das areias auríferas ou do cascalho diamantífero, a bateia. À medida que o ouro de aluvião foi se escasseando, os mineradores começaram a explorar as margens dos rios – os tabuleiros como eram chamados –, atividade um pouco mais complexa e que requeria um pouco mais de proficiência.¹⁵⁸

Essa característica do ouro encontrado na região das gerais fez com que as pessoas não se fixassem definitivamente ao solo, muitas delas mudavam-se, logo que os rendimentos na extração do ouro na região se escasseavam, na procura de locais mais lucrativos. Um dos indicadores dessa característica da ocupação são os materiais utilizados na construção das casas e capelas. Foi somente a partir de 1712 que se começou a se construir habitações definitivas cobertas com telhas. Anteriormente, os arraiais eram constituídos por casa de sapé e as capelas de palha, mesmo as que recebiam a denominação de matriz.¹⁵⁹

A ocupação e o povoamento da região das minas foi regulado pelas condições em que se deu a exploração do ouro e pedras preciosas, desenvolvimento do comércio e pelas condições geográficas. Era como se as casas estivessem dispostas segundo o capricho de seus moradores. Sérgio Buarque afirmou que

¹⁵⁷ VASCONCELOS, D. de. *História Antiga das Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e da Saúde, Instituto Nacional do Livro, Imprensa Nacional, 1948, Vol I, p. 144.

¹⁵⁸ COSTA, I. D. N. da. *Vila Rica: População (1719 – 1826)*. São Paulo: IPE-USP, 1979, p. 09.

¹⁵⁹ Idem., *Ibidem.*, p. 10.

A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma previdência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra “desleixo”¹⁶⁰

A ocupação mais efetiva se deu quando alguns dos mineradores passaram a subir as encostas dos morros à procura de mais ouro, as chamadas grupiaras, e perto do seu local de trabalho construíam a sua morada. A exploração das encostas requeria grandes investimentos na construção de canais para a condução de água, reservatórios, moinhos, investimento de capitais fixos que, praticamente, forçaram estes mineiros a fixarem-se no local, caso contrário perderiam o dinheiro empregado nas construções. Segundo Borrego “A vila se impunha à natureza, à medida que se submetia a ela, num movimento continuo e dialético, que lhe permitiria o florescimento, a transformação, o crescimento e, finalmente, a maturidade alcançada em meados dos setecentos.”¹⁶¹

Outra forma de ocupação mais efetiva foi a concentração de pessoas em pequenos arraiais, ao redor das áreas mineradoras mais ricas ou ao redor de pequenas capelas. Essa concentração favoreceu e foi favorecida pelo estabelecimento de redes de abastecimento de víveres e outras mercadorias necessárias a sua subsistência. Alguns arraiais deixaram de ser provisórios e passaram a ser definitivos, já que facilitavam a venda dos produtos pelos tropeiros que poderiam se estabelecer ali como comerciantes ou fornecer produtos para os tais. As capelas também foram um fator de aglutinação de pessoas ao longo das áreas mineradoras. Assim, a grande responsável pela fixação das pessoas e formação dos primitivos arraiais foi a necessidade de se alimentarem tanto material quanto espiritualmente.¹⁶²

Os arraiais estabelecidos não eram muito perto uns dos outros, sendo separados por uma distância de mais ou menos meia légua, cerca de três mil metros, e seus nomes pertenciam a seus descobridores.¹⁶³ No caso do arraial de Antônio Dias, foi Antonio Dias de Oliveira que descobriu o rio que levou o seu nome entre 1698 e 1699; o mesmo caso para o arraial de Padre Faria, por causa do padre João de Faria Fialho em 1699, por exemplo. Com o passar do tempo, até os senhores de lavras passariam a habitar nestes pequenos arraiais, pois eram locais privilegiados para o estabelecimento de sociabilidades, como a praça de comércio

¹⁶⁰ HOLANDA, S. B. de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 110.

¹⁶¹ BORREGO, M. A. *op. cit.*, p. 48.

¹⁶² COSTA, I. D. N. *op. cit.*, p. 19.

¹⁶³ Diogo de Vasconcelos afirma que o regimento não permitia a concessão do título de primeiro descobridor aos que achassem uma mina em distancia menor que meia légua, explicando assim a aparente coincidência entre a distância existente entre os arraiais. VASCONCELOS, D. de. *História Antiga das Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e da Saúde, Instituto Nacional do Livro, Imprensa Nacional, 1948, Vol II, p. 146.

ou as várias festividades religiosas.¹⁶⁴ Estes arraiais foram reunidos em 08 de julho de 1711, para formar o segundo município de Minas Gerais e recebeu a denominação de Vila Rica de Albuquerque de Nossa Senhora do Pilar, em homenagem ao seu fundador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Os arraiais manteriam as denominações anteriores à fundação da vila, e ficariam definidos como os bairros, e que persistiram até os dias atuais; o arraial dos Paulistas, o bairro de Nossa Senhora da Conceição de Antonio Dias, o de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, o do Padre Faria, o da Cruz das Almas, o da Barra e o do Caquende. Também já existiam as duas igrejas matrizes, a de Antônio Dias e a do Pilar. Onze anos depois ela, a vila viria a se tornar sede do governo da província, e em 20 de março de 1823 seria elevada à categoria de cidade, quando recebeu a denominação – que prevalece até os dias atuais – de Ouro Preto.¹⁶⁵

A união destes vários arraiais é que deu origem a Vila Rica. O descobridor do local, Antonio Dias de Oliveira, fundou o primeiro arraial que levou o seu nome, Antonio Dias, por volta de 1698, depois de ter vagado desorientado pelos vales da região, sem conseguir encontrar a montanhas da pedra mãe com sua filha, o Pico do Itacolomi.¹⁶⁶ Por volta de 1701 e 1702 uma grande fome assolou a região fazendo com que muitos mineradores abandonassem suas lavras, até mesmo Antonio Dias acabou voltando para São Paulo. Em 1706, de volta à região, adentrou mais no território e erigiu o arraial de Antonio Dias Abaixo, onde com cerca de noventa anos morreu.¹⁶⁷ O alvará régio de 1724 dividiu Vila Rica em duas freguesias: a da Paróquia de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto e a Paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Antonio Dias. Sendo assim, a cidade ficou dividida em duas partes – separação esta que se dava também fisicamente pelo morro de Santa Quitéria e socialmente por paulistas e reinóis – de um lado a freguesia de Ouro Preto e de outro a de Antonio Dias.

Como uma cidade construída no período de colonização do Brasil pelos portugueses e que surgiu da exploração do ouro do leito de seus rios sofreu com o impacto dessas idéias? Ouro Preto era a capital da província de Minas Gerais desde o século XVIII, uma economia forte, dinâmica, uma elite muito rica e poderosa que conseguia se contrapor ao governo central.¹⁶⁸ Uma cidade onde toda sua arquitetura foi construída seguindo os padrões coloniais,

¹⁶⁴ COSTA, I. D. N. *op. cit.*, p. 11.

¹⁶⁵ Idem., *Ibidem.*, p. 18.

¹⁶⁶ VASCONCELOS, D. de. *op. cit.*, p. 182-187.

¹⁶⁷ Idem., *ibidem.*, p. 223.

¹⁶⁸ Um dos principais eventos ocorridos foi a Revolta de Felipe dos Santos de 1720, uma revolta de caráter fiscal. O motim foi realizado para fazer frente à decisão da coroa portuguesa de aumentar ainda mais os impostos. Existiam três tributos reais, a cobrança por bateia, o pagamento de uma quantidade de arrobas fixas anuais e o sistema de capitação; a revolta dos mineradores foi contra a instalação das Casas de Fundição. Mesmo a revolta sendo vencida e Felipe dos Santos executado por garroteamento, o Conde de Assumar, o administrador das

sua igrejas, casarões, as casas dos populares, a cidade transpira um ar colonial (não é à toa que ela é considerada hoje um modelo representativo de arquitetura colonial mineira).

O relevo montanhoso – a cidade fica no início da Serra do Espinhaço, um dos divisores de águas do território brasileiro e onde os geógrafos denominaram de mares de morros – determinou que o traçado urbano não seguisse os padrões vigentes mesmo nos burgos europeus, mas outra lógica. As casas, ruas, igrejas, prédios públicos seguiam o traçado imposto pelo relevo acidentado. O contato com as idéias de urbanismo vigentes na Europa no século XIX impôs às elites mineira e local um impasse: Como construir uma larga e reta avenida sobre morros? Ou pior ainda: Como mudar a lógica do espaço urbano de uma cidade toda, tendo que dominar a natureza e racionalizar a dispersão das ruas? Esses são alguns problemas que alguns dos moradores da cidade enfrentavam neste momento e que viriam a se complicar ainda mais com a Proclamação da República. Neste momento a cidade tornou-se um símbolo do atraso mineiro; o progresso batia à porta, mas era como se a cidade colonial não se adequasse ao “futuro grandioso” reservado para Minas Gerais no rol dos grandes estados brasileiros, mais especificamente São Paulo, e ao lado das grandes nações européias.¹⁶⁹ Foi nesse momento que a proposta de se mudar a capital do estado de Minas Gerais ganharia novamente força. Na tentativa de reverter a situação da cidade, adequando-a às expectativas vigentes no período, algumas intervenções foram feitas no traçado urbano e nas tradições.

2.1.2 – Olhares sobre o espaço urbano de Ouro Preto

Constantemente os jornais advertiam a administração pública sobre o seu descaso para com a cidade, deixando-a em estado lastimável. Os redatores do jornal *A União* reclamavam contra “as animosidades de alguns” que as suas “justas censuras” provocavam, sendo elas fruto da sua “precisa coragem cívica para dizer a verdade”, mesmo sabendo que eram “desagradáveis a alguns cavalheiros”. Eles vinham esclarecer que nunca atacavam pessoas específicas, mas apenas “as entidades abstratas em que se personificam os cargos públicos” e que apenas faziam a “alta missão” destinada à imprensa, que era clamar “a favor

Minas, foi obrigado a manter o sistema de cobrança de impostos. Mais informações em BORREGO, M. A. *op. cit.*, p. 44-5.

¹⁶⁹ Livro de registro de ofícios e portarias expedidas pela Câmara Municipal (Correspondência do Dr. Diogo Luiz de Almeida Pereira de Vasconcelos), 1892-1893, APMOP, nº de tomo 0950, caixa 20, L 8, pp. 178v – 182. (Na Ficha de Catalogação de Manuscritos – Livros e Códices, informações do inventário que fica junto ao documento, este livro consta como: Livro de Registro de Ofícios e Portarias (D. Vasc.), 1892-1893.) Utilizarei a sigla APMOP para designar o Arquivo Público Municipal de Ouro Preto.

de uma grande população, que tem direito aos elementos indispensáveis à conservação da vida.” “Acima dos indivíduos e dos interesses efêmeros está a saúde pública, e o bem estar da coletividade.” Todas essas justificativas para uma posição política tomada contra as autoridades, que possivelmente eram os vereadores, estavam alicerçadas na indignação provocada pelos transtornos que as pessoas enfrentavam com a situação da limpeza da cidade. Na mesma página do jornal estava estampado um modesto “Aviso necessário” às pessoas que transitavam pela ladeira de São Francisco na freguesia de Antonio Dias. Ele chamava a atenção que era preciso ter cuidado “com os fossos e pedras soltas” que cobriam toda a rua, sendo que “Há dias, duas fraquinhas crianças tropeçaram nas pedras e caíram, ficando contundidas.”¹⁷⁰

Um dos principais problemas da cidade era o mau estado das ruas de terra que com as chuvas freqüentes dificultavam e pioravam a cada dia o trânsito das pessoas. Na rua da Barra, em frente à casa dos senhores Painhas & Irmãos e do paredão novo de Pedro Duarte, havia grande quantidade de barro, uma esteira velha de taquara e algumas lajes que muito estorvavam o trânsito pela rua, dando até piedade dos transeuntes. Além da conservação das ruas, as calçadas passavam pela mesma situação. A rua da Polícia estava constantemente com as pedras da calçada fora do lugar e amontoadas em algum canto. O chafariz da Barra continuava a “deitar água cor de café com leite não só pela respectiva torneira como pelo belo encanamento.” O vazamento do encanamento prejudicava ainda mais o estado das ruas, provocando um grande lamaçal. Para terminar, a pessoa intitulada “uma vítima” terminaria pedindo para o fiscal que, ao menos na hora de fazer o quilo depois do jantar, “lá um dia ou outro”, desse uma volta pela rua da barra para averiguar a situação e tomasse as devidas providências, caso contrário os moradores corriam o risco de ficar “dê um pulo até a nossa Barra; pelo contrario ficamos, sem uma perna ou de cabeça quebrada, ou por outra, atolados até o pescoço.”¹⁷¹

O jornal *O Diabinho* tinha uma posição diferente em relação à atitude da administração pública. Em um artigo de meses anteriores, o autor fazia vários elogios ao presidente da Câmara, o Comendador Carlos Gabriel Andrade. Dizia que no “pequeno período de sua administração municipal já vão aparecendo as obras e melhoramentos municipais.”, ou que “é um cidadão de gênio empreendedor e desconhece a fatal chapa dos seus antecessores ‘não há verba’.”, ou que era “Sempre solícito em atender as reclamações da

¹⁷⁰ HPENMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 28, 02 de dezembro de 1886. JOP 36.

¹⁷¹ HPENMG – A Camélia (Órgão Popular), Ouro Preto, ano 01, nº 03, Ouro Preto, 04 de dezembro de 1887. JOP 72.

imprensa não deixa que esta lhe repita os recados.” Das obras realizadas pelo presidente da Câmara, foram destacadas a limpeza das ruas, a substituição dos chafarizes de pedra das freguesias de Antonio Dias e Ouro Preto, os “trambolhos de pedra e cal de arquitetura raquítica que atravancavam as ruas”, por chafarizes de ferro que prestavam com mais decência ao uso das pessoas. Mas o grande benefício destes chafarizes não era puramente estético e sim higiênico, já que vedavam “a lavagem de legumes e outras *hortaliças* cujos resíduos em estado de putrefação muito prejudicavam a saúde pública.” O autor também reclamava contra a atuação de vândalos, alguns “indivíduos malfazejos”, na depredação de um destes chafarizes, fato que lhe provocava indignação e pedia “encarecidamente” que a polícia estendesse sobre eles o seu “manto protetor”. As razões que motivavam as ações desses vândalos foram dadas pelo próprio autor: “talvez no intuito de arrefecer os nobres intuítos da administração municipal.” Essa consideração me leva a crer que as pessoas que moravam na região abastecida pelo chafariz e que o utilizavam para coletar água, lavar roupa, utensílios domésticos, a comida ficaram prejudicadas com o novo e bonito chafariz de ferro e descarregaram o seu ódio sobre o seu opressor.¹⁷²

Um mês depois, o mesmo jornal criticaria a Câmara não por deixar de cumprir com suas obrigações em relação à cidade, mas por permitir a construção de uma casa próxima à ponte do Funil. O texto é um diálogo que Kmello jurava ser um dos muitos que ouvira pelas ruas da cidade: “Isto que fica escrito eu ouvi com estes que a terra dentro do mais longo prazo possível há de comer.” Ele tratava da discussão entre um vereador e um morador descrente de Ouro Preto. O primeiro defendia a “democrática corporação” argumentando que ela estava “fazendo alguma coisa” pela cidade, diferentemente das gestões anteriores, o descrente emite um “Sim?” e responde que esse era um modo de “enxergar as coisas”; e prosseguia:

Si a Câmara quisesse prestar reais serviços a capital não consentiria que em pleno século XIX, quando o silêncio de nossas montanhas está prestes a ser quebrado pelo silvo do progresso, fosse construída a casa da rua Chispiniana a guisa de *treis chalet* na entrada da cidade.¹⁷³

O descrente continuava enumerando três “verdades” que a construção revelava. A primeira seria o péssimo gosto do construtor; a segunda o “pouco escrúpulo e capacidade do alinhador”; e a terceira, mas não menos importante, era a “tolerância criminosa” da Câmara em consentir com a construção de “aquele grotesco trambolho afrontando o bom gosto.” O vereador discordou dizendo que o *chalets* iriam ficar lindos e eram de “gosto *suiss*”.

¹⁷² HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano IV, nº 08, 25 de maio de 1887. JOP 75, JA 01.

¹⁷³ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano IV, nº 07, 28 de junho de 1887. JOP 75, JA 01.

Novamente indignado o descrente responde: “Suíço? Aquilo não pertence a nenhuma escola. São mais apropriadas às moradas daquela espécie para os lugares não freqüentados por gente civilizada. É um escárnio.”¹⁷⁴

Na década de 1880 não foi encontrada críticas ferozes contra a estrutura urbana de Ouro Preto, mas algum descontentamento já aparecia. O presidente da Câmara Carlos Gabriel Andrade e alguns “capitalistas”, “identificados com o progresso moral e material da capital”, estavam comprando terras nas vizinhanças da cidade para a fundação de uma colônia pastoril. “Então, não se verá, mais divagar pela macega, guiados pelos perdigueiros os devotos de Santo Humberto, que lá vão aos domingos a tarde despertar as codornas em seus ninhos de *mumbeca*.” Esses senhores queriam fundar uma nova cidade no Campo Grande, nas imediações do morro de Santana, São João e São Sebastião. Não seria uma cidade para substituir Ouro Preto, mas um local com várias “casinhas alvas e alinhadas caprichosamente” que ofereceriam “verdadeiro contraste a nossa secular Vila Rica de Albuquerque.”¹⁷⁵

Nem o dia da inauguração do ramal ferroviário de Ouro Preto se salvou das críticas dos jornais. O dia era sempre prorrogado desde 1º de janeiro de 1888 quando de seu funcionamento¹⁷⁶ e a previsão para “cansada inauguração oficial” era para o dia 13 de maio de 1889. O motivo deste atraso foi descrita pelo número 124 do jornal *Liberal Mineiro* pelo estado de “porcaria que não pode receber hóspedes limpos.”¹⁷⁷ O jornal *O Diabinho* concordava com esse motivo e atacava a Câmara Municipal e o Governo Provincial afirmando que se tratavam de instituições “quase invisíveis”. E continuava: “Enxergamos por enquanto com aprestos para a cantada e decantada inauguração apenas a *inércia*, em compensação, tudo quanto em política é lícito fazer-se, o governo vai arranizando, *desde já*, para as eleições gerais que brevemente terão lugar.” Uma crítica virulenta, dando a entender ao leitor que as duas instituições não sabiam fazer outra coisa se não se preocupar com a eleição para os cargos públicos; enquanto isso, a “*sujura* da capital da libérrima província de Minas” continuava atrapalhando o trânsito pelas ruas e atacando os narizes.¹⁷⁸

¹⁷⁴ Idem.

¹⁷⁵ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano IV, nº 08, 25 de maio de 1887. JOP 75, JA 01.

¹⁷⁶ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano II, nº [...], 08 de [...] de 1887. JOP 36. A conservação deste jornal está muito ruim, não dando pra obter as informações no cabeçalho. É possível afirmar, no entanto, que fora escrito entre os anos de 1887 e 1888. O texto é um ofício do chefe do tráfego, Jacintho M. de Bitencourt de 30 de dezembro de 1887 informando o início das atividades do ramal ferroviário de Ouro Preto para o transporte de pessoas e carga, bem como o horário de partida e chegada dos trens.

¹⁷⁷ Liberal Mineiro, Ouro Preto, nº 124, 15 de outubro de 1888. In: HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 09, 16 de outubro de 1888. JOP 75, JA 01.

¹⁷⁸ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 09, 16 de outubro de 1888. JOP 75, JA 01.

No artigo logo na seqüência, “Negócios da cidade”, o jornalista d’*O Diabinho* continua com os ataques. Ele reclama contra a “incansável” “criação de pesados impostos” pela Câmara e a sua intensificação na cobrança. Mas a grande rixa do jornal com a Câmara era por não promover nada “para melhorar esse estado de coisas”. Nada era feito nem para fazer desaparecer, ao menos, às vistas dos turistas que visitavam a cidade “o aspecto miserabilíssimo das nossas principais ruas e praias, mais imundas que os terreiros ou currais de fazendas”. Segundo o jornalista a sujeira era tamanha que aos porcos, galinhas, vacas, cães e cabritos que perambulavam pela cidade não conseguiam dar fim, e os animais mortos em estado de putrefação permaneciam jogados pelas ruas “até serem devorados por urubus.” A medida de melhorar a situação dos esgotos “e que tantos sacrifícios tem de custar à província e aos proprietários” era vista com descrédito, pois acreditavam que não surtiria nenhum efeito, o futuro mostraria, “que a falta de asseio há de continuar como dantes”. Os motivos dessa descrença não eram a falta de fé na capacidade dos melhoramentos, mas com a ingerência dos governantes: “se os membros da ilustre edilidade não mudarem de rumo, deixando de contemplações com os compadres e comadres, afilhados, irmãos &, e entenderem que perante a lei tanto vale o rico como o pobre, e o fidalgo como o plebeu.” As obras dos esgotos não poderiam ser feitas pelos “filhotes do governo, como sempre acontece”, visto não visarem o benefício geral, mas os maiores lucros possíveis. As conseqüências desta medida já eram bem conhecidas pelos moradores de Ouro Preto, repetidos desmoronamentos de paredes, de valas que arrastavam consigo os prédios ao redor tornando as ruas valas abertas, ameaçando os transeuntes.

Se a Câmara tomasse mais ao sério os negócios que correm por sua conta, muito conseguiria fazer com pouco dispêndio. A falta de recursos pecuniários não a justifica. Aí estão muitas cidades da mata e outras ao sul da província, cujas municipalidades tem menos rendimentos, e entretanto são mais asseadas, e as suas ruas estão sempre livres de toda casta de animais soltos, desde a vaca até a galinha.¹⁷⁹

Alguns dias antes, o jornal chamava a atenção para a péssima qualidade das pedras utilizadas no calçamento das ruas, que “Para destruí-lo não é preciso o trânsito das carroças; a ponteira das bengalas dos transeuntes são suficientes.” A culpa do péssimo trabalho realizado no calçamento das ruas era da Câmara, já que era sua função fiscalizar as obras.¹⁸⁰

O jornal *Minas Altiva* também não mudaria o tom das críticas, atribuindo à Câmara Municipal a culpa pela situação em que a cidade se encontrava. Iniciaria o seu artigo com as

¹⁷⁹ Idem.

¹⁸⁰ HPEMG – *O Diabinho*, Ouro Preto, ano III, n° 17, 20 de setembro de 1886. JOP 75, JA 01.

seguintes palavras: “Causa lástima ver o estado degradante em que se acha esta capital, digna, por certo, de melhor sorte. // A ela falta tudo quanto é necessário para o seu engrandecimento, e até para a sua própria salubridade.” Seria função da Câmara zelar pelos “progressos materiais do município” e do bem estar dos seus representados”. Insistia, porém, em fazer “ouvidos de mercador” para as constantes, “justas e sensatas” reclamações que a população fazia através da imprensa, o seu “veículo de opinião” que expressa os seus interesses. Na sua opinião, a Câmara não deveria ficar se preocupando em executar grandes obras que estivessem fora do seu alcance, mas fazer o que estivesse dentro de seu orçamento, já que as grandes não saíam do papel. Mas ao invés disso, a Câmara sempre se esquecia do povo “de quem ela se diz direta e legítima representante”, abandonando completamente as ocasiões em que poderia ser útil, “deixando de cuidar dos interesses vitais e cumprir os compromissos contraídos”. “O povo que vá vivendo como puder e como quiser, esperando, se isso lhe aprouver, pelas CEBOLAS DO EGITO OU PELA VINDA DE EL REI DOM SEBASTIÃO!” As ruas da capital estavam todas esburacadas e imundas de modo que, nos tempos chuvosos, ninguém podia transitar facilmente. “Quem não quiser enlamear-se ou quebrar a perna em um buraco, ande embarcado em liteira, ou fique em casa, que será isso de grande utilidade para si!!!”¹⁸¹

A partir dessas reclamações de alguns jornais, posso afirmar que, a grande preocupação na década de 1880 com a cidade não era com o seu embelezamento, mas com o seu estado sanitário. A situação se complicava um pouco mais com a publicação de notícias sobre epidemias em outras partes do Brasil e América, principalmente Mato Grosso e Argentina. A epidemia que teve maior visibilidade pela imprensa foi a de cólera na Argentina, que atingiu tanto a capital Montevideú, quanto cidades menores. É interessante salientar a estratégia utilizada pelo jornal *A União*, por exemplo, que colocava as reclamações sobre o péssimo estado de limpeza de Ouro Preto logo abaixo de uma notícia sobre as mortes provocadas pelo cólera em Córdoba ou Montevideú. As notícias vinham diagramadas da seguinte forma:

O cólera. – Este terrível hóspede da República da Argentina, que nos últimos dias dava esperança de desaparecer de seu território, recrudescceu de novo em consequência do excessivo calor, e continua a ceifar dezenas de vidas. O boletim do dia 15 acusa 144 casos novos, e 68 fatais nas localidades infectadas. Em Montevideú só houve no mesmo dia dois casos novos e um falecimento.

Asseio da capital. – Apesar de nossas insistentes reclamações, nenhuma providência tem sido dada para melhorar o estado da capital.

¹⁸¹ HPEMG – Minas Altiva, Ouro Preto, ano I, nº 21, 10 de outubro de 1886. JOP 74.

As ruas continuam e continuarão esburacadas, lamacentas e lixosas, cobertas de tufos de ervas, atravancadas de pedras soltas, e como pasto de porcos, cabritos, vacas e galinhas.

É demais! Pode-se sem exageração afirmar não há cidade mais desasseiada que a legendária capital de Minas. Nem temos esperança de que venha a melhorar, porque a inação municipal é mal que se transmite de edilidade para edilidade. Todos já estamos afeitos à negligência, e não há reação possível contra o emperramento inconsciente.

Continuaremos a considerar Ouro Preto, não como a capital de uma das primeiras províncias do império, mas como um arrebalde do sertão.¹⁸²

As notícias sobre o desenvolvimento da epidemia nem sempre eram tão leves, sendo às vezes aterradora como a transcrição de um telegrama vindo de Buenos Aires, dizendo que eram tantas as mortes que não existiam pessoas suficientes trabalhando para fazer o seu sepultamento.¹⁸³ Os números de mortos só na cidade de Mendonza ultrapassavam os dois mil. Mais de dez mil haviam deixado suas casas para fugirem da epidemia indo para outras partes da Argentina. O cólera não poupou nem os cadetes e os oficiais do regimento de cavalaria aquartelados na cidade de Chacarita.¹⁸⁴ Nem o governador da província de Córdoba e alguns alunos da escola militar de Palermo se salvaram.¹⁸⁵ O jornal atacava frontalmente a Câmara com críticas e fazia ameaças como a possibilidade do cólera chegar até Ouro Preto:

Asseio da capital. – É por demais vergonhoso o estado de imundície da rua das Flores.

Lixo aos montões, ervaçal e esterqueira em grande abundância, galinhas mortas a rodo, eis as flores que ali se encontram.

Aquela rua cabia melhor o nome de rua da Câmara Municipal.

Se o cólera chegar até cá, há de se recrear bastante naquele formoso jardim.¹⁸⁶

A Câmara legislava sobre o asseio da cidade, como a postura que proibia as “estrumeiras nas ruas e praças”, impondo uma multa de 600 réis aos infratores. O grande problema era que os fiscais não faziam valer essa deliberação e nem as muitas outras. No dia 11 de dezembro “bem perto da Câmara Municipal, e quase em frente ao palácio do governo”, havia uma quantidade muito grande de esterco, um “monturo monumental” e o fiscal não fazia nada; o jornal especulava que era “ali conservado como um padrão de glória do sr. fiscal.” O mesmo fiscal ao passar pela rua do Tiradentes, em frente ao lugar onde se pretendia construir um mercadinho, ficava “mudo e estupefato” diante de um monte de entulho de pedras, madeiras velhas e lixo que ali existia, “como o peregrino ante as ruínas da babilônia,

¹⁸² HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 32, 18 de dezembro de 1886. JOP 36.

¹⁸³ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 34, 24 de dezembro de 1886. JOP 36.

¹⁸⁴ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 35, 28 de dezembro de 1886. JOP 36.

¹⁸⁵ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 36, 31 de dezembro de 1886. JOP 36.

¹⁸⁶ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 31, 15 de dezembro de 1886. JOP 36.

e, depois de alguns momentos de contemplação... prossegue em sua marcha.”¹⁸⁷ O jornal ficava indignado pelo fato de sempre chamar a atenção do presidente da Câmara para esses focos de “infecção prejudicial à saúde pública”, e nenhuma providência ser tomada a respeito. Ele acreditava que era porque “para alguns espíritos esse negócio de saúde pública não passa de baboseira dos higienistas.”¹⁸⁸ Já outras pessoas se preocupavam muito que chegaram a propor a fundação de uma Sociedade Protetora da Saúde Pública. Esta associação teria a função de promover medidas higiênicas, na tentativa de evitar epidemias provocadas pela sujeira da cidade. A Sociedade nomearia três moradores de cada rua para fazerem parte de uma comissão fiscalizadora que promoveria a manutenção das condições de higiene. Todas as semanas quatro moradores seriam incumbidos de vistoriarem a situação da limpeza e saúde pública na cidade.¹⁸⁹

A partir de 1890, esta posição dos jornais de propor soluções e criticar a Câmara Municipal começou a dividir espaço com as críticas ao espaço urbano da cidade e também à sua defesa. A visão bucólica sentida e traçada em poucas linhas por Luiz Costa, transcrita no início deste capítulo deixaria de existir. O desalinho das casas e de todas as outras construções e “as tortuosidades das ruas mal calçadas e íngremes” não teriam mais um “tom variadíssimo e atraente no quadro” que valorizava a cidade pelo seu lado pitoresco.¹⁹⁰ Ouro Preto seria encarada com um olhar negativo e pessimista por grupos da sociedade. Quase como uma resposta à crônica de Luiz Costa, o editorial do jornal *O Movimento* de 14 de abril de 1892 faria críticas a esses pontos tidos como positivos anteriormente:

Ouro Preto está longe de ser uma cidade artística: suja, defeituosa, torta, com edificações miseráveis, sem higiene, sem arte com todos os defeitos de uma cidade antiga. Mesmo em dias esplêndidos prejudicam-na seu aspecto doentio. A geometria irregular de seus prédios, a tristeza das casas, tornando-a, por conseguinte, de uma comunicabilidade doentia, atroz.¹⁹¹

O cronista de *O Estado de Minas* continua expondo o “deslizasse” proposto por um “naturalismo reles” e um “deturpando estilo”, influenciado pelas “utopias dos *Lesseps-merins*” e pelas “asquerosidades do zolismo”. A posição de *O Movimento* era que as cidades antigas estavam “cheias de defeitos” e, com o passar do tempo, deveriam ser “destruídas para sobre as suas ruínas erguerem-se outras.” O escrito do jornal *O Estado de Minas* afirmava que

¹⁸⁷ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 27, 30 de novembro de 1886. JOP 36.

¹⁸⁸ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 30, 11 de dezembro de 1886. JOP 36.

¹⁸⁹ HPEMG – A União, Ouro Preto, ano I, nº 27, 30 de novembro de 1886. JOP 36.

¹⁹⁰ HPEMG – Panorama, Ouro Preto, nº 01, março de 1889. JOP 68.

¹⁹¹ O Movimento, Ouro Preto, 14 de abril de 1892. *Apud.*: MICP – O Estado de Minas, ano 3, nº 304, Ouro Preto, 20 de abril de 1892.

essa posição se contrapunha “ao bom senso dos mineiros” contrários a essas idéias e convidava o seu “ilustre contemporâneo” a indicar meios para promover reformas das “edificações miseráveis”.¹⁹²

De todos os jornais produzidos em Ouro Preto pesquisados¹⁹³ apenas *O Movimento* traça críticas tão ferrenhas à cidade, todos os outros defendiam o melhoramento da cidade, com a finalidade de atingir condições para ela ser considerada uma capital digna para Minas Gerais. Os jornais que atacavam mais ferozmente Ouro Preto eram provenientes de Juiz de Fora, principalmente *O Pharol*. Essas críticas tiveram como sua principal motivação a autorização do governo provisório republicano federal, para que os estados decidissem pela manutenção ou mudança da cidade que acolhia em seu seio a sua capital. O ano de 1891 foi decisivo para esta medida, já que foi reunida uma Assembléia Constituinte para decidir o futuro da legislação do estado. Essa polêmica era tão grande que alguns constituintes ficaram com medo dela sufocar o real motivo de sua reunião, a produção de uma constituição e não apenas decidir o local para se instalar a nova capital.¹⁹⁴

Durante o ano de 1892, um debate muito rico foi travado entre os jornais ouropretanos e os publicados em outras cidades, principalmente os de Juiz de Fora; uns defendendo o direito de Ouro Preto continuar sendo a capital de Minas Gerais e outros querendo a sua mudança para outros locais do estado. Parte da elite mineira e ouropretana possuía um olhar pessimista sobre a estrutura urbana da cidade. Segundo Fonseca, tanto os indivíduos que reclamavam a mudança da capital, os mudancistas, quanto os que queriam a sua permanência, os não-mudancistas, acreditavam que Ouro Preto não possuía condições de ser transformada em uma cidade moderna e que atendesse as novas expectativas de uma capital.¹⁹⁵ Porém, diferentemente dos mudancistas, os não-mudancistas defendiam a modernização do espaço urbano ouropretano através de intervenções que implicariam no alargamento de ruas, no alinhamento de casas, na planificação de morros, construção de áreas de lazer, como parques, praças e jardins, e de um teatro.

¹⁹² MICP – O Estado de Minas, ano 03, n° 304, Ouro Preto, 20 de abril de 1892.

¹⁹³ CAMPOS, S. & LOBO, A. *Imprensa Mineira: memória histórica*, edição comemorativa do centenário da independência, 1822-1922, pp. 80-1. Belo Horizonte: Tipografia Oliveira, Campos e Comp., 1922. Os autores não dividem os jornais de Ouro Preto pela data de sua inauguração, mas entre os cem anos do recorte estabelecido foram arrolados 163 títulos, grande parte deles pesquisados; uma pequena mostra dos títulos pode ser encontrada discriminada na bibliografia.

¹⁹⁴ RESENDE, M. E. L. de. *Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte*. s/ed: São Paulo, 1974, p. 601.

¹⁹⁵ FONSECA, J. F. de M. *Tradição e modernidade: a resistência de Ouro Preto à mudança da capital*. Dissertação, Mestrado em História, Belo Horizonte: Departamento de História, Filosofia e Ciências Humanas da UFMG, 1998.

Os argumentos utilizados eram variados, mas os que se sobressaíam junto, com as intervenções na malha urbana, era a importância da cidade dentro da história de Minas Gerais, tendo a cidade como o berço da liberdade no Brasil. As figuras da Inconfidência Mineira, e principalmente de Tiradentes, seriam utilizadas como amálgama para a forja desta tradição.

Sob pena de profanação histórica, a capital não pode e nem deve ser mudada, e só podem ter o arrojo de sonhar com essa medida repugnante, descabida e odiosa, os que não conhecem Ouro Preto, a sua história, a sua riqueza mineral, o seu clima privilegiado, e ainda e sobretudo a beleza de muitos de seus dias certamente invejáveis e como em nenhuma outra parte existe.¹⁹⁶

Além da prosperidade econômica no período da mineração, durante o século XVIII, Ouro Preto era uma das cidades mais prósperas da América portuguesa. A ideia de que Ouro Preto era o berço da liberdade, graças ao desenrolar da Inconfidência Mineira, dava sustentação e importância à ideia. Já no século XIX, a cidade e sua região perdem prestígio econômico na província para as regiões da Zona da Mata e Sul, com suas cidades que possuíam uma economia mais dinâmica como Barbacena e Juiz de Fora.¹⁹⁷

Ouro Preto era vista por algumas pessoas como não possuindo especificações para ser considerada uma capital moderna, nem se transformar em uma. Seu relevo montanhoso e as suas ruas tortas, que dificultavam e até impossibilitavam a abertura de largas ruas e avenidas para o escoamento do trânsito e suas velhas casas de arquitetura colonial, tornavam as mudanças impossíveis aos olhos de alguns contemporâneos. A crônica em que Viana Ribeiro descreve as suas impressões e sensações ao passear pelas ruas do bairro de Antônio Dias com seu carro mostram a permanência de uma estrutura antiga muito forte:

Nas ruas de Antonio Dias, a parte antiga de Ouro Preto, perduram as velharias; uma população debruça às janelas para ver rodar o carro que em solavancos desconchavados nos leva, e uma petizada garotada que solta gritos estridulados correndo em nossa pista contente, muito contente de um espetáculo de um carro cortando a monotonia de suas ruas sombrias.[...]

E o carro vai descendo numa ladeira em precipício, rodas travadas pelo breque de ferro e as casas desfilam, casas muito velhas, com janelinhas quadradas, unidas amorosamente umas as outras como si os construtores das outras eras tão amigos fossem que esforço fizessem para, mesmo em casa, estarem o mais perto possível uns dos outros.¹⁹⁸

¹⁹⁶ MICP – Gazeta de Ouro Preto, ano 1, nº 3, Ouro Preto, 12 de janeiro de 1890.

¹⁹⁷ Para uma análise da importância econômica e política de outras regiões ver WIRTH, J. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação brasileira, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. GIROLETTI, D. *Industrialização em Juiz de Fora: 1850-1930*. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988. DULCI, O. S. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

¹⁹⁸ MICP – Treze de Março, ano 01, nº 11, Ouro Preto, 01 de janeiro de 1895.

Não eram apenas as casas antigas, as pessoas que estavam debruçadas nas janelas também faziam parte desta composição do cenário da velharia descrita. Era como se nada acontecesse naquela rua até a passagem do carro, quando as crianças saíam correndo e gritando frente um evento tão inusitado. A rua também apresentava uma dificuldade a ser vencida. O carro não estava passando por uma simples rua, sendo na verdade um precipício a ser vencido. A inter-relação entre o passado e o presente na posição dos não-mudancistas diferenciava-se da de seus opositores. Enquanto os últimos lutavam para a consolidação de uma capital nova e moderna, sem ligação com o passado, os não-mudancistas queriam o convívio harmônico entre estas instâncias do tempo.¹⁹⁹

Não só existia uma permanência da cidade com uma estrutura antiga, mas também alguns hábitos antigos que provocavam ojeriza a algumas pessoas. Além dos enterramentos dentro das igrejas e nos cemitérios contíguos, alguns habitantes ainda faziam uso de tigres para o transporte de dejetos humanos. Em uma reclamação do jornal *O Estado de Minas* contra os habitantes da rua de São José, perto do Hotel Monteiro, o jornalista não podia se conformar com o “sistema primitivo” para o escoamento de esgotos ainda utilizado pelos moradores dos pavimentos térreos dos prédios daquela rua, “que ao badalar das 10 horas da noite, embarcam o *tigre*, à surrefla nas calçadas”²⁰⁰

Todos esses “problemas” da cidade, tão criticados pelos seus opositores, serviam como argumento para justificar a necessidade da mudança da capital. Para a definição do local que receberia a nova capital foi contratado o engenheiro Aarão Reis e uma equipe para a realização de um estudo. Muitas cidades queriam receber a estrutura administrativa do estado que o jornal *Gazeta de Ouro Preto* exprimiu a sua indignação com as seguintes linhas:

Digamos com franqueza:

Hoje, segundo a opinião que corre, a capital deve mudar-se; mas para onde?

Para todos os pontos do estado?

Todos a querem!

Surge de um lado Juiz de Fora com a sua beleza aparente; Jequitibá um ponto lindo, bonitas várzeas, mas sem vida; as cidades que demoram à margem do Rio Grande apresentam-se também, mas não tem vida, por isso que o fabrico de freios de ferro de Campo Belo, artefatos de pau violeta em Piumhy, cortes de algodão, pelo sistema rotineiro da *roca* de Mãe Eva da Formiga não engrandecem um arraial quanto mais uma capital; de onde conclui-se com muita razão que esses pontos *aspirantes* a capital do estado o que desejam é explorar a *indústria* do funcionalismo como nós aqui em Ouro Preto.²⁰¹

¹⁹⁹ FONSECA, J. F. de M. *Op. cit.*

²⁰⁰ MICP – O Estado de Minas, ano 03, nº 290, Ouro Preto, 12 de março de 1892.

²⁰¹ HPEMG – Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, nº 08, 10 de fevereiro de 1890, microfilme 066.

Em 14 de outubro de 1891, foi formada uma comissão para definir quais cidades seriam estudadas por uma comissão de engenheiros, sendo indicadas Belo Horizonte, Paraúna, Barbacena e Várzea do Marçal, tendo o Congresso proposto posteriormente a inclusão de Juiz de Fora.²⁰² No mesmo dia da entrega do relatório elaborado pelo engenheiro Aarão Reis, sobre a análise das cidades indicadas para abrigarem a nova capital de Minas Gerais, junho de 1893, foi entregue o relatório da análise do planalto do cruzeiro de Ouro Preto pelo engenheiro municipal Blaksley. Os dois relatórios tinham a mesma finalidade: analisar e provar qual seria a melhor cidade de Minas Gerais para abrigar a capital. Os dois relatórios se preocupavam com as mesmas questões, a excelência dos ares salubres, do clima, das águas, da topografia favorável à implantação de bondes e estradas de rodagem, o desenvolvimento da agricultura associada à fertilidade do solo. Diferindo-se apenas na ênfase do discurso sobre Ouro Preto: um demonstrava a viabilidade de se modernizar o local e a ampliação da malha urbana já existente; e o outro desqualificava em todos os quesitos a cidade e buscava alternativas. Até a proposição do local de Ouro Preto para receber os melhoramentos necessários admitia as dificuldades que o relevo imporia. O relatório encomendado pela Câmara chegou à conclusão de que Ouro Preto não se adequava aos novos ideais de cidade consolidados no final do século XIX, e deveria sofrer as adequações necessárias. Para resolver esse problema o engenheiro Blaksley propunha a construção de uma outra cidade no planalto do Morro do Cruzeiro.²⁰³

Este relatório viria apenas a confirmar a opinião corrente dos mudancistas de que a cidade estava situada sobre três montanhas da serra do Ouro Preto que eram muito íngremes, “o que obsta, dizem eles, a que se possam nela introduzir certos melhoramentos tidos hoje por todas as grandes cidades”, como uma linha de bondes que interligasse os arrabaldes ao centro da cidade, tornando “a vida mais fácil a seus habitantes”. “Alegam ainda a construção antiga dos edifícios, sem comodidade, sem arquitetura e sem estética.”²⁰⁴ O mesmo jornal proporia que à medida que a população e o comércio da cidade fosse aumentando, e o número de estabelecimentos industriais crescesse, as “velhas casas que, de modo tão cruel, irritam os nervos dos propagandistas” da mudança da capital, seriam substituídas por prédios novos “com todas as regras da arquitetura e estética”. Além de se construírem ruas que

²⁰² RESENDE, M. E. L. de. *Op. cit.*, p. 612.

²⁰³ MENICONI, R. O. de M. *A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto*. Dissertação, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte: Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFMG, 1999.

²⁰⁴ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 118, quinta-feira, 29 de maio de 1890, microfilme 064.

comunicassem os arrabaldes com o centro da cidade.²⁰⁵ Sendo esta uma proposição fundamentada no comportamento que cidade apresentava após os três anos de inauguração do ramal ferroviário. Ouro Preto passava, segundo o jornalista, por grande desenvolvimento, tanto do ponto de vista comercial, quanto populacional, com o aumento do volume de negócios e de casas construídas.²⁰⁶

Como nada estava sendo feito pela Câmara um jornalista redargüiria: “Depois com que direito havemos de pedir o privilégio da mudança da capital? Já que outras cidades o querem para si, é justo que reclamemos para nós, desde que possamos eleger em nosso favor um certo conjunto de circunstâncias.”²⁰⁷

2.2 – A reestruturação urbana

A Assembléia Legislativa de Minas Gerais junto com a Câmara Municipal dividiam as obrigações de cuidar da cidade de Ouro Preto. Desde o início de sua existência as duas instituições foram responsáveis por legislar e cuidar da organização da estrutura urbana. As suas atividades eram regulamentar a concessão de terrenos para a exploração aurífera e construção de moradias; a construção de ductos e chafarizes para o abastecimento de água; abertura, alinhamento, calçamento, iluminação, limpeza e manutenção das boas condições das ruas; coleta de lixo e esgotos; construção e manutenção das pontes; auxílio na reforma das igrejas. Juntas, as duas instituições tinham poder para promover os melhoramentos requeridos pela estrutura urbana de Ouro Preto necessários para que a cidade se tornasse uma capital moderna.

2.2.1 – As intervenções da Assembléia Legislativa

Durante a década de 1870 a Assembléia Legislativa não mudou o foco de suas preocupações relativas à estrutura urbana. Nos relatórios elaborados pelo presidente da província existiram três mudanças que destoaram das tradicionais. A primeira data de 1876, possuía preocupações sanitaristas e tratava da construção de um cemitério público e a

²⁰⁵ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 119, sexta-feira, 30 de maio de 1890, microfilme 064.

²⁰⁶ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 120, segunda-feira, 09 de junho de 1890, microfilme 064.

²⁰⁷ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 49, segunda-feira, 03 de março de 1890, microfilme 064.

proibição dos enterramentos de pessoas dentro da cidade. O Barão de Vila da Barra acreditava que esta era “uma das mais palpitantes necessidades desta capital.” E continuava:

São incalculáveis os males que podem provir das inumações nos centros populosos. A continuação dos cemitérios junto aos templos e disseminados por esta cidade, além de ser uma prática nociva e condenada pela higiene, é ainda um costume que depõe contra a civilização da província.²⁰⁸

A intenção deste discurso era pedir auxílio financeiro para a construção de cemitérios nos municípios da província. A construção destes era de responsabilidade municipal, só que a arrecadação de impostos era muito pequena na maioria das cidades, inviabilizando gastos com tais atividades que mesmo sendo consideradas de suma importância eram deixadas em segundo plano. Os governos anteriores já haviam tomado medidas concernentes ao assunto. O artigo 1º, parágrafo 4º da lei nº 1435 de 26 de dezembro de 1867 autorizava a presidência da província a despender até dois contos para tal fim, sendo que outras resoluções aumentariam a quantia com o decorrer do tempo.

No Rio de Janeiro as discussões sobre os sepultamentos dentro das igrejas tomam maior fôlego após a epidemia de febre amarela de 1850, quando atingiu todas as camadas da população, contribuindo para o “assombro das elites”. Anteriormente, a grande maioria das pessoas era enterrada dentro ou ao redor das igrejas. Apenas as pessoas que não conseguiam fazer parte de uma irmandade, os mais pobres que não conseguiam pagar por uma cova ou catacumba de igreja, as pessoas executadas as quais era vedado o enterramento em solo sagrado, os indigentes e os não católicos possuíam o sepultamento em algum dos vários cemitérios que existiam na cidade. Rodrigues afirma que “O aparecimento da epidemia foi o elemento que tornou possível aos médicos colocarem em prática as medidas higienizantes que vinham defendendo há algum tempo.” Tratavam-se de medidas como a retirada do seio da cidade dos hospitais, prisões, matadouros e cemitérios, já que eram considerados os responsáveis pela emissão de miasmas e pelo aumento do número de focos de doenças, aumentando o perigo para a população. “As igrejas, ao servirem de abrigo aos mortos, desde o início da colonização, impregnariam, segundo esta visão, o ambiente mal iluminado e sem ventilação do que se passou a considerar os odores mortíferos dos cadáveres.” Além de toda

²⁰⁸ Relatório de Presidente de Província apresentado por Abreu (Barão da Vila da Barra), em 25 de abril de 1876, p. 18.

vigilância para a mudança dos costumes fúnebres, a principal medida foi a retirada dos enterramentos do seio das igrejas.²⁰⁹

Além da preocupação de ordem higienista, existiam os motivos de ordem cultural representados no discurso pela noção de civilização empregada. Em artigo da *Revista Mineira* de 31 de agosto de 1887, J. P. Oliveira Martins tratando de “Questões sociais” disserta sobre a noção de evolução: “Evolução quer dizer o movimento natural e fatal, executado segundo uma lei do universo.” Essa noção era desconhecida pelas civilizações antigas e também pela ocidental antes do século XIX. “É a grande, a sólida, a definitiva conclusão moral da nossa era.” A lei pela qual o universo deixaria de ser uma “criação caprichosa do espírito” e atingiria a “dignidade da autonomia”. A evolução seria a “lei fundamental” onde se compreenderia a natureza e o espírito, “que nos dá a história natural do homem e do mundo; e que portanto nos descobre, por meio de uma equação gigante, o segredo do futuro.” A evolução apenas se consolidaria na humanidade, “como objeto da sua própria existência”, caso o homem tivesse consciência desta condição, o que se daria apenas com a educação: “Civilização quer dizer educação. Conclui pela ciência, pelo conhecimento de nós mesmos, pela afirmação moral da nossa existência real.” Assim, para Oliveira Martins, o destino inevitável da humanidade seria a tomada de consciência de sua condição através da educação, sendo a civilização “a apropriação e compreensão gradual e sucessiva da natureza do homem.” Seria pela civilização que “o homem chega a existir em virtude do exercício harmônico das faculdades que possui.”²¹⁰

A civilização almejada pelo Barão da Vila da Barra seria apenas a consciência que as pessoas teriam de sua existência? No relatório de Theophilo Ottoni encontram-se algumas pistas para a função que a educação teria no processo civilizatório. A promoção da educação para a maior quantidade de crianças possível era o objetivo central a atingir “Em todos os países” pelos poderes públicos. “De efeito pronto e duradouro, a propagação dos conhecimentos humanos transforma a sociedade, abrindo-lhe de par em par as portas do engrandecimento moral e intelectual.” O ensino seria o alicerce da civilização, “a pedra fundamental do verdadeiro progresso”. A sua função seria banir a “ignorância”, tornando o analfabeto como um “leproso”, expulsando-o de seu seio, mesmo que isso requeresse “procurar as crianças nos esconderijos do lar doméstico e chamá-la à escola”, vencendo a

²⁰⁹ RODRIGUES, Cláudia. A cidade e a morte: a febre amarela e seu impacto sobre os costumes fúnebres no Rio de Janeiro (1849-50). In: *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v. 6, nº 1, Rio de Janeiro, mar./jun., 1999.

²¹⁰ HPEMG – Revista Mineira, Ouro Preto, ano I, nº 02, 31 de agosto de 1887. JOP 73.

“indiferença” dos pais.²¹¹ Assim, a civilização seria um evento que ocorreria a partir do esclarecimento de toda a população com o conhecimento ministrado nas escolas.

Mas seria apenas essa visão um tanto iluminista da sociedade que se resumiria à noção de civilização? Acredito que também as constantes referências aos desenvolvimentos tecnológicos, políticos e econômicos promovidos nos Estados Unidos da América e em algumas outras partes do mundo, tanto nos relatórios dos presidentes quanto nos jornais, e que parte deles fora analisada no primeiro capítulo, contribuem como um indício do modelo de civilização almejado. As sociedades que serviriam como “modelo” de desenvolvimento dentro desta sina do progresso e evolução da humanidade eram os principais centros de desenvolvimento do capitalismo mundial, tendo nos Estados Unidos o principal país emergindo no cenário.²¹² As reclamações promovidas contra a estrutura urbana de Ouro Preto e dos hábitos dos seus moradores e desenvolvidas anteriormente, também indiciam para mais um fator de influência. Durante a década de 1870 e parte da de 80 percebe-se uma grande preocupação com idéias de cunho higienista e sanitário, um tanto parecidas com as desenvolvidas em países europeus, tendo num segundo momento, a década de 1890, o foco das críticas passado para o que no século XX seria chamado de urbanismo. Dessa forma, civilização seria uma conjunção de eventos que envolveria a mudança da forma como as pessoas se enxergavam e ao mundo que estava ao seu redor, e a conseqüente adaptação dessa realidade aos novos ideais almejados.²¹³

Em 1881, o presidente Meira de Vasconcellos exporia de maneira mais enfática os problemas gerados pelos cemitérios:

²¹¹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882, pp. 25-6.

²¹² Para mais ver HOBBSAWM, E. J. *A era do capital – 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. E do mesmo autor *A era dos impérios, 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

²¹³ Para uma sistematização dessa noção e o seu desenvolvimento em solo europeu ver ELIAS, N. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1990, Vols. I e II. Após análise exaustiva das sociedades inglesa, francesa e alemã, Norbert Elias definiu a noção de civilização ocidental como uma construção desenvolvida pela sociedade européia com o intuito de se diferenciar dos outros povos, resultando no acirramento do antagonismo existente entre civilizado e bárbaro. Isso não implica a inexistência de especificidades para cada nação européia dentro deste processo, as “auto-imagens nacionais” não deixariam de existir na Europa. Porém, a noção de civilização minimiza as diferenças nacionais entre os povos europeus, enfatizando o que é comum a todos os seres humanos ou deveria ser na opinião dos que o possuem. Esta noção demonstra a autoconfiança dos povos cujas fronteiras nacionais e identidades estavam plenamente estabelecidas. Assim, civilização para Norbert Elias seria “[...] a consciência que o Ocidente tem de si mesmo [...]”, um mecanismo de união provedor de identidades, tanto nacional quanto Ocidental. Idéia alicerçada em objetos que uma determinada sociedade se orgulha, como “[...] o nível de sua tecnologia, a natureza de suas maneiras, o desenvolvimento de sua cultura científica ou visão de mundo [...]”. Este conceito resume tudo em que a sociedade ocidental dos últimos dois ou três séculos se julga superior às sociedades contemporâneas “mais primitivas”, promovendo uma diferenciação entre povos adiantados e atrasados.

É intuitivo quanto semelhante pratica é contrária e ofensiva da higiene e saneamento do clima dessas localidades e especialmente da capital, onde mais notável se torna esse abuso pela sua população, importância e civilização.[...] Ainda outro grave inconveniente se observa com o enterramento no centro da capital. É ela situada sobre morros, habitados desde o cume até às fraldas, desses morros afluem e dimanam as águas para uso da população, e no entanto é também sobre eles que estão edificadas os pequenos cemitérios!!!²¹⁴

Após cinco anos os mesmos argumentos permanecem, sendo apenas colocados com maior ênfase e dramaticidade. A conclusão do cemitério viria a se dar apenas em 1888.²¹⁵ Com a inauguração do cemitério, passou a ser proibido os enterramentos dentro das igrejas, prática que não deixaria de existir e provocaria muitas desavenças entre as pessoas e o governo provincial e Câmara Municipal. O presidente Figueiredo já previa esse comportamento nas pessoas com a inauguração do cemitério: “Receio que pronto o cemitério se dê certa repugnância em parte da população para os enterramentos nele, proveniente de mal entendido espírito religioso e de hábitos inveterados.”²¹⁶

Outra intervenção realizada foi o início do calçamento de várias ruas da cidade com lajes. Cerca de mil e quinhentos e trinta metros de treze ruas da freguesia de Antonio Dias foram beneficiadas no ano de 1877.²¹⁷ Todas as ruas beneficiadas com este melhoramento ou davam acesso direto ao centro administrativo e comercial da cidade – a praça da Independência, atual praça Tiradentes, onde ficavam a Câmara Municipal e o Palácio dos Governadores, a sede do governo provincial – ou ficavam bem próximas. Nos anos seguintes o calçamento da cidade seria intensificado e levado para ruas mais distantes do centro, com o objetivo de revestir toda a cidade.

Em 1879, outro local nas proximidades da praça Tiradentes passaria por remodelação. O presidente Rebello Horta mandaria continuar o ajardinamento do Morro da Forca visando o “embelezamento da capital”. Neste trabalho seriam aproveitados os esforços feitos em gestões anteriores na preparação do terreno para a construção de uma casa que receberia permanentemente uma exposição dos produtos da província, um equivalente das Exposições Universais e que não fora efetuado. Empregando prisioneiros que em suas penas

²¹⁴ Relatório de Presidente de Província apresentado por João Florentino Meira de Vasconcellos, em 07 de setembro de 1881, p. 32.

²¹⁵ Relatório de Presidente de Província apresentado por Barão de Camargos, em 07 de dezembro de 1888, p. 97.

²¹⁶ Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em 05 de junho de 1887, p. 77.

²¹⁷ Relatório de Presidente de Província apresentado por João Capistrano Bandeira de Mello, em 17 de agosto de 1877, p. 79.

eram forçados a trabalharem, os galés, a remoção de terra do morro voltaria a ser realizada com o objetivo de atingir o nível da calçada.²¹⁸

Além de intervenções visando “melhorar” o espaço urbano como o calçamento das ruas e o arrasamento de um morro, dois equipamentos urbanos seriam instalados ou sofreriam melhoramentos. Ao mesmo tempo em que as linhas férreas se expandiam pela província ligando fisicamente o território, o telégrafo ia reduzindo as distâncias físicas entre as pessoas e acelerando as comunicações. Em 1880, o presidente Cônego Joaquim José de Santanna tinha como uma de suas metas de gestão ligar Ouro Preto à corte por meio de uma linha telegráfica. Argumentava que a linha não deveria ser encarada com motivos comerciais mas sim administrativos. A correspondência entre particulares era satisfeita pelo serviço das agências do correio, “não havendo ainda transações entre os pontos por onde vai estender-se a linha em número tal que dependam de avisos por além de telegramas.” Já a administração às vezes necessitava pedir providências ou solicitar recomendações do governo geral de maneira imediata, e o correio não atendia à demanda. Mas o motivo mais importante, em sua opinião, seria a melhoria na qualidade da fiscalização da arrecadação de impostos realizada nas estações ferroviárias, pelo fato da autoridade provincial se fazer mais presente em menor tempo. Outro motivo, colocado de maneira sutil mas com não menor importância, seria a existência deste serviço em quase todas as capitais, e Ouro Preto, a capital de uma importante província, não poderia ficar em desvantagem.²¹⁹ Em menos de um ano este serviço já estaria em funcionamento.

A iluminação pública também sofreria melhoramentos. Em 1881, o presidente Meira de Vasconcellos descontente com a relação custo/benefício, expressaria a sua intenção de buscar opinião sobre as alternativas para este serviço. O contrato era arrematado desde 1870 pelo Tenente Coronel Carlos Gabriel Andrade, sendo prorrogado periodicamente. O diretor da fazenda provincial reclamava que a iluminação era fraca e não compensava a grande quantia paga pelo serviço.²²⁰ Já em 1882, um contrato prevendo a mudança do sistema de querosene

²¹⁸ Relatório de Presidente de Província apresentado por Manoel José Gomes Rebello Horta, em 26 de dezembro de 1879, p. 16. O termo empregado para designar essa obra foi ajardinamento do morro. O que num primeiro momento, pode gerar uma certa confusão, já que essa palavra é uma derivação de jardim. O dicionário de Almeida traz o significado de ajardinar: “converter qualquer terreno em jardim”. O termo jardim é um “nome que literalmente designa um lugar destinado à cultura das plantas”. Já arrasamento abarca o significado que o presidente queria empregar. Mas como o morro iria ser nivelado para depois se construir um jardim no local, pode ter vindo daí a confusão no uso dos termos. ALMEIDA, *op. cit.*, vol. I e II, pp. 105 e 381, respectivamente.

²¹⁹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Cônego Joaquim José de Santanna, em 28 de setembro de 1880, p. 29.

²²⁰ Relatório de Presidente de Província apresentado por João Florentino Meira de Vasconcellos, em 07 de setembro de 1881, p. 31. Este estudo seria realizado dois anos depois a pedido do novo presidente Gonçalves Chaves pelo diretor da Escola de Minas Henri Gorceix.

para eletricidade era colocado em hasta pública, só que nenhuma pessoa interessada se manifestou. Um ano depois o mesmo Andrade se responsabilizaria pelos melhoramentos necessários. Essa mudança iria se complicar, vindo somente em 1893, com a atuação da Companhia Industrial Ouropretana de Força, Luz e Telefone, a ser implementada.²²¹

Nos relatórios da década de 1880, as obras públicas corriqueiras da capital foram deixadas de lado e cederam espaço às obras consideradas de grande importância que teriam grande impacto sobre a estrutura urbana e a população. Em 1885, o diretor de obras públicas, Almeida Gomes, fornece uma relação do que possivelmente poderia ser uma lista muito completa das atividades exercidas pela secretaria de obras públicas na capital. Medidas simples como reformas no prédio da cadeia, quartel do corpo policial e do teatro, concerto de encanamentos, pontes e paredões que não foram listadas nos anos anteriores estão ao lado de melhoramentos não tão comuns, como o nivelamento do morro existente perto da futura estação ferroviária e a construção de um jardim na praça da Independência.²²²

Com o início da construção do ramal ferroviário, os legisladores passaram a ter uma preocupação com a estrutura urbana que o receberia. Uma das primeiras medidas foi o nivelamento de um morro que ficava perto do local da futura estação. Em 1887, o presidente Oliveira Figueiredo abriria seu discurso sobre os melhoramentos da capital dizendo que estava seguindo o mesmo caminho trilhado pelos antigos presidentes, dedicando especial atenção a sua boa higiene e embelezamento. E justificava sua atitude argumentando: “A circunstância de em breve tempo ser aberto ao tráfego o ramal que a põe em fácil contacto com a corte e diversas cidades da província, é motivo para maior impulso aos melhoramentos que ela reclama.”²²³

²²¹ Para uma análise do processo de mudança ver: MANTOVANI, A. L. *Faça-se a Luz: modernidade e demandas sociais na eletrificação da iluminação pública em Ouro Preto, 1880-1920*. Monografia de Bacharelado. Ouro Preto: Departamento de História da UFOP, 2005. MANTOVANI, A. L. Modernizar para não mudar: a instalação do setor elétrico em Ouro Preto, 1880-1890. In: *Caminhos da história: desafios da historiografia em Minas Gerais: anais eletrônicos [CD-ROM] – XIV Encontro Regional de História*. Juiz de Fora: ANPUH-MG, 2004.

²²² Antonio Olyntho de Almeida Gomes. Anexo C. Diretoria Geral de Obras Públicas. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por José Antonio Alves de Brito, em 01 de agosto de 1885, p. AC-40. As obras listadas foram: Cadeia, desaterro do morro do curral na praia do Ouro Preto, ferraria da província, encanamentos, jardim da praça da independência, iluminação pública, paço da assembléia, passeio da rua das Cabeças, passeio de Antonio Dias, casa onde funciona a diretoria de fazenda, telégrafo do norte, estação telegráfica da capital, palácio da presidência, ponte do Xavier, repartição de obras publicas, encanamento do largo do Rosário, teatro, paredão do palácio da presidência, encanamento da rua de São José entre os prédios de propriedade do Dr. Manoel Joaquim de Lemos e comendador Carlos José Alves Antunes, quartel do corpo policial, pontilhão da Barra, paredão dos Monges, secretaria da polícia, bueiros diversos, escola da freguesia de Antonio Dias, diversos, açude da ponte do Rosário, prédio do Liceu Mineiro.

²²³ Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em 05 de junho de 1887, pp. 75-6.

Além de preocupação com os cemitérios dentro da cidade e a continuação das obras do cemitério central, o sistema de abastecimento de água e a coleta dos esgotos também receberia atenção. Preocupado com as condições de salubridade da cidade, Oliveira Figueiredo pediu ao diretor geral de obras públicas, José de Castro Teixeira Gouvêa, que contratasse engenheiros para fazerem os estudos necessários e organizassem um projeto para o abastecimento de água e coleta de esgotos. O engenheiro Francisco Braga e Mello, encarregado da direção das obras de abastecimento de água da cidade de Niterói, foi convidado para ser o chefe da comissão responsável pelos estudos de reformulação do sistema empregado. Gouvêa faz elogios aos recursos hídricos de Ouro Preto, já que “poucas cidades há que estejam nos casos de ter um abastecimento baseado em águas tão puras, e que dispensam o emprego de máquinas elevatórias e caixas de filtração”. A captação era feita diretamente nas nascentes que ficavam próximas ao perímetro urbano. Porém, sofria críticas por ser o seu sistema de abastecimento de água potável “inteiramente primitivo, mau e incompleto”. Terminava dizendo que, o “dito espirituoso de um escritor francês” sobre Paris poderia se aplicar a Ouro Preto: “que o povo daquela Capital, ingeria no estômago a tarde o que expelia pela manhã.” Nenhuma medida havia ainda sido empregada já que a comissão não havia terminado os estudos.²²⁴

A iluminação também passaria por melhoramentos. O então arrematante, Carlos Gabriel Andrade, inaugurou, no dia nove de maio de 1887, uma nova iluminação pelo sistema de lâmpadas belgas – um equipamento também a base de querosene mas que fornecia uma iluminação mais eficiente – um “melhoramento que era feralmente reclamado.” Como a iluminação pública possui equipamentos que ficam expostos aos olhares das pessoas, era também necessário o embelezamento dos postes, já que as luminárias haviam sido trocadas por outras melhores. A substituição dos postes estava em andamento, sendo substituídos por modelos de gosto mais moderno, “iguais aos empregados na iluminação da corte.”²²⁵

O pequeno movimento da secretaria de obras públicas foi testemunhado pelo seu diretor geral em 1887, José de Castro Teixeira Gouvêa. Em seu relatório, encaminhado ao presidente, afirmou que com a proximidade da inauguração do ramal da estrada de ferro, “era natural que a cidade de Ouro Preto, como felizmente estamos vendo, despertasse do entorpecimento em que jazia”. Esse despertar da cidade faria jus a sua posição de capital de uma província tão importante quanto Minas Gerais, “posição que de direito lhe competia.”

²²⁴ GOUVÊA, José de Castro Teixeira. Anexo 8, Diretoria Geral de Obras Públicas. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em 05 de junho de 1887, p. A8-10.

²²⁵ Idem., p. 76.

E continua:

E assim é que, de certo tempo a esta parte, nota-se como que um movimento, uma atividade nova, transmutando a vida, condições morais e materiais da nossa sociedade, transmutação essa que se deve atribuir não só a aproximação daquele poderoso agente, motor do progresso e civilização dos povos, como mesmo a própria índole da situação que há pouco despontou no horizonte, a qual com todo o interesse e solicitude tem tratado dos melhoramentos de que tanto carece esta Capital, para ocupar o lugar que lhe está predestinado.²²⁶

O diretor geral admite que, o aquecimento das atividades ligadas aos melhoramentos urbanos em Ouro Preto foi devido à construção do ramal ferroviário. As grandes obras e de também grande impacto que foram idealizadas na década de 1870 encontraram condições a partir de 1880 para a sua execução. O diretor geral não fornece nenhuma informação sobre a “índole da situação que há pouco despontou no horizonte” e afirma que a simples instalação do ramal ferroviário, um corpo estranho introduzido no espaço urbano, não foi a única variável responsável por esse despontar. Não vou tentar explicar exhaustivamente os motivos dessa mudança de comportamento, mas apenas destacar um que terá impacto decisivo no futuro de Ouro Preto. Acredito que a mudança de índole indicada pelo diretor geral foi na vontade política dos presidentes de província, que começaram a aumentar os investimentos em obras públicas na capital. Mas o que teria provocado essa mudança de índole? A consideração feita por Ottoni é esclarecedora sobre a questão: “Ao empossar-se da administração, compreendi logo que a cidade de Ouro Preto se achava entre um dilema fatal, ter à porta estrada de ferro ou deixar de ser a capital da província.”²²⁷ A partir dessa fala pode-se inferir que o debate sobre a mudança da capital estava se acalorando mesmo antes da Proclamação da República, e que o título de capital conferido à Ouro Preto desde o período mineratório, início do século XVIII, estava sendo colocado em cheque. Mas eu tratarei dessa questão em outra parte deste texto.

A tortuosidade das ruas também foi foco de atenção do diretor geral. O relevo montanhoso fez com que as ruas fossem muito sinuosas, não contribuindo com as medidas tomadas para o aformoseamento da cidade. Porém, “mediante certos melhoramentos e cuidados”, não seria impossível tornar Ouro Preto uma cidade mais bela. O mesmo relevo que prejudicava o espaço urbano contribuía para a superioridade de um clima que, “apesar das péssimas condições higiênicas atuais, não se pode desejar melhor.” Essa superioridade seria

²²⁶ GOUVÊA, José de Castro Teixeira. Anexo 8, Diretoria Geral de Obras Públicas. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em 05 de junho de 1887, p. A8-8.

²²⁷ Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni, em 01 de agosto de 1882, p. 42.

confirmada pela estatística da mortalidade na cidade e principalmente dos galés e detentos. A cadeia fora construída em meados do século XVIII e não seguira nenhum preceito higiênico, e fora projetada para acomodar não mais que 250 pessoas. O número de presos na cadeia era superior a 400 e, apesar de tudo, “a mortalidade desses desgraçados” não excedia a 5%, em média, por ano. Não restando dúvidas sobre a superioridade do clima da cidade.²²⁸

O diretor geral também critica o jardim existente na praça da Independência, achando que ele estava “tosca e feiamente obstruindo a única praça que existe nesta Capital”. Afirmava que a praça deveria estar completamente desimpedida e se tivesse algumas árvores, elas deveriam estar localizadas em suas laterais. Mas, se esta não existisse, os habitantes de Ouro Preto não teriam um “ponto de recreio ou de reunião, onde possam, à tarde e, à noite, descansar das fadigas do dia, e entregar-se, assim, à um exercício necessário à saúde, e tão indicado pelos profissionais.” Este seria um grande motivo para a construção do jardim no Morro da Força, teria vários pavilhões e quiosques para receber restaurantes, cafés, bilhares e muxica²²⁹, contribuindo para a manutenção desta estrutura por meio do aluguel cobrado.²³⁰

Gouvêa não menciona que esta medida tinha como finalidade o embelezamento da capital, mas ela se encontra iniciando a parte de seu relatório que indica algumas medidas para esse fim.

Outra preocupação era as ruas que ligavam a estação ferroviária ao centro da cidade.

Ambas as estradas para o centro desta Capital, partindo da futura Estação do ramal ouropretano, são, permita-me V. Exc. a expressão, tão lujubres, composta de ruas tortuosas, íngremes, mal calçadas e de uma construção tão antiga, que me levarão a procurar um meio de dar uma saída direta do centro da Capital para a Estação e vice-versa. Embora a direção e declividade da saída que encontrei, não satisfaçam inteiramente aos meus desejos, não tenho outro remédio senão aceitá-la por ser a única que pude obter com rampas não inferiores a 14 por cento.²³¹

Essa rua iniciaria na ponte sobre o rio Funil, seguiria ao lado da encosta do Morro da Força, e terminando ao lado do edifício da Cadeia na Praça da Independência. A abertura dessa rua possivelmente teve início em meados de janeiro e fevereiro na gestão do presidente Souza Magalhães. Um grande benefício dela era que as pessoas e mercadorias, que fossem

²²⁸ GOUVÊA, José de Castro Teixeira. Anexo 8, Diretoria Geral de Obras Públicas. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em 05 de junho de 1887, p. A8-9.

²²⁹ O significado desta palavra não foi encontrando, existindo apenas o verbo muxicar e suas derivações, sendo um sinônimo de beliscar, não elucidando em nada a partir do contexto utilizado. Porém, pode ter ocorrido um erro na impressão da palavra música, o que daria maior sentido, já que o Morro da Força seria transformado em um espaço de lazer.

²³⁰ GOUVÊA, José de Castro Teixeira. Anexo 8, Diretoria Geral de Obras Públicas. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em 05 de junho de 1887, p. A8-12.

²³¹ Idem.

desembarcadas no ramal ferroviário, não teriam necessidade de dar uma grande volta pelo que era chamado de fundo de Ouro Preto até chegar ao centro da cidade. Na sua abertura não seriam despendidos grandes capitais, pois contariam com o trabalho de galés. Os trabalhos correriam mais rapidamente, caso fosse cedido um grande número praças de polícia ou de guardas urbanos para tomarem conta dos prisioneiros, visando evitar fugas e escoltá-los ao trabalho e de volta à detenção.²³² Esta obra fora paralisada pois um dos proprietários junto a encosta do morro argumentava que os terrenos utilizados lhe pertencia. O diretor geral tinha esperanças de que estas dificuldades encontradas seriam removidas e “em poucos dias estará aberta essa rua, que considero de primeira necessidade.”²³³

2.2.2 – As intervenções da Câmara Municipal

Até agora venho desenvolvendo a atuação da secretaria das obras públicas da província de Minas Gerais, mas ela não agia sozinha nos melhoramentos da estrutura urbana de Ouro Preto, a Câmara Municipal possuía grande participação na execução das obras. Muitas vezes a secretaria de obras públicas repassava a verba para a Câmara e esta é que abria hasta pública, contratava, executava e fiscalizava a obra. Para perceber a atuação da Câmara Municipal neste contexto utilizarei as atas das sessões. As atas eram o local onde todas as atividades executadas pela Câmara eram registradas, bem como o local onde os ofícios encaminhados pelas secretarias, fiscais e pela população eram discutidos. As atas de meados de 1883 a meados de 1885 não foram encontradas, tendo uma pequena lacuna nesta documentação o que, acredito, não irá prejudicar em minha análise. O livro de atas existente inicia-se em 08 de abril de 1885, período que a linha ferroviária já estava dirigindo-se para Ouro Preto. Caso o ramal provocasse alguma influência sobre as decisões dos vereadores esta já teria motivos para se manifestar, já que as obras se iniciaram em 17 de abril de 1883.²³⁴

Aparentemente, a vida na pacata capital interiorana continuava com sua monotonia e modorra característica que tanto os jornalistas e políticos reclamariam nos anos seguintes à Proclamação da República – como o pedido do diretor de obras públicas quando pede providência para a fiscalização e retirada dos animais que se aglomeravam em frente à

²³² Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Teixeira de Souza Magalhães, em 01 de janeiro de 1887, p. A5-26.

²³³ GOUVÊA, José de Castro Teixeira. Anexo 8, Diretoria Geral de Obras Públicas. In: Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em 05 de junho de 1887, p. A8-12.

²³⁴ Relatórios Ministeriais, 1883, p. 266-7.

repartição.²³⁵ No dia 08 de abril de 1885, os vereadores presentes no prédio da Câmara Municipal aprovaram o pagamento pelo serviço prestado pelo Capitão Francisco José de Oliveira no reparo do calçamento das ruas da cidade; do marceneiro que construiu um armário; e o concerto do bicamente da rua do Calvário, uma espécie de condutor das águas de rio. Também foi feita a leitura do ofício do diretor de obras públicas, informando que fizera um contrato com o cidadão Antonio José de Oliveira para o transporte de lajes para a construção do passeio no bairro das Cabeças. A última questão discutida relativa às obras públicas foi uma indicação do vereador Junqueira, onde propunha que o Capitão Francisco José de Oliveira reformasse o paredão da ladeira de São José, o que foi aprovado. Também foram discutidas algumas questões de caráter administrativo relativas às finanças públicas.²³⁶

Durante o ano de 1885, as atividades exercidas pela Câmara no sentido de melhorar ou dar manutenção à estrutura urbana de Ouro Preto, tanto para receber o ramal ferroviário quanto para o seu embelezamento, não destoou da sua freqüente atuação. No mês de maio foi realizado o pagamento da terceira parte das despesas com os feitores de galés para a realização da limpeza das freguesias de Antonio Dias e Ouro Preto, da parte onde moravam pessoas e que o comércio estava estabelecido, a parte adjacente à Praça da Independência. Na sessão seguinte o fiscal da freguesia de Antonio Dias reclama sobre a má situação da rua atrás da Assembléia Legislativa e que se comunica com a rua dos Paulistas, prejudicando o trânsito de pessoas e o transporte de mercadorias. A conservação da rua estava tão precária que o fiscal advertia sobre os buracos que poderiam provocar acidentes durante a noite aos habitantes que se aventurassem a alguma caminhada no escuro. O mesmo fiscal reclama sobre o excesso de água existente na pia da Matriz da igreja do Carmo, que abastecia várias casas na praça da Independência. O excesso de água escorria pelas ruas abaixo, a do Dr. Cláudio e do Mercado Municipal, resultando em grande “barro”. Pedia providências para a instalação de encanamento que escoasse de maneira viável a água proveniente de vários tubos. Outro problema com água, fôra a porteira que João José da Rocha colocou em seu terreno recém aforado no Morro do Bello em frente à Água de Pedra, destruindo o encanamento da mina que fornecia água para o chafariz da Barra, dificultando o abastecimento da região.²³⁷

Nos meses seguintes não foi discutido nenhum melhoramento ou manutenção da estrutura urbana, aparecendo apenas no mês de julho uma reclamação do fiscal sobre o “estado ruinoso do Caminho Novo, do beco que passa por trás da Igreja do Rosário” e,

²³⁵ APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 06 de fevereiro de 1886, pp. 32v-34v.

²³⁶ Idem., 08 de abril de 1885, pp. 01-2.

²³⁷ Idem., 04 de maio de 1885, pp. 3v-4v; 09 de maio de 1885, pp. 05-7.

também, do mau estado dos encanamentos de água potável da rua do Tiradentes em frente à Secretaria de Instrução Pública e à casa de Antonio Gomes Monteiro. Os vereadores Tassara e Magalhães Gesteira reclamavam sobre o mau estado da pia do chafariz da rua dos Paulistas, e o “estado deplorável” do calçamento e limpeza da cidade, principalmente da freguesia de Antonio Dias.²³⁸ Em novembro o tom das reclamações não se modificou muito. O vereador suplente Antonio José de Souza pediu três correntes de galés para o concerto do largo do mercado de Antonio Dias e também reclamou sobre o mau estado da rua de São Francisco de Assis. O concerto do encanamento de abastecimento de água potável de outro chafariz, o do paço de Antonio Dias, confirma a preocupação da Assembléia Legislativa. Mas neste final de ano uma preocupação diferente chamou a atenção de vários vereadores. Pediam informações sobre uma casa em ruínas na praça da Independência, argumentando que a câmara precisava tomar providências para o embelezamento da cidade não permitindo que prédio em tão precária situação ficasse ao lado do principal local da cidade.²³⁹

As intervenções realizadas na estrutura urbana existente, tinham o caráter de manutenção e, como atesta as constantes reclamações dos fiscais e alguns vereadores, as reformas eram feitas apenas quando a situação ficava insustentável, como, por exemplo, quando o estado das ruas ficava tão ruim que começava a oferecer risco aos moradores, ou o chafariz derramar tanta água que prejudicaria várias ruas do centro. No ano de 1886, a Câmara teve uma atuação frente às obras públicas um pouco diferente, ao invés de ficar esperando a cidade se deteriorar passaria a agir ativamente. Logo no mês de janeiro, o fiscal embargaria as obras do banheiro que Miguel Palomba estava construindo em sua casa na rua da Barra, multando-o conforme o código de posturas. Mas o fiscal reclamava que a sua decisão havia sido ignorada pelo proprietário que seguia com a construção.²⁴⁰

Nos anos seguintes, várias medidas com o caráter de melhorar e embelezar a cidade foram tomadas. Uma das primeiras foi a preparação do terreno junto à futura estação ferroviária. Esta construção não era de responsabilidade do governo provincial e muito menos da Câmara, já que a ferrovia era de responsabilidade do Império, não existindo investimento privado. Mas isso não implica que os vereadores não pudessem entrar em contato com o ministério da agricultura do governo imperial, na tentativa de apressar as obras ou fazer algum pedido de favor, aconselhamento ou reclamação. E foi o que aconteceu. Na sessão de 06 de fevereiro, o vereador Claudionor Quites faria uma indicação para que se solicitasse ao

²³⁸ Idem., 15 de julho de 1885, pp. 15v-17v.

²³⁹ Idem., 21 de novembro 1885, pp. 23-25.

²⁴⁰ Idem., 23 de janeiro de 1886, pp. 30-32v.

ministro da agricultura o arrasamento do restante do morro contíguo ao local onde se pretendia construir a estação. Para a execução do trabalho seriam empregados os presos condenados a trabalhos forçados, reduzindo os custos da obra.²⁴¹ Alguns dias depois, o vereador suplente Manoel Joaquim de Lima propunha que se encaminhasse outro ofício ao ministério da agricultura, pedindo o “desmonte do resto do monte da ponte do funil e de cuja redução havia sido encarregado”.²⁴²

As reclamações não foram relativas apenas às intervenções urbanas, o vereador Joaquim Cipriano Ribeiro queria que se enviasse um requerimento também ao ministério da agricultura, “solicitando providências enérgicas e eficazes, a fim de ser acelerada a conclusão dos trabalhos do ramal ouropretano, cujos serviços hão sido feitos com uma morosidade excepcional em construções de estradas de ferro”.²⁴³ Esse atraso na conclusão do trabalho poderia ser justificado pela dificuldade no vencimento do traçado montanhoso, na abertura de vários túneis, na construção de muros para segurar a terra removida dos morros para evitar desmoronamentos. Além desses motivos de ordem da natureza, existiam os motivos de ordem humana, como uma greve que os trabalhadores do ramal fizeram em 18 de janeiro de 1886, porque a empresa encarregada da construção lhes devia entre 7 e 9 meses de salário e se negava a pagar. Mais de trezentos trabalhadores da seção entre José Correia e Tripuí estavam armados e cercavam o armazém dos sub-empregados Coelho & Almeida em Ouro Preto, onde o próprio Almeida e um de seus empregados, Emilio Riviére, se encontravam dentro. O chefe de polícia, logo que soube da notícia, se dirigiu ao local acompanhado de trinta praças na tentativa de abafar a greve. Ao chegar no armazém a multidão de trabalhadores já havia se dispersado e soube que haviam declarando que se não fossem pagos, destruiriam o serviço feito no ramal, matariam o sub-empregado e seu empregado e impediriam que novos operários trabalhassem. A greve continuou por vários dias, e o medo dos empregados também, vindo a terminar com a intervenção de outro empregado, Fortunato Cunha, que fez uma proposta aos grevistas de transferir todos os vales assinados pela firma Coelho & Almeida para a sua, Martins, Oliveira & C.^a, sendo acatada pelos trabalhadores e finda a greve. Alguns dias depois, os jornais publicariam novo caso dos grevistas quando foram negociar com os empregados na delegacia de polícia. No local, cerca de 30 “desordeiros” furiosos e armados ameaçaram violentamente em um local muito apertado por mais de meia hora os empregados, vindo nada de grave acontecer. O caso não seria solucionado e no mês

²⁴¹ Idem., 06 de fevereiro de 1886, pp. 32v-34v.

²⁴² Idem., 27 de fevereiro de 1886, pp. 37-40. O ofício foi respondido no final do ano ao presidente da província e não consegui encontrá-lo; ver a ata de 30 de dezembro de 1886, pp. 63v-66.

²⁴³ Idem., 17 de maio de 1887, pp. 88v-89v.

de setembro de 1887, os trabalhadores ainda tentavam receber os salários atrasados. Segundo os jornais, todo esse problema era culpa do governo imperial que não repassava as verbas para os empreiteiros efetuarem o pagamento de seus operários. “É preciso que se façam cessar este grande escândalo. Os operários dizem que não tem dinheiro, não ajusta obra. // Esperamos que o governo, por decoro próprio, faça cessar as acusações que sobre si pesam.”²⁴⁴

Além de apressar as obras da construção do ramal com o envio de ofícios ao Ministério da Agricultura, cobrando medidas mais palpáveis e urgentes, a Câmara intervinha no espaço urbano de Ouro Preto. A medida tomada mais drástica foi a idéia da abertura ou alargamento de algumas ruas. O vereador Claudino da Fonseca propunha a nomeação de uma comissão para negociar, com o tenente coronel José Bento e os demais proprietários da rua de Tiradentes, sobre a desapropriação de terrenos necessários para a abertura de uma rua. O início desta seria entre a propriedade do mesmo tenente coronel e o prédio da diretoria da fazenda, em direção à estação ferroviária.²⁴⁵ Outras duas ruas também eram cogitadas, uma iniciando no lago do Mercadinho, rumo à estação do caminho de ferro e outra da rua Paraná até a ponte do Funil.²⁴⁶ O vereador Claudionor Quites faria a proposta de se abrir uma rua em homenagem ao Conselheiro Affonso Penna, a partir da planta que estava em posse da Câmara e que o fiscal averiguasse o estado do calçamento da entrada da rua.²⁴⁷

Acompanhando as discussões travadas nas atas da Câmara, percebe-se que a abertura dessas ruas não foram realizadas com a mesma prontidão que os vereadores queriam. Existia uma grande distância entre o ato de legislar e os poucos recursos disponíveis para a sua realização. Mas, a constante reclamação dos vereadores pela falta de dinheiro para a manutenção do município e o seu perfeito funcionamento era um tanto contraditória, visto Ouro Preto possuir o segundo maior orçamento da província, perdendo apenas para o de Juiz de Fora.²⁴⁸ Se no mesmo período a província estava passando por momentos difíceis com o balanço de suas finanças, Ouro Preto, que tinha como uma de suas principais fontes de arrecadação atividades ligadas à administração provincial e ao funcionalismo público, passaria por situação semelhante. A vontade de melhorar a estrutura da cidade era latente e

²⁴⁴ Relatório de Presidente de Província apresentado por Manoel do Nascimento Machado Portella em 13 de maio de 1886, p. 46-7. HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, n° 49, 27 de janeiro de 1886. JOP 34-6. HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, n° 52, 04 de fevereiro de 1886. JOP 34-6. HPEMG – Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano IX, n° 13, 13 de fevereiro de 1886, microfilme 061. HPEMG – Minas Altiava, Ouro Preto, ano II, n° 22, 25 de setembro de 1887. JOP 74.

²⁴⁵ APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 10 de janeiro de 1887, pp. 67-69.

²⁴⁶ Idem., 14 de janeiro de 1887, pp. 76v-78v.

²⁴⁷ Idem., 30 de junho de 1886, pp.54v-55v.

²⁴⁸ HPEMG – O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, n° 122, 03 de agosto de 1886, JOP 34-6. Juiz de Fora possuía um orçamento de 44:100\$000 e Ouro Preto de 31:389\$000.

patente. O interesse de se adaptar à situação era tamanha, que o vereador Seraphim Francisco Gonçalves apresentou uma indicação para que o diretor de obras públicas contratasse um engenheiro, afim de executar um estudo das melhorias necessárias nas duas freguesias da cidade e os respectivos cálculos das despesas necessárias para a sua execução. Esse estudo visava buscar um equilíbrio entre as despesas com os melhoramentos e o pequeno orçamento que a Câmara possuía.²⁴⁹ Até este estudo, que não requeria grandes investimentos, não saiu do papel. Com o passar do tempo, esta situação apenas se complicaria, chegando em 1888 o vereador David Morentzhon Filho a propor a dispensa dos guardas municipais, visto a Câmara não ter dinheiro para a execução de obras públicas de primeira necessidade, e a manutenção dessa força policial apenas onerava os cofres municipais. Na tentativa de sair dessa situação, a Câmara tomaria algumas medidas. Uma delas foi a proposta apresentada por Joaquim Cypriano Ribeiro para a contração de um empréstimo, não excedendo os 7% ao ano sobre o capital, com a finalidade de se executar os “melhoramentos mais urgentes” que a cidade necessitava. Apenas o vereador Claudino Pereira da Fonseca se manifestou contra a proposta, resultando em uma discussão, mas foi por fim aprovada. Porém, a principal medida tomada foi o enrijecimento da fiscalização na cobrança dos impostos e a aprovação de várias posturas e suas respectivas multas pelo não cumprimento. Os fiscais seriam intimados para “fazerem cumprir a postura que proíbe os animais a vagarem pelas ruas.”²⁵⁰

Mesmo com todo esse interesse em melhorar a cidade, a manutenção do espaço urbano seguiria o mesmo ritmo e foco dos anos anteriores. Os concertos de encanamento, água e esgoto, calçamento das ruas e reforma de prédios públicos não deixariam de ser importantes. A vontade de melhorar a cidade era tamanha que mesmo estes serviços corriqueiros, na medida do possível, passariam por melhorias. Além da usual troca e concerto das telhas que levavam água para os chafarizes públicos e residências, em alguns locais os canaletos de telhas seriam substituídos por tubos de chumbo, como os que levavam água para o chafariz do largo da barra. Este sistema era utilizado desde o período áureo da mineração, sendo que muitos desses tubos estavam em péssimas condições, levando muitas vezes ao seu rompimento e à mistura com detritos humanos.²⁵¹

Como visto anteriormente, a Câmara privilegiava o calçamento das ruas centrais. Essa escolha se justificava pelo fato do centro de poder e econômico da capital localizar-se no

²⁴⁹ APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 14 de janeiro de 1887, pp. 76v-78v.

²⁵⁰ Idem., 08 de fevereiro de 1888, pp. 110-110v. 02 de junho de 1887, pp. 93v-94.

²⁵¹ Idem., 06 de fevereiro de 1886, pp. 32v-34v. 27 de fevereiro de 1886, pp. 37-40. 22 de janeiro de 1887, pp. 81-82v.

entorno da praça da Independência. A partir do início das obras e a proximidade da data de inauguração do ramal ferroviário, a Câmara se faria mais presente na região da Barra e do Rosário, bairros vizinhos. O calçamento das ruas que levavam à estação seria iniciado, os vereadores não gostariam que as ruas de acesso à estação e desta ao centro causassem uma má impressão aos visitantes. Para ajudar na qualidade do caminho, seriam construídos dois bueiros para a captação das águas pluviais que desciam para a rua da Barra. Um receberia as águas vindas da rua da Delegacia de Polícia e Jogo da Bola e outra da rua das Mercês e Caminho Novo, além de obrigar os moradores a canalizarem a água coletada pelos telhados até os bueiros. Como a região da Barra fica dentro de um vale, ela recebe a água dos morros ao redor. Essa característica topográfica favorecia a formação de enxurradas que poderiam alagar a região e dificultavam o trânsito pelas ruas. A canalização da água das chuvas facilitaria o acesso à estação em dias chuvosos, já que grande quantidade de água não transitaria pela rua, caindo direto no rio Funil. A manutenção da limpeza do rio também não seria deixada de lado. O vereador Claudino faria uma proposta de limpeza do rio funil com a contratação de cinco trabalhadores, que também vigiarão algumas correntes de galés que auxiliariam nos trabalhos.²⁵²

O calçamento das ruas provocava um certo transtorno às pessoas que transitavam pelo local enquanto as obras estivessem sendo realizadas. O empreiteiro Domingos Ferreira da Costa reclamava sobre a impossibilidade de começar o calçamento da rua que ia da ponte dos Contos até o Largo do Rosário, sem que a Câmara autorizasse o interrompimento do grande trânsito de pessoas e carroças que a rua possuía. A Câmara autorizou que se colocasse uma porteira a cada cem metros para evitar o trânsito de carros e carroças. A mesma política foi utilizada no calçamento da rua de Tiradentes o que acabou prejudicando até os trabalhos realizados na rua Conselheiro Affonso Penna. O diretor de obras públicas pedia para que fosse aberta uma exceção para as carroças que conduzissem pedras para o calçamento da referida rua.²⁵³

A iniciativa privada também contribuiria com os melhoramentos da cidade. O engenheiro Chrispiniano Tavares apresentou proposta de construir um novo bairro próximo ao futuro ramal ferroviário.²⁵⁴ Duas outras propostas de melhoramentos foram apresentadas à Câmara e tiveram o parecer favorável da comissão de aforamento. O primeiro foi do engenheiro Joaquim Machado e Mello e do industrial Francisco Ferreira de Moraes que

²⁵² Idem., 12 de janeiro de 1887, pp. 72-74v. 02 de junho de 1887, pp. 92-93.

²⁵³ Idem., 25 de maio de 1886, pp.48v-51. 12 de outubro de 1886, pp. 60v-61v.

²⁵⁴ Esta proposta será analisada com mais vagar na seção 2.3 – O crescimento da cidade. Idem., 23 de abril de 1885, pp. 2-3v.

executariam a construção de diversas obras relativas ao embelezamento da cidade. O Segundo foi do bacharel Antonio Cazimiro da Motta Pacheco que pretendia construir um bairro nos seus terrenos, perto das ruas do Mercado da freguesia de Ouro Preto e Bernardo Guimarães. Como condição para executar a proposta, exigia que a Câmara desapropriasse e arcasse com os custos a casa de Affonso [Scot], com a finalidade de dar saída à rua principal, projetada para ser construída entre a rua Bernardo Guimarães e o córrego da Olaria.²⁵⁵

2.2.3 – As intervenções da Intendência

Após a Proclamação da República, foi chamada uma Assembléia Constituinte para definir as novas diretrizes que regeriam o novo sistema político vigente. As instituições monárquicas perderiam o seu valor, sendo dissolvidas, e as pessoas representantes seriam convidadas a entregarem pacificamente seus cargos. Com a estrutura administrativa da federação brasileira fragilizada, a partir de 14 de janeiro de 1890, oficialmente, a Câmara Municipal de Ouro Preto deixaria de existir, assumindo o seu lugar algumas pessoas indicadas pelo governador do, agora, estado de Minas Gerais, recebendo o nome de Intendência Municipal. Administrativamente, esta instituição do processo de transição teria as mesmas atribuições da extinta Câmara. O grande choque provocado seria a troca dos vereadores, eleitos pelo voto por intendentess indicados pelo governador – que também fora indicado pela Junta Militar que desferiu o golpe na monarquia. A outra mudança seria apenas formal, o nome. Ao invés de se chamar Câmara, passaria a Intendência Municipal, acumulando todas as atribuições e divisões da instituição anterior, com suas secretarias, comissões e o cargo de presidente.

A mudança em caráter institucional não teve um grande impacto. Porém, a partir da leitura das atas da Intendência, posso perceber uma mudança de atitude frente à cidade. Um dia após a sua tomada de posse aconteceu a primeira reunião ordinária da Intendência. A primeira resolução foi a nomeação dos antigos vereadores Antonio Coelho de Magalhães Gesteira e Antonio Francisco Junqueira como inspetores dos encanamentos de água da freguesia de Antonio Dias e Ouro Preto, respectivamente. Os intendentess pediram a retirada de mais de cinco contos de réis pertencentes à antiga Câmara depositados no Banco Provincial e a suspensão de todos os pagamentos da dívida contraída anteriormente. Terminadas essas resoluções de caráter administrativo, os intendentess voltaram sua atenção

²⁵⁵ Idem., 19 de outubro de 1889, pp. 123v-125.

para questões urbanísticas. Mandaram intimar todos os proprietários de terrenos desde o Alto as Cabeças até o Alto da Cruz, o que corresponde à da cidade inteira, para no prazo de noventa dias começarem a construir nos terrenos aforados e a terminarem as obras de construção dentro de um ano, sob pena de multa. O secretário deveria entregar uma lista de todos os devedores de foros para auxiliar na fiscalização dos pagamentos.²⁵⁶

Para os moradores que já tinham suas casas construídas, seria encaminhada intimação para retirarem os degraus ou os alpendres externos na frente do imóvel, e a substituição dos passeios por lajes iguais de um metro de largura no mínimo, sob pena de multa. Também deveriam canalizar o escoamento de águas pluviais coletadas pelos telhados até o passeio, além de serem obrigados a limparem os seus quintais, também sob pena de multa. Desta lista de normas, a última seria a proibição de entrarem na cidade os carros que possuíssem eixo móvel, sob pena de arcarem com a manutenção dos danos causados e a respectiva multa.²⁵⁷

Na segunda reunião, dois dias depois, os assuntos tratados possuíam o mesmo conteúdo. Primeiro, veio a discussão das medidas para aumentar a arrecadação do município com a finalidade de remediar a crise financeira. A Intendência pediu autorização ao governo do estado para vender o direito sobre os foros da sesmaria pública aos proprietários, por quantia compatível com a soma de alguns anos de cobrança com uma correção de cinco por cento de juros. Mas o grande foco das discussões foi as intervenções na cidade. Como na sessão anterior, as melhorias da cidade não ficariam aos encargos da instituição e sim de seus moradores. Foi aprovada a ordem para que as sacadas de madeira dos sobrados fossem substituídas por varandas ou sacadas de ferro ou janelas de peitoril. Para melhoria da higiene pública, foi autorizada a realização de visitas em épocas indeterminadas por qualquer dos intendentes, fiscais ou inspetores acompanhados de um médico às residências e casas de negócios.

Também foi proibido, a partir do dia 16 de fevereiro, pela diretoria geral de obras públicas, o trânsito de carros de eixo móvel puxados por bois. Em caso de infração, além da multa corriqueira o proprietário da carroça seria obrigado a pagar todos os danos provocados durante seu trânsito pelas ruas. A grande reclamação dos fiscais era por causa dos estragos causados pelas rodas no calçamento, já que arrancavam muitas lajes, quebravam muitos encanamentos de água, e esgoto e danificavam os trilhos da linha do bonde. Nem o comportamento das pessoas ficou de fora do olhar dos intendentes. Também foi proibido que

²⁵⁶ Idem., 15 de janeiro de 1890, pp. 129v-130.

²⁵⁷ Idem., 15 de janeiro de 1890, pp. 129v-130.

as pessoas ficassem paradas nas calçadas, não importando seus motivos, e que os carregadores transportassem trastes, água ou quaisquer objetos, pois atrapalhavam o trânsito dos pedestres. As pessoas também não poderiam ficar paradas na frente das tavernas porque afetavam o sossego e a moralidade pública. Para dar maior eficiência a essa medida, a multa não recairia sobre o grupo de pessoas, mas sim sobre o dono da taverna que, com medo da punição, vigiaria seus fregueses.²⁵⁸ Os intendentes não poupariam nem as festas populares de suas sanções. Na proximidade da data de comemoração do entrudo, o presidente Joaquim Augusto de Oliveira Santos proibiria que se brincasse o jogo e que fosse ordenado “aos fiscais que inutilizem os limões de cheiro e balões de borracha cheios de água, impondo multas pela infração de posturas”.²⁵⁹

Essas medidas que intervinham diretamente na cidade, na casa e na vida das pessoas não parariam e ficariam cada vez mais freqüentes. A intimação dos proprietários para a troca das sacadas dos sobrados deixaria de ser genérica e comunicada por anúncios públicos, em jornais ou editais afixados em locais públicos, para ser pessoal, com a intimação de pessoas específicas por meio de ofícios. Esse mesmo método seria empregado para avisar aos proprietários da necessidade de reformarem suas casas por acharem-se “em ruínas”.²⁶⁰

Para fazer valer as suas deliberações, a Intendência além de impor sanções aos infratores, daria ordens aos fiscais para enrijecerem a fiscalização. Essa política fica patente com o aumento das discussões nas atas dos pedidos de perdão das multas pelos infratores. Como o caso de Manoel Carvalho de Oliveira que foi intimado a desmanchar o barracão de taboas onde morava “em frente a ponte do funil nas fraldas do morro da força”, perto da estação ferroviária, e que pedia um prazo maior para executar a ordem, alegando que não havia encontrado uma casa para se mudar. Quase um mês depois ele voltaria a fazer novo pedido de prazo apresentando o mesmo argumento. Nesse caso a Intendência foi complacente e não multou o infrator. A mesma sorte não teve Fortunato Pereira Campos que deixara uma porção de madeiras na frente de sua casa, na rua das Lajes, e foi multado pelo fiscal, não conseguindo o perdão. Pedro Gomes da Silva também não conseguiria o alívio da multa por “entrar com seu carro de eixo móvel carregado”, argumentando que desconhecia a nova postura.²⁶¹

²⁵⁸ Idem., 17 de janeiro de 1890, pp. 130-131.

²⁵⁹ Idem., 03 de fevereiro de 1890, pp. 136-136v. Para uma análise mais aprofundada ver: ARAÚJO, P. V. L. de. *Folganças populares: festejos de entrudo e carnaval em Minas Gerais no século XIX*. Dissertação, Mestrado em História, Belo Horizonte: Departamento de História, Filosofia e Ciências Humanas da UFMG, 2000.

²⁶⁰ Idem., 23 de janeiro de 1890, pp. 131v-132.

²⁶¹ Idem., 10 de fevereiro de 1890, pp. 137v-138v. 07 de março de 1890, pp. 143-143v. 27 de janeiro de 1890, pp. 132v-134.

Acredito que o enrijecimento em relação aos pedidos de perdão das multas pelos infratores, além da função disciplinatória do comportamento e da exemplar, tinha suas conseqüências enraizadas na crise financeira vivenciada pelo município ainda na sua gestão. A crise ainda era tão crítica que, a Intendência não possuía dinheiro para o pagamento dos serviços prestados pelo tabelião, função essencial para o seu funcionamento. Mas isso não foi empecilho para que idealizassem várias obras de melhoramentos, considerados de essencial importância para a cidade. A mais incisiva foi o fechamento de vários becos, como o que da rua dos Paulistas dava saída para a praça da Independência; também o que ficava entre a diretoria de obras públicas e o prédio da Intendência; o que ficava entre a casa de Luiz Maria Soares de Albergaria e do vigário João Ferreira de Carvalho; o que dividia os quintais da rua Direita e de Santa Quitéria com portão para o lado do teatro; e o beco dos fundos do teatro. Os trabalhos de abertura de uma rua que ia em direção ao Alto da Cruz, tendo como ponto inicial o beco do “falecido capitão Mendonça”, estavam em andamento e o engenheiro Bhering fora encarregado dos trabalhos de alinhamento. Houve também a proposta de José Pinheiro de Uchoa Cintra para a construção de um jardim cercado com grades de ferro perto de sua casa em Antonio Dias “de modo a deixar passagem para a praia onde existem fontes públicas por meio de um portão que será fechado durante a noite.”²⁶²

A última sessão anotada no livro trabalhada acima data de 15 de março, existindo um vazio até o início das novas anotações em outro livro que se inicia em 04 de junho, um lapso de três meses. Após esse tempo, a incisividade com que os intendentess tratavam a mudança da malha urbana de Ouro Preto perdeu força. Quase não foi discutida a realização de obras públicas nas sessões, tendo apenas o requerimento do bacharel Agostinho Moreira Nogueira Penido pedindo prorrogação de mais um ano para a realização de seu contrato, de dezembro de 1889, para dar começo à abertura da rua entre a Rua das Flores e os fundos da do Ouro Preto. Também existiu uma intervenção no horário de funcionamento do comércio, que passaria a fechar suas portas às 22 h, e um aumento do imposto sobre os cortiços.²⁶³

A partir de abril de 1891, a Constituinte Mineira se reuniria para definir as novas diretrizes de funcionamento do estado. Resende ressalta o grande volume das discussões sobre a escolha da nova capital, em detrimento do motivo principal da instituição. Vários parlamentares reclamaram sobre o desvirtuamento do Congresso que era dotar o estado de uma constituição que desse base ao sistema republicano. A partir desse momento, as

²⁶² Idem., 07 de março de 1890, pp. 143-143v. 27 de janeiro de 1890, pp. 132v-134. 07 de março de 1890, pp. 143-143v.

²⁶³ APMOP – Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal, 1890 – 1894, registro 0894, estante, 05 de março de 1891, pp. 13-14. 05 de julho de 1890, pp. 5v-6.

intervenções na malha urbana seriam incrementadas com a autorização para se executar mais obras e a retirada de várias que estavam apenas no papel.²⁶⁴

Afonso Arinos de Melo Franco dissertando sobre os motivos de fundação de Belo Horizonte partiria da premissa que a “emergência de novas forças econômicas dentro do Estado” com a Proclamação da República, principalmente da região Sul e Zona da Mata, fora um fator decisivo para a definição da mudança da capital de Minas Gerais. A maior expressividade econômica destas regiões do estado desencadeou uma luta pela obtenção de poder político que estava sediado espacialmente dentro do território mineiro em Ouro Preto. Resende, partindo dessas considerações, buscou demonstrar como essa disputa por poder, proposta e não demonstrada por de Afonso Arinos, teve um papel importante na decisão de se mudar a capital.

Dentro do agitado clima de disputas políticas que se segue ao 15 de novembro, avulta em Minas Gerais a luta entre os novos e expressivos grupos econômicos da Mata e do Sul, zonas cafeicultoras, contra a decadente zona de mineração; disputa de poder político que envolve definitivamente a questão da localização da sede administrativa do Estado.²⁶⁵

A autora busca demonstrar essa tese a partir da definição de um quadro das representações regionais dentro da política de Minas Gerais, além de acompanhar as discussões travadas dentro do Congresso Constituinte Mineiro de 1891, na Câmara dos Deputados e no Senado Mineiro entre 1891 e 1893. Com a república os partidários da mudança da capital ganharam força. Em 15 de junho de 1891, eles conseguiriam aprovar uma disposição transitória dentro da Constituinte, que efetivava a mudança da capital e decretava a instalação de uma comissão de técnicos capaz de escolher um local apropriado. Essa decisão, quase que imediatamente, retirou de Ouro Preto o título de capital do estado, resultando no seu banimento dos relatórios de presidentes de província. O relatório que foi lido na sessão de 15 de junho foi o último onde Ouro Preto aparece como capital. Mesmo ainda detendo o título e o local nem ter sido definido a cidade será quase que completamente desconsiderada pelas elites estaduais.

Os presidentes que assumiram o governo do estado após a Proclamação da República, todos, sem nenhuma exceção, eram favoráveis à mudança da capital de Ouro Preto para alguma outra parte do estado. Antonio Augusto de Lima, presidente empossado provisoriamente no cargo em 1891, era a favor da mudança para Belo Horizonte e tentou

²⁶⁴ RESENDE, M. E. L. de. *Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte*. s/ed: São Paulo, 1974, p. 604.

²⁶⁵ Idem., *ibidem.*, p. 601.

efetuá-la com sua autoridade e o apoio de alguns parlamentares por possuir poderes excepcionais para tal. Eduardo Ernesto da Gama Cerqueira, presidente em 1892, era a favor da mudança para o Vale do Rio das Velhas; já Afonso Augusto Moreira Pena e Chrispim Jacques Bias Fortes, presidentes entre 1893 e 94 e 1895 a 97, respectivamente, eram a favor da mudança para Belo Horizonte.²⁶⁶

A resolução de se mudar a capital não foi vista com bons olhos pela população ouropretana. Em sessão da Câmara, o vereador Gabriel Santos explicitara as inquietações de seu “ilustre colega” Gomes Carmo, também vereador, chamando a atenção “para uma questão que considera vital em relação a esta cidade.” O secretário transcreveu as palavras de Gabriel Santos:

É sabido que os inimigos da Capital, sempre empenhados em hostilizá-la por todos os modos, até o desenvolvimento da viação férrea exploram para esse fim, esforçando para dar-lhe uma direção que direi isolada da cidade, desunindo-a mesmo até das freguesias que lhe são limítrofes.²⁶⁷

Segundo o vereador, não bastava aos “inimigos da capital” retirar a sede do governo estadual de Ouro Preto, eles conspiravam contra os melhoramentos feitos na cidade. Era de responsabilidade do governo estadual a construção e manutenção das estradas de ferro. Após a entrega do cemitério Campo Santo do Saramenha para a utilização do público em 1888, o transporte dos mortos até o alto do morro era um problema sem solução. Em ofícios de 07 e 13 de janeiro de 1891, o diretor geral das obras públicas reclamaria ao governo do estado o concerto dos trilhos assentados desde a rua da ponte Seca até a ponte da Barra que estavam em péssimo estado de conservação, “assim como as ruas por onde tem de transitar os carros fúnebres, afim de que possa a Santa Casa dar cumprimento do contrato que celebrou com a Intendência para a criação de uma empresa funerária.”²⁶⁸ O secretário do estado também reclamaria sobre a municipalidade não executar o calçamento e conservação das ruas que eram de suas responsabilidade.²⁶⁹ Esses eventos reforçam a existência de disputas entre o poder estadual e o municipal pelo destino da capital. Gabriel Santos propõe que a Câmara mandasse organizar “um plano de viação de modo a ligar por linhas férreas esta Capital às suas freguesias”. O vereador estava propondo não a simples formulação de um plano diretor para a construção das futuras linhas do ramal ferroviário, este ato tinha como intuito retirar da

²⁶⁶ Idem. Ibidem.

²⁶⁷ Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal. Termo de Instalação da Câmara Municipal de 09 de março de 1892, APMOP, n° de tomo 0894, estante, pp. 68v-72v.

²⁶⁸ Idem, 04 de maio de 1891, pp. 16v-17v.

²⁶⁹ Idem., 08 de outubro de 1891, pp.35-37.

alçada do estado a responsabilidade sobre a estrada de ferro em Ouro Preto transferindo-a para o município, já o governo estadual não dava tanta importância à antiga capital.

A partir de 1850, Marselha passa por transformações com o objetivo de adequar o espaço urbano à sociedade industrial em formação, “modernizando as construções, substituindo os equipamentos ultrapassados e adequando a rede viária às novas necessidades.”²⁷⁰ A *Rue de la Republique* foi uma rua projetada para cortar pelo meio do tecido urbano medieval, indo em direção à área de expansão vinculada ao novo porto. Através do alargamento ou abertura de novas ruas o que se busca é melhorar o deslocamento, ligar partes importantes da cidade de forma mais simples. Em Paris, o projeto de remodelação teve a intenção de ligar as estações ferroviárias da cidade²⁷¹, já em Ouro Preto, a Intendência queria ligar o centro ao ramal ferroviário.

A rua que cortaria o Morro da Forca e ligaria a região do ramal ferroviário com a Praça da Independência desta vez sairia do papel. Neste período a estrada de ferro já funcionava, realizando o transporte de pessoas e mercadorias. De todas as intervenções feitas na cidade, acredito que esta foi a principal e a que recebeu maior atenção, existindo uma constante preocupação com a imagem que a cidade provocava nos seus visitantes. Uma das dificuldades tinha sido vencida, não era mais necessário se deslocar de Ouro Preto para o Rio de Janeiro e vice-versa no lombo de burro, o ramal da estrada de ferro havia resolvido este problema; ao mesmo tempo, o ramal representava o melhoramento da porta de entrada da cidade. Para chegar ao centro da cidade, local onde se encontravam os principais estabelecimentos comerciais, hotéis, o teatro, a Escola de Minas e de Farmácia, o Palácio do Governador, a Casa de Câmara e Cadeia, era necessário percorrer um caminho muito sinuoso e longo, obrigando o transeunte a dar uma grande volta. A nova rua seria uma linha direta, interligando a nova entrada da cidade, uma entrada “condizente com uma capital”, com a principal praça e local de convívio social.

O relevo onde a cidade está assentada faz com que todas as águas das chuvas e de utilização das pessoas, em geral de uma parte da cidade, sejam orientadas para um curso comum, o ribeirão do Funil. O vereador Borja em reunião mencionara que seria de extrema necessidade a realização de melhoramentos na região da Barra, construindo um “lindo jardim, ou mesmo a aprazíveis edificações”. Mesmo preocupado com estas obras de embelezamento, não deixará de explicitar os desejos da população residente na região que reivindicava soluções dos flagelos que a atingia. O local achava-se “em estado deplorável de destruição

²⁷⁰ PINHEIRO, E. P. *op. cit.*, p. 287.

²⁷¹ Idem., *ibidem.*, p. 291.

com as cotidianas inundações do córrego que a atravessa”. Borja informa que havia se instruído com diversos engenheiros, os quais, em unânime acordo, opinaram para que se construísse um cais desde a ponte do Rosário até a do Funil.²⁷²

Como a situação financeira da Intendência não era muito favorável à execução de várias obras de grande porte, o intendente Agostinho Penido reiteraria a sua intenção de que fosse feito um pedido de empréstimo ao governo do estado de cem a duzentos contos de reis para a continuação do calçamento das ruas, “como a que vem da estação que é uma das principais entradas desta cidade”. O dinheiro também serviria para a construção de um novo matadouro e de um jardim que servisse como ponto de recreio para as famílias da cidade.²⁷³ Este empréstimo demoraria um pouco para sair e seria contraído com a Caixa Econômica Particular no valor de 300 contos de réis. No dia 19 de dezembro, o presidente da Intendência, Tenente Coronel Henrique Edmundo Renault, abriria a sessão informando que os motivos da convocação extraordinária era o destino que seria dado ao dinheiro conseguido com o empréstimo. O intendente Francisco Borja de Almeida Gomes abriria a rodada de indicações, mas antes diria que aquele momento deveria ficar registrado já que marcava uma “era nova na história da prosperidade deste município”.²⁷⁴

Após vários elogios às várias pessoas envolvidas na concessão do empréstimo – como João Pinheiro, Cesário Alvim, Augusto de Lima, Pedro Motta e Augusto Candido da Cruz – o intendente Francisco Ferreira Real propôs que fosse aberta uma rua no bairro do Rosário, entre as casas do Dr. Borja e a do Dr. Francisco, ambos membros da Intendência, e que terminasse na praia da Barra. Propunha também o aterro, nivelamento e calçamento por paralelepípedos do beco que seguia da rua Direita à rua das Flores. Candido Cruz, complementando a proposta acima, indicaria para que fosse formada uma comissão para negociar os valores das desapropriações, necessárias à execução da obra, com os proprietários dos imóveis e a nomeação de um engenheiro para decidir quantos imóveis seriam necessários.²⁷⁵

Agora, com dinheiro em caixa suficiente para desenvolver vários melhoramentos pela cidade, os intendentes teriam condições de idealizar e executar obras na região do ramal ferroviário. Borja achava de “extrema necessidade” os melhoramentos na praia da Barra com a construção de “um lindo jardim, ou mesmo a aprazíveis edificações”. Segundo ele, a região

²⁷² Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal. Termo de Instalação da Câmara Municipal, APMOP, nº de tomo 0894, estante, 21 de dezembro de 1891, pp. 46v-47v.

²⁷³ Idem., 04 de maio de 1891, pp. 16v-17v.

²⁷⁴ Idem., 19 de dezembro de 1891, pp.45v-46.

²⁷⁵ Idem.

estava “em deplorável estado de destruição” por causa das cotidianas inundações do córrego Funil que atravessava a região. Essa medida atenderia o interesse dos moradores locais que estavam muito insatisfeitos com a situação. A Intendência consultou a opinião de diversos engenheiros que foram unânimes na idéia de se construir um cais desde a ponte do Rosário até a do Funil. Para a execução dessa medida seria necessário a desapropriação de vários quintais e aterros, implicando um gasto que poderia ficar em cerca de 200 contos de réis. Como essa quantia era quase a do empréstimo, pedia ao governo do estado autorização para contrair mais cem contos de réis. Além desse cais, era necessário o calçamento e alargamento da rua da Praia do Funil, inclusive com a construção de um passeio desde a ponte do Funil até a da Barra, “fazendo-se todo o possível para que serviço esteja concluído até o mês de março próximo!”²⁷⁶ O pedido de permissão para um novo empréstimo de cem contos de réis foi autorizado pelo governo do estado e efetivado com o banco. A intendência pedia permissão ao governo para continuar com as obras de alargamento da rua das Lages em frente à casa do Coronel Pedro Mota e do paredão que ia da ponte de Ouro Preto para o Funil e o calçamento da rua e do passeio até a ponte da Barra. A obra havia sido embargada pelo fiscal porque o arrematante Antonio José Gonçalves colocava terra em local irregular.²⁷⁷

Nesse período de gestão da Intendência, os melhoramentos da cidade eram tão importantes que o presidente declarou: “sendo os melhoramentos da cidade a primeira das máximas preocupações da Câmara, a verba de obras só pode ter o limite que lhe impuser o estado dos cofres.”²⁷⁸ Outro caso que demonstra esta preocupação foi quando o presidente informava aos vereadores que enviaria um ofício para a empresa responsável pelas obras na ponte do Funil, comunicando o seu adiamento para que fosse organizado o restante do orçamento e o pagamento das prestações das obras realizadas. Porém, o vereador Claudionor Quites “discordando inteiramente do adiamento proposto, por considerar como a chave dos urgentes melhoramentos da Capital o de que ora se trata”, assumia o compromisso de arcar às suas custas a deficiência dos recursos municipais, para que os pagamentos necessários fossem feitos satisfeitos. Depois dessa “tão solene promessa”, o vereador solicitava a aprovação da continuidade das obras na ponte do Funil para que fosse terminada dentro do prazo estipulado no contrato.²⁷⁹

²⁷⁶ Idem., 21 de dezembro de 1891, pp.46v-47v.

²⁷⁷ Idem., 04 de fevereiro de 1892, pp.56-58v.

²⁷⁸ Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal. Termo de Instalação da Câmara Municipal de 18 de agosto de 1892, pp. 117v-119v.

²⁷⁹ Idem, 20 de abril de 1892, pp. 91-94.

Os melhoramentos feitos em Ouro Preto entre o centro da cidade e as proximidades do ramal ferroviário atingiram os moradores da região. Um destes foi o sr. João Francisco dos Reis, não achei muitas informações sobre ele, mas acredito que era uma pessoa simples residente no local e que as intervenções feitas pela elite na cidade o atingiram. O sr. João Francisco dos Reis queixava-se dos prejuízos sofridos e com os que ainda iria ter em seu terreno nas margens do córrego do Funil e pedia indenização. Para combater as enchentes que assolavam a região, toda vez que chovia um pouco mais forte, a calha do córrego foi rebaixada, o que levou à destruição de um açude e a inutilização de seu moinho alimentado pelo rio, além de prejudicar as suas plantações. O prejudicado pedia indenização pelos danos sofridos. O engenheiro Pandiá Calógeras avaliou o caso e deu um conto e novecentos mil réis de indenização. A Intendência aprovou o pagamento da indenização com a condição de que o suplicante cedesse o terreno para o usufruto do município, abrindo mão da utilização do moinho e das águas do rio.²⁸⁰

Outras pessoas também sofreriam com as intervenções. O vereador Camilo Veloso fez o seguinte pronunciamento:

Considerando quanto é urgentemente reclamada a transformação desta Capital, de forma que removendo-se tudo quanto serve de obstáculo ao alargamento das ruas, formação de praças, de passeios, deixando desembaraçado o centro das mesmas ruas para transito livre de animais, carroças, carros etc; considerando que os patamares e escadas em frente aos prédios além de impedirem o passeio, estreitam as ruas e impedem todo e qualquer melhoramento.²⁸¹

Ele propunha que os proprietários das casas n° 1 e 3 da rua das Escadinhas – rua que também dá acesso à região da Barra – fossem intimados para retirarem os patamares ou degraus de suas casas porque prejudicavam no trânsito de pessoas pela calçada; e os proprietários dos n°s 7, 8 e 9 foram intimados a afastarem a frente de suas casas até ao alinhamento da maioria das demais já existentes. E, “no caso de inércia”, que fosse arrumado por conta da Câmara e que os custos fossem remetidos aos proprietários. Nesta intimação, também foi noticiado aos demais moradores que possuíam casas na mesma condição para que executassem as melhorias, caso contrário, as mesmas providências seriam tomadas.²⁸² Mas não foram todas as pessoas que moravam nas imediações que foram prejudicadas, algumas, e dentre as quais Antonio Pedro Baeta Neves, aproveitaram as melhoramentos da região da

²⁸⁰ Idem, 14 de janeiro de 1892, pp. 51v-54v; 04 de fevereiro de 1892, pp. 56-58v; 19 de fevereiro de 1892, pp. 60v-62v.

²⁸¹ Idem, 11 de março de 1892, pp. 75v-79.

²⁸² Idem, 09 de março de 1892, pp. 68v-72v; 11 de março de 1892, pp. 75v-79. A intimação foi publicada em MICP – O Estado de Minas, ano 03, n° 292, Ouro Preto, 19 de março de 1892.

Barra e construíram casas em terrenos de sua propriedade em frente a estação da estrada de ferro. Elas enviaram um pedido à Intendência para que fosse construído um cais no rio Funil “que é de suma necessidade não só para o embelezamento do lugar, como para dar passagem aos moradores rio acima”.²⁸³

As intimações não poupariam nem as igrejas. A intendência ordenaria a reconstrução de um prédio que estava em ruínas ao lado do cemitério da capela de São Francisco de Assis. A Ordem de São Francisco foi intimada a demolir o prédio o mais rápido possível e em menor tempo para a sua execução, no intuito de não prejudicar o trânsito na rua que vinha da travessa do Jangadeiro. Outra ordem seria expedida para a reconstrução de uma casa em ruínas na rua dos Paulistas e Conceição.²⁸⁴

Em 24 de maio de 1892, foi proibido o trânsito de carroças nas ruas do Pilar e das Escadinhas.²⁸⁵ No mesmo ano diversos moradores da Barra pediam providências, no sentido de impedir que os porcos continuassem a estragar os seus quintais. A Intendência encaminhou ao fiscal da região ordem para que fosse impedida “a continuação do abuso” e que, caso fosse necessário, que realizasse a apreensão dos porcos.²⁸⁶ O intendente Candido Cruz propôs que “fiquem sujeitos a uma multa de cinco mil réis e do dobro na reincidência os carroceiros que maltrataram e castigaram demasiadamente animais que puxam carroças, obrigando-os por esse modo a um esforço superior às suas forças.”²⁸⁷ Nem as brincadeiras das crianças seriam deixadas em paz, sendo alvo da fiscalização da polícia para que não sujasse a frente das casas, muros e paredões.²⁸⁸ O fiscal da freguesia de Ouro Preto deveria intimar os moradores da rua do Rosário a substituírem os alpendres em frente às suas casas por “passeios iguais aos que estão sendo feitos nas demais ruas.” As pessoas que tivessem terrenos em frente de suas casas “ocupados por quintais e plantações de capim, quando podem ser aproveitados para edificações de casas” deveriam ser multadas em seis mil réis por cada metro de terreno.²⁸⁹

Mesmo após esses vários anos de melhoramentos, as reclamações ainda eram constantes. Os encanamentos continuavam em péssimas condições, como o da rua Tiradentes “que se acham arruinados”. O intendente Ferreira Real apresentou indicação “no sentido de se distribuírem desinfetantes para serem empregados nos lugares mais afetados pela epidemia

²⁸³ Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal. Termo de Instalação da Câmara Municipal de 19 de fevereiro de 1892, pp. 60v-62v.

²⁸⁴ Idem., 25 de junho de 1891, pp.21-23.

²⁸⁵ Idem., 24 de maio de 1892, pp. 102v-106.

²⁸⁶ Registro de Protocolo de Correspondência - Requerimento Recebido de 10 de dezembro de 1892, p. 26v.

²⁸⁷ Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal. Termo de Instalação da Câmara Municipal de 29 de outubro de 1891, pp.38v-39.

²⁸⁸ Idem., 25 de junho de 1891, pp.21-23.

²⁸⁹ Idem., 03 de setembro de 1891, pp.31v-33.

reinante, assim como que sejam queimados em toda a cidade materiais de desinfecção.”²⁹⁰ Também havia necessidade de se arrumar o encanamento do esgoto que coletava os dejetos das casas da rua Cruz das Almas (perto da Boa Vista e Hotel Monteiro) “e assim evitar-se que as águas servidas nessas casas fiquem estagnadas na ladeira que vai ter na capela de São Francisco de Paula, prejudicando a saúde pública.”²⁹¹ Mais de cinco meses depois, o fiscal continuaria reclamando da situação. As águas que desciam do átrio da capela de São Francisco de Paula provocavam um “ajuntamento de imundícies e terra no interior dos prédios e na rua de São José”, o que só seria resolvido com o aumento da rede de esgoto.²⁹² O fiscal Saturnino Fernandes Lopes reclamava que os proprietários das ruas do Alvarenga e Maria faziam despejos de águas servidas no pátio de suas propriedades, vindo a desaguar em um velho encanamento no Beco dos Bois. Isso tornava essas ruas intransitáveis devido à abundância de água que conduz o encanamento.²⁹³ O Capitão Cruz reclamava a conclusão urgente do calçamento das ruas da cidade “visto aproximar-se a estação chuvosa e já terem aparecido alguns casos de febres nas ruas descalçadas, como a de São José.”²⁹⁴

O calçamento também continuava em situação difícil, como o da rua que levava ao congresso “que não foi feito com a devida segurança”²⁹⁵ A abertura da rua que partiria da ponte dos Contos até a estação ferroviária não havia sido iniciada pelos arrematantes, e o Intendente Francisco Borja de Almeida Gomes propunha que fosse rescindido o contrato e a obra realizada pela Intendência. Para a execução dessa obra, seria necessária a desapropriação de terrenos de vários particulares, mas ao invés de indenizar as perdas, pedia-se que os proprietários concedessem autorização para cortar os terrenos gratuitamente “para que a rua fique com uma largura regular.”²⁹⁶ Com uma grande quantidade de calçadas sendo construídas, a abertura e alargamento de várias ruas, o número de desapropriações e indenizações aumentaram muito. Para a execução do projeto da rua das Lages, alargamento e construção de uma calçada, seria necessário a desapropriação do terreno do Capitão Antonio Ricardo dos Santos. Jovelino da Cruz Ferreira também pedia indenização pela desapropriação de seu terreno, entre a casa de Josino Bretãs e o pontilhão próximo à casa de Pedro Teixeira da Mota, para o alargamento da mesma rua.²⁹⁷ As melhorias das ruas tinham a função de facilitar o trânsito de pessoas e mercadorias, como no caso da rua das Lajes, “afastando-se o

²⁹⁰ Idem., 10 de dezembro de 1891, pp.43v-45.

²⁹¹ Idem., 03 de setembro de 1891, pp.31v-33.

²⁹² Idem., 04 de fevereiro de 1892, pp.56-58v.

²⁹³ Idem., 20 de agosto de 1891, pp.30v-31.

²⁹⁴ Idem., 29 de julho de 1891, pp.27-28v.

²⁹⁵ Idem., 10 de dezembro de 1891, pp.43v-45.

²⁹⁶ Idem., 11 de junho de 1891, pp. 18-19.

²⁹⁷ Idem., 11 de fevereiro de 1891, pp.58v-60v.

paredão da horta do palácio, visto haver na dita rua transito constante de tropas e carroças impedindo o dos passageiros.”²⁹⁸

Essa demanda de desapropriações promovida pela Intendência e as conseqüentes indenizações pode ter provocado um movimento de especulação imobiliária na cidade. O intendente Candido Cruz reclamaria que os proprietários estavam se negando a construir ou vender os seus terrenos, além de exigir preços exorbitantes para a compra. Para exemplificar, ele cita o caso de Jucundino Julio Santiago que pedia um conto de réis por cinco braças, enquanto que o imposto sobre os aforamentos concedidos eram de apenas duzentos réis por cada braça. Jucundino era morador de Ouro Preto e havia reclamado ao governo do estado contra o imposto de 6\$000 sobre os terrenos ocupados com plantações de capim e hortaliças e outros abandonados e cobertos de mato, “dando um triste aspecto à Capital”. O imposto tinha a intenção de obrigar os donos a construírem e melhorarem o aspecto da capital, além de “facilitar aos pobres a aquisição de terrenos”. Para tentar sensibilizar o governo a ficar do lado da Intendência, Candido Cruz afirmava que um dos argumentos para a mudança da capital era a falta de terrenos na cidade para a edificação de casas, sendo “fora de contestação que há aqui excelentes terrenos nas ruas principais para a edificação de mais de quinhentos prédios, mas que não tem sido aproveitados neste mister, apesar das reiteradas providências tomadas pela Intendência Municipal”.²⁹⁹

O tamanho dos terrenos também mereceu atenção da municipalidade. Borrego levantou para os anos entre 1712 e 1721 um total de 255 petições de foro; destes, a variação do tamanho dos lotes era de uma a 35 braças, cerca de 2,2 a 77 metros, sendo predominantes os de 6,6 metros (83 casos), 4,4 (46), 8,8 (33), 5,5 (22) e 13,2 metros (15 casos),³⁰⁰ obtidos mediante o pagamento de meia oitava de ouro por cada braça todo ano. Os requerentes eram em sua maioria do sexo masculino, encontrando a autora apenas duas mulheres nos registros. Esse período em estudo foi quando a vila começou a tomar os primeiros ares de uma aglomeração urbana, com a intensificação da presença da Coroa Portuguesa na região das minas e a atividade mineradora estava no seu auge, vindo a apresentar os primeiros sinais de esgotamento na década de 1740.³⁰¹

Cerca de 160 anos depois a situação modificou-se bastante. O número de petições aumentou de 255 para 317, cerca de 24,3%, só que uma categoria diferente de petição foi

²⁹⁸ Idem., 03 de setembro de 1891, pp.31v-33.

²⁹⁹ Idem., 08 de outubro de 1891, pp.35-37.

³⁰⁰ Para facilitar o trabalho com os dados, converti todas as unidades métricas utilizadas (metros, palmos e braças) para metros; depois separei os dados em dezenas de um a cem e daí em diante de cinquenta em cinquenta e excluí 24 pedidos que não forneciam a metragem.

³⁰¹ BORREGO, M. A. de M. *op. cit.*, p. 79.

incorporada, a de transferência dos direitos sobre o foro que teve neste período 146 casos. Somadas as duas categorias totalizam-se 463 pedidos e se comparado com a movimentação urbana analisada por Borrego, ocorreu um aumento de cerca de 82,4% nos pedidos das pessoas para construírem suas casas ou se mudarem. A variação do tamanho dos lotes também sofreu uma certa diferenciação. Nos primórdios da ocupação da região das minas, os terrenos sofriam uma fiscalização e padronização maior por parte de Portugal, não variando muito de 2 a 6 braças conforme encontrado pela autora.³⁰² Já no período estudado, o tamanho dos terrenos variava de acordo com o interesse do pedinte, podendo ir de um metro até quase um quilômetro e meio, como o pedido de aforamento de Faustino Pinto Collares, no Campo Grande na freguesia de Antônio Dias, de um terreno de 1.460 metros³⁰³. A predominância no tamanho dos terrenos ia de 11 a 20 metros (208 casos), de 21 a 30 (78) e de 1 a 10 metros (63 casos), representando 44,9, 16,8 e 13,6% respectivamente; juntos eles representavam mais de 75% dos pedidos. Existe aqui uma mudança no padrão de tamanho dos terrenos pedidos e os concedidos pela Câmara. Houve um aumento drástico que pode ter sido influenciado pela redução da atividade mineratória e o conseqüente êxodo das pessoas, que dependiam desta atividade para sua sobrevivência e das que naturalmente nasceram, como também pelo comércio e construção civil. Com menos pessoas para ocupar o solo, muita terra da sesmaria pública começava a existir para ser doada.

Mesmo com esse aumento, de um período para outro, do tamanho dos terrenos concedidos, a predominância de dimensões que variaram de um a trinta metros demonstra que, a intenção da administração pública era combater propriedades muito grandes que favoreciam a existência de áreas sem construção. Um dos grandes problemas que Ouro Preto podia possuir, e era constantemente utilizado pelos partidários da mudança da capital, era a falta de terrenos para o aumento da cidade. A restrição do tamanho para valores não muito grandes garantiria o aumento da quantidade de terrenos que poderia ser concedido. Além disso, contribuiria para o combate aos terrenos ocupados com hortas, pastos e matagais, situação muito criticada tanto pelos partidários da mudança quanto dos da permanência.

Será que as medidas tomadas pela Assembléia Legislativa, Câmara Municipal e Intendência para melhorar o espaço urbano de Ouro Preto confirmam a reclamação do intendente Candido Cruz? Será que as reformas na rede de água e esgoto, alargamento e calçamento de ruas, reformas e construção de calçadas, as melhorias da iluminação pública

³⁰² Idem., *ibidem*.

³⁰³ APMOP. Livro de Provisões de termos de aforamento, medição, posse e obrigação de foros de terrenos, 1885 a 1900, caixa 15, fls. 132v a 133.

influenciaram na intenção das pessoas construírem suas casas? Será que a construção e a inauguração do ramal ferroviário, bem como a ameaça da mudança da capital influenciaram na decisão das pessoas construírem? Na tentativa de responder essas questões é que proponho o sub-capítulo seguinte.

2.3 – O crescimento da cidade

Nesta parte utilizarei os dados do livro de provisões de termos de aforamentos, medição, posse e obrigação de foros de terrenos da Câmara Municipal de Ouro Preto.³⁰⁴ Esta espécie documental era a concessão feita pela Câmara Municipal dos direitos de exploração e usufruto pela população sobre uma extensão de terra, como previsto em estatuto pelo art. 13 do Título III “dos aforamentos e edificações”:

Dentro dos limites da sesmaria da câmara, inalteradamente mantidos desde que foram confirmados por carta régia de 17 de janeiro de 1736, ninguém pode construir ou edificar em terreno de que não disponha por aforamento direto ou transferido depois de satisfeitos todos os devidos direitos.³⁰⁵

Dessa forma, a Câmara regulamentava os seus direitos sobre os terrenos públicos constituintes de sua sesmaria. Para uma pessoa conseguir os direitos de usufruto de parte do terreno da câmara deveria pagar o imposto respectivo, o foro. A pessoa demonstrava seu interesse enviando um ofício à Câmara Municipal, indicando o local e a metragem do terreno com as respectivas divisas de frente, fundos e laterais, além de indicar os motivos da petição, como a construção de uma casa, a exploração de uma pedreira ou o cultivo de uma roça.

³⁰⁴ APMOP – Livro de Provisões de termos de aforamento, medição, posse e obrigação de foros de terrenos, 1885 a 1900, caixa 15. Para entender a função desta espécie documental dentro da estrutura administrativa da cidade, lançarei mão de um dicionário. Provisão é um documento oficial onde o governo confere cargo ou autoriza o exercício de uma profissão ou expede instruções para a sua execução. Já aforamento é um “contrato pelo qual o proprietário transfere o domínio útil de um imóvel a outra pessoa, ficando esta obrigada a pagar-lhe anualmente o foro.” Mas aforamento deriva de foro que é uma espécie de pensão paga anualmente ao senhorio que possui os direitos sobre um prédio. Esta definição fica próxima do que hoje costumamos denominar de aluguel que é a “Cessão de uso e gozo de um imóvel, objeto, animal, veículo, por pagamento de um preço.” Para estabelecer mais claramente esta definição procurei o significado de enfiteuta que é a pessoa que concede direitos sobre o imóvel via enfiteuse, que é um arrendamento a longo prazo de um imóvel mediante pagamento de uma pensão anual. Esta é também uma definição muito próxima das anteriores, mas na explicação do verbete vem discriminada a concepção de imóvel nessa espécie de arrendamento que é o objeto central da concessão. Sendo a enfiteuse a concessão de direitos sobre terras não cultivadas e terrenos destinados à edificação. KOOGAN, A.; HOUAISS, A. *op. cit.* pp. 1315, 30, 701, 66 e 582, respectivamente.

³⁰⁵ CÂMARA MUNICIPAL DE OURO PRETO. *Estatuto Municipal*. Ouro Preto: Tipografia Malvar, 1908, p. 07. Utilizo uma edição distante quase 20 anos do início do meu recorte temporal, visto ser este, aparentemente, uma reedição da revisão do estatuto realizada em 21 de novembro de 1894, não diferindo em grandes proporções do seu anterior da década de 1870, tendo a grafia sofrido modificações e a inclusão de alguns parágrafos que não modificam substancialmente o caráter do regimento.

Averiguado a pertinência do caso em discussão durante as sessões da Câmara, seria deferido ou não a cessão dos direitos. Se porventura fosse aprovado, o fiscal do distrito onde o indicado terreno se encontrava faria a medição e conferiria se as divisas do terreno eram regulares – se não havia sido concedido anteriormente à outra pessoa ou se tinha uma intersecção com terreno alheio e que tivesse ou não alguma forma de exploração. O laudo do medidor era encaminhado à Câmara onde seria devidamente avaliado e os vereadores concederiam ou não os direitos ao pedinte. Se aprovado este processo era resumido em um livro seguindo o padrão abaixo:

Termo de Aforamento em favor do Sr. Manoel Amador dos Santos, terreno situado na rua da praia do Rosário, freguesia de Ouro Preto, medindo 5 braças, com as divisas seguintes: frente à mesma rua que segue para o Mercado do Rosário, dividindo por um lado o pé direito da casa de Antônio Francisco dos Santos e de outro com terras devolutas e fundos com córrego. Em 25 de maio de 1885.³⁰⁶

Após a aprovação pela Câmara e homologado em livro competente – o livro de provisões de termos de aforamentos, medição, posse e obrigação de foros de terrenos – o cessionário teria três meses, em média, para a execução dos motivos do pedido; se o motivo indicado no ofício fosse a construção de um sobrado, teria os três meses para o início das obras, caso contrário, perderia os direitos cedidos voltando o terreno a integrar a sesmaria da Câmara. Esta espécie documental era um estágio anterior à efetivação definitiva dos direitos sobre o foro. Essa construção pode parecer um tanto redundante já que efetivo e definitivo passam uma idéia de conclusão, finitude, mas a estipulação do prazo de três meses para o início das obras era fator decisivo para a diferenciação entre esta espécie documental e o foro. Ao mesmo tempo em que a Câmara tornava uma pessoa proprietária de um terreno, resguardava seus direitos e obrigava o novo proprietário a atender seus interesses, como a ocupação de um terreno baldio. Nos três meses que se seguissem o foreiro era e não era proprietário do terreno, já que devia obrigações à Câmara. Porém, nem sempre estas funções eram respeitadas, já que para o seu pleno funcionamento dependia de constante fiscalização dos pedidos concedidos pelos fiscais, que nem sempre conseguiam dar conta de todos os afazeres de uma grande área.

Cortines Laxe, bacharel em direito, após participar como vereador, por quase oito anos, na Câmara Municipal de Rio Bonito na província do Rio de Janeiro, e sendo freqüentemente consultado, por mais de uma das câmaras municipais da comarca onde

³⁰⁶ APMOP. Livro de Provisões de termos de aforamento, medição, posse e obrigação de foros de terrenos, 1885 a 1900, caixa 15, fls. 3v - 4.

residia, sobre os direitos e deveres da vereança e dos empregados municipais, escreveu um estudo sobre a lei de 1º de outubro de 1828 e das disposições legislativas que a regulamentavam, revogavam ou modificavam. Esta lei constitui o regimento que substituiu as Ordenações Filipinas, que desde 1604 regulamentava as funções administrativas das Câmaras. Para explicar a noção de foro o autor fará a diferenciação a partir de arrendamento:

Arrendamento é a locação – condução (aluguel) de bens imóveis, rústicos ou urbanos; aforamento é o contrato pelo qual o senhor de um prédio (casas ou terras) transfere a outro o domínio útil, com reserva para si o domínio direto. O arrendamento é sempre temporário; o aforamento em regra, é perpétuo, e, por exceção, vitalício ou até três vidas. Neste, o foreiro é senhor do domínio útil; naquele, o arrendatário tem apenas os cômodos, o uso e gozo da coisa, sem direito algum sobre ela (*jus in re*). O sucessor singular não é obrigado a conservar o arrendatário; mas é obrigado a conservar o foreiro.³⁰⁷

A diferença básica entre as duas noções estava na cessão da exploração dos direitos sobre os bens imóveis, entre o domínio útil e o de direto. Domínio útil pode ser definido como o direito de “uso e gozo da coisa”, enquanto a pessoa detentora do domínio direto é o senhor do domínio útil. Resumindo: um é dono enquanto o outro apenas usa mediante a autorização do primeiro. Porém, Cortines Laxe não menciona quem concede esses direitos. Como essa legislação é uma adequação das Ordenações Filipinas de 1604, ela possui um ranço de uma organização administrativa e de direitos que remontam a esse período em que Portugal possuía ainda muitos aspectos feudais.

A estrutura administrativa das Câmaras Municipais, para a concessão dos direitos de exploração de um terreno pertencente à sesmaria pública, produzia várias espécies documentais e, dentre elas, as provisões de termos de aforamentos, medição, posse e obrigação de foros de terrenos. Este documento possibilita perceber qual o interesse da população em ocupar as diferentes ruas da cidade e as suas respectivas freguesias. Ela torna possível definir a intenção das pessoas em construir uma casa, explorar uma pedreira ou cultivar um roçado, enfim, em explorar o solo de alguma parte da cidade. Vários motivos poderiam interferir nessa decisão, desde pessoais, como a existência de um terreno ao lado do local onde a pessoa morava ou um terreno que poderia ter uma localização propícia para um comércio; até estruturais, como o valor do imposto cobrado, o foro, já que este possuía valores diferentes para cada região da cidade. De caráter estrutural, também pode ser considerado a existência de equipamentos urbanos no local, como a canalização de bicas de

³⁰⁷ LAXE, João Batista Cortines. *Regimento das Câmaras Municipais ou Lei de 1º de outubro de 1828*. Rio de Janeiro: B. L. Garnier – Livreiro – Editor, 1885, p. 114.

água desaguando em chafarizes ou mesmos em residências, a captação dos esgotos e a coleta do lixo, o que hoje chamamos de saneamento básico, bem como a iluminação das ruas.³⁰⁸

A construção do ramal ferroviário da Estrada de Ferro D. Pedro II, na região denominada de Barra em Ouro Preto, poderia ter gerado um fenômeno de urbanização atraindo investimentos e provocando um movimento especulativo. Sendo este meio de transporte encarado com tanto entusiasmo pelos políticos e letrados, existe a possibilidade da circulação destas idéias por outros grupos da sociedade ouropretana. A mesma expectativa, em relação ao caráter dito moderno da ferrovia, pode ter gerado certa atração populacional para o seu entorno ou pelo menos a intenção de ocupar a região. A intenção é averiguar se a construção do ramal ouropretano da Estrada de Ferro D. Pedro II modificou o comportamento das pessoas, aumentando o interesse de se construir casas na região de sua alocação. As provisões de aforamento são uma fonte interessante que possibilitam perceber esse comportamento da população.³⁰⁹

Entre os anos de 1885 e 1899, foram aprovados pela Câmara de Ouro Preto um total de 463 processos de pedidos e de transferência de foros, sendo que 317 foram de novos terrenos e 146 de transferências. Desses dados, 68,5% foram de pedidos de foros e 31,6% foram de transferências. Essa porcentagem indica um grande interesse das pessoas em novos terrenos para a construção de casas ou ampliação de suas residências, tanto em área construída quanto em área útil (podendo ser para a criação de animais ou plantio, mas a Câmara seria

³⁰⁸ Para uma análise das interferências na ocupação do espaço urbano por esses equipamentos ver: ROCHA, A. S. de S. *A sedução da luz: O imaginário em torno da eletrificação do Rio de Janeiro (1892/1914)*. Dissertação, Mestrado em História Social, Rio de Janeiro: PPGHIS do IFCS/UFRJ, 1997. SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista, 1900-1930*. Tese, Doutorado em História Social, São Paulo: PUC-SP, 2005.

³⁰⁹ Esta espécie documental não é a fonte ideal, já que os aforamentos registrados neste livro eram os aprovados pelos vereadores. O ideal seria encontrar todos os requerimentos encaminhados à Câmara, só que a existência desta série no Arquivo Municipal seria um acaso agradável que infelizmente não é realidade. Outro local que eu poderia encontrar a discussão destes requerimentos seria nas atas da Câmara, porém, na maioria dos casos, o secretário não registrava todas as informações sendo impossível seriá-las e analisá-las em uma planilha. Para a análise dos dados tabulados utilizei o programa Excel do pacote Microsoft Office 2000 como plataforma de entrada para depois migrá-los para o programa SPSS versão 11.5.1 for Windows. Essa escolha foi motivada pela facilidade de manuseio do programa e pela multiplicidade de informações fornecida pela documentação. Como o SPSS é um programa estatístico a entrada de dados segue o padrão desta área do conhecimento, com uma padronização dividida entre numérica e nominal, tendo a primeira uma grande prioridade nas análises. Como estou trabalhando com semelhanças, por exemplo a quantidade de pedidos feita para a mesma rua, a maioria dos dados são nominais dificultando o manuseio do programa. O Microsoft Excel possui uma ferramenta de auto filtro que foi muito útil para a padronização dos dados, já que automaticamente agrupa as permanências em um menu tendo como base o nome da coluna. Para utilizá-lo basta clicar na barra de menu Dados, Filtrar, AutoFiltro. Após esta etapa a planilha de dados estava pronta para ser migrada para uma tabela do SPSS. Para migrar os dados vá a File, Open, Other, escolha o arquivo do Microsoft Excel e clique em Abrir. Já para a produção das tabelas e gráficos que seguirão, utilizei a ferramenta Frequencies e Crosstabs do programa SPSS que ficam dentro do menu Analyse, Descriptive Statistics, sempre tendo em vista a utilidade que eu queria dar às informações contidas na documentação. A primeira ferramenta agrupa a repetição das informações, a frequência com que elas aparecem, quantificando de forma numérica e em porcentagem. A segunda, como a tradução do nome informa, permite cruzar, comparar algumas das variáveis envolvidas no processo.

reticente em tais concessões, privilegiando a construção de casas). Já a porcentagem de transferências de foros indica que muitas pessoas possuíam interesses em terrenos na mesma parte da cidade que os primeiros foreiros. Em uma cidade onde a quantidade de terrenos baldios espalhados pela cidade era muito grande, como atestam as constantes reclamações nas atas da Câmara e nos jornais, tendo como foco uma preocupação urbanística e sanitária, algum motivo maior deveria atrair a atenção de quase um terço dos pedidos das pessoas para 145 terrenos diferentes nesse espaço de quase 15 anos.

Tabela 1		
Pedidos e Transferências de Foros em Ouro Preto (1885 – 1899)		
Ocorrência	Frequência	Porcentagem (%)
Aforamentos	317	68,5
Transferências	146	31,5
Total	463	100,0

Mas será que foi a construção do ramal ferroviário que modificou ou motivou o interesse das pessoas, fazendo-as convergirem seu foco de moradia para o local onde ele estava localizado?

Como recurso metodológico separei as ocorrências das concessões e transferências de foros entre as duas freguesias que existiam desde o período de fundação da vila no período colonial, Ouro Preto e Antonio Dias. Sei que esta divisão não é a ideal, visto englobar uma grande parcela das ruas e residências da cidade, mas trabalhar isoladamente com cada rua requereria um esforço muito grande na identificação de todos os locais que foram atingidos pela instalação do ramal ferroviário, não podendo esquecer que algumas ruas, mesmo distantes, sofreram intervenções, além de outras que foram rasgadas por entre os morros e a mudança de seus nomes com o passar do tempo. Mesmo assim, acredito que esta divisão não modificará substancialmente o resultado de minhas conclusões.

Analisando os casos de pedidos de transferência, os dados pendem um pouco para o lado da freguesia de Ouro Preto com quase 57% dos casos, já nos pedidos de concessão de foros da de Antonio Dias possui uma irrisória vantagem de 1,1%.³¹⁰ Do total das 146 transferências realizadas 133 são casos onde uma pessoa transferiu um foro e 13 transferiram mais de um, sendo uma com quatro, duas com três e dez com dois; destas, seis pessoas fizeram a transferência de foros que ficavam em Antônio Dias e, além do mais, os processos datam de entre 1891 e 1897. Os processos de transferência envolvendo terrenos na freguesia

³¹⁰ Cf. Tabela 2 e 3.

de Ouro Preto totalizam 19, transferidos por oito pessoas entre os anos de 1885 e 1897. Próximo à data da construção e inauguração do ramal ferroviário apenas duas pessoas fizeram transferências, uma em 1885 e outra em 1887, as duas na região denominada praia do Manejo que fica perto da estação ferroviária. Agora, as pessoas que passaram os direitos sobre o foro para o seu nome totalizam sete, sendo três com três e quatro com duas. Na freguesia de Antonio Dias foram quatro casos, todos entre 1891 e 1896; para Ouro Preto restaram 13 casos, todos entre 1887 e 1897. Próximo à data da inauguração encontrei apenas um caso, em 1887.

Tabela 2			Tabela 3		
Transferências de Foros em Ouro Preto (1885 – 1899)			Pedidos de foros em Ouro Preto (1885 – 1899)		
Freguesia	Frequência	Porcentagem (%)	Freguesia	Frequência	Porcentagem (%)
Antônio Dias	63	43,2	Antônio Dias	162	51,1
Ouro Preto	83	56,8	Ouro Preto	155	48,9
Total	146	100,0	Total	317	100,0

A incidência de poucas pessoas realizando transferências de foros próximo à data da inauguração do ramal indica a inexistência de um movimento especulativo centralizado por algumas pessoas como era de se esperar, já que parte da população acreditava que essa tecnologia era muito importante no mundo em que viviam e era, justamente, esta parte da sociedade que detinha capitais para a realização dos investimentos. Das nove transferências realizadas entre 1885 e 1887 cinco localizaram-se na freguesia de Ouro Preto e quatro em Antonio Dias; das de Ouro Preto todas foram próximas à região da estrada de ferro. Esse comportamento do interesse da população indica uma leve atração influenciada pela construção do ramal, mas nada de substancial que demonstrasse a existência de uma corrida em busca de terrenos que teriam possibilidade de valorização.

Os pedidos de foros se diferenciam um pouco da situação das transferências analisada acima; dos 317 pedidos concedidos no mesmo período, a freguesia de Antonio Dias teve 162 contra 155 de Ouro Preto, dando uma diferença de 51,1% para 48,9%, respectivamente.³¹¹ 37 pessoas requereram mais de um terreno para aforar, sendo 30 com dois foros, seis com três e uma com seis, totalizando 84 pedidos. De todos estes, apenas duas pessoas aforaram terrenos perto da construção do ramal, quatro terrenos em 1887, três na

³¹¹ Cf. Tabela 3.

praça Visconde do Rio Branco e um na praia do Manejo. Agora, de todos os aforamentos concedidos, 18 estão entre 1885 e 1887. Destes, cinco foram para Antônio Dias (todos em 1885) e os doze foros restantes foram para a região da freguesia de Ouro Preto próxima à estação ferroviária. A escolha dos anos entre 1885 e 1887 foi um recurso metodológico que buscava restringir o recorte temporal a um período onde nenhum evento de importância tão traumática teria acontecido. Após a Proclamação da República, as discussões sobre a necessidade de se mudar a capital de Minas Gerais para outro local começaram a ficar mais frequentes e várias medidas foram tomadas pela Câmara Municipal e pelo governo do Estado, vindo estas a influenciar decisivamente para a reestruturação urbana que a cidade passaria nos próximos anos. Além de ser os anos de início e conclusão do ramal ferroviário.

Tabela 6		
Aforamentos e Transferências de Foros em Ouro Preto (1885 – 1899)		
Freguesias	Frequência	Porcentagem (%)
Antônio Dias	225	48,6
Ouro Preto	238	51,4
Total	463	100,0

No geral, a diferença entre o interesse das pessoas das freguesias de Antonio Dias e Ouro Preto não foi muito grande, 225 e 238 casos respectivamente. Só que para os anos entre 1885 e 1899 – período imediato à construção do ramal – a soma dos pedidos de foro e transferência possui um comportamento um pouco diferente dos quinze anos estudados. Nesse período a freguesia de Ouro Preto teve 22 contra 12 pedidos para Antonio Dias, dando uma diferença de 64,7 para 35,3%. Numericamente os dados não são tão expressivos, já que os picos de crescimento não se dão nestes anos, só que proporcionalmente mais de dois terços das intenções se reverteram para a região onde o ramal ferroviário fora construído. A freguesia de Ouro Preto teve em 1885 apenas dois casos contra cinco para Antonio Dias; em 1886 não existiu nenhum pedido ou transferência aprovado, mas em 1887 a primeira teve quinze casos contra quatro da segunda. Em 1888 e 1889 nenhum pedido de foro foi aprovado, acontecendo apenas oito transferências, cinco para Ouro Preto e três para Antonio Dias.

Como não tenho os anos anteriores a 1885, para fazer uma comparação da quantidade de pedidos e transferências realizados, não é possível precisar se os 19 processos aprovados em 1887 para a freguesia de Ouro Preto representam uma mudança considerável no comportamento das pessoas. Os anos posteriores não podem servir de base, já que outros

fatores estavam interferindo, principalmente, a perspectiva da mudança da capital e os melhoramentos urbanos promovidos pela Intendência e Governo Provincial.³¹²

Tabela 4				Tabela 5			
Transferências de Foros em Ouro Preto (1885 – 1899)				Pedidos de foros em Ouro Preto (1885 – 1899)			
Ano	Freguesia		Total	Ano	Freguesia		Total
	Antônio Dias	Ouro Preto			Antônio Dias	Ouro Preto	
1885	0	1	1	1885	5	1	6
1887	4	4	8	1887	0	11	11
1888	0	1	1	1888	0	0	0
1889	3	4	7	1889	0	0	0
1890	1	2	3	1890	29	38	67
1891	3	7	10	1891	21	23	44
1892	16	21	37	1892	49	35	84
1893	20	19	39	1893	34	22	56
1894	5	3	8	1894	8	3	11
1895	5	7	12	1895	5	2	7
1896	3	5	8	1896	3	5	8
1897	2	6	8	1897	2	6	8
1898	1	3	4	1898	1	6	7
1899	0	0	0	1899	5	3	8
Total	63	83	146	Total	162	155	317

Conforme a tabela acima demonstra, logo após a inauguração do ramal ferroviário não ocorreu uma grande procura por terrenos em suas imediações e nem um grande aumento, nos moldes dos anos seguintes. Porém, dos dezenove casos registrados, apenas quatro transferências aconteceram em Antonio Dias e três das de Ouro Preto foram perto do ramal. Todos os pedidos de foros, onze no total, foram requeridos para a freguesia de Ouro Preto que, em sua maioria, foram para a Praça Visconde do Rio Branco (5 casos) e Praia do Manejo

³¹² Cf. tabelas 4 e 5. Os livros anteriores a 1885 não foram encontrados nem no Arquivo Público Municipal de Ouro Preto e nem no Arquivo Público Mineiro. Com a mudança da capital para Belo Horizonte o Arquivo Municipal e Provincial foi transferido, já que no período a documentação era coletada pela mesma instituição. Uma pequena parte ficou em Ouro Preto, a mais contemporânea, e a grande maioria, dos primeiros documentos produzidos durante o ciclo da mineração até segunda metade da década de 1890 foi transferida para o Arquivo Público. No processo de transferência existe a possibilidade destes livros terem se perdidos, já que parte da documentação das décadas de 1880 e 90 está dividida entre as duas instituições. Outra hipótese que poderia ser levantada seria a destruição dos mesmos pelo descaso humano; a preocupação com uma política arquivística é recente em nosso país. Na maioria dos casos, os arquivos públicos das pequenas cidades não possuíam prédio fixo para a sua alocação, sendo sempre remanejados para o local mais conveniente, visando a liberação de espaço, e o local de destinação às vezes não era propício para a conservação dos mesmos. Reza a lenda que lá pelos idos de 1970 o teto do prédio da Câmara desabou e bem neste dia choveu torrencialmente estragando muitas coisas, inclusive grande parte dos documentos que estavam em um porão.

(3 casos), locais adjacentes ao ramal ferroviário. Proporcionalmente, do total, o ano de 1885 ficou com 1,5% e 1886 com 0% dos casos, já 1887 atingiu 4,1%. O período que teve a maior concentração foi de 1890 a 93 que somou 340 casos, 73,4% de todas as concessões realizadas entre 1885 e 99, dando uma média de 18,35% e o ano de 1891 ficou com o pico de 26,1%. A partir de 1894 esta aparente anormalidade deixa de existir, voltando aos padrões de 1887. Este período de explosão na procura por terrenos para a construção é justamente o mesmo quando as discussões sobre a necessidade da mudança da capital se acirram, vindo em 1893 a decisão definitiva da mudança e a escolha do local que receberia a construção da nova cidade.

Esses dados demonstram que, o perigo iminente de Ouro Preto perder o título de capital de Minas Gerais fez várias pessoas se mobilizarem e se interessarem em construir na cidade. Essa pode parecer uma lógica um tanto estranha, já que a cidade perderia o status de capital da província nos próximos anos e a evasão de muitas pessoas para Belo Horizonte poderia provocar uma queda no preço dos imóveis e dos aluguéis, gerando grandes prejuízos financeiros. A mesma indagação foi feita por um jornalista em suas cartas destinadas ao governador do estado: “Para que trabalhar no intuito de melhorarmos a capital si o nosso trabalho pode de um momento para outro ser burlado e a nossa pequena fortuna arruinada?”³¹³

Alguns fatores poderiam explicar esse comportamento de moradores de Ouro Preto, como o apego afetivo à cidade como fator identitário, já que muitas famílias possuíam sua tradição vinculada à Ouro Preto,³¹⁴ e a esperança do não cumprimento do prazo para a construção da nova cidade, o que manteria a capital em seu lugar.³¹⁵ Mas a reclamação do intendente Candido da Cruz contra o ofício que o morador Jucundino Julio Santiago enviou ao governo do estado, protestando contra o imposto criado para obrigar os moradores a construírem nos terrenos baldios, é um indício de que essa onda de pedidos e transferências de foros não se converteu nos melhoramentos tão esperados pela Intendência.³¹⁶ Os melhoramentos promovidos pela Câmara e, mais incisivamente, pela Intendência, influenciaram um pouco na decisão das pessoas na escolha do local onde pediriam o foro. Algumas ruas que tiveram uma atenção especial nos melhoramentos estariam entre as preferidas. Para a rua das Lages existiram onze requisições; a rua da Barra teve nove, isso se não for somado os pedidos de denominações imprecisas como Praia da Barra, do Manejo e de

³¹³ HPEMG – Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, nº 08, 10 de fevereiro de 1890, microfilme 066.

³¹⁴ Para um aprofundamento na noção de identidade consultar CASTELLS, M. *Op. cit.* e HALL, S. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

³¹⁵ Ver FONSECA, J. F. de M. *op. cit.*

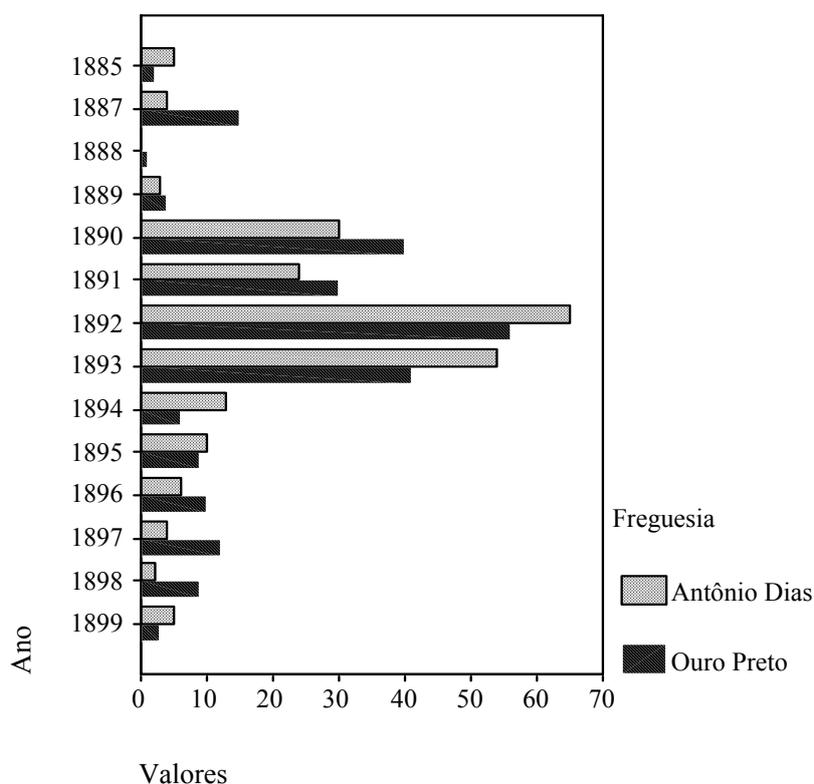
³¹⁶ APMOP – Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal. Termo de Instalação da Câmara Municipal de 08 de outubro de 1891, 1890 – 1894, estante. pp.35-37.

Ouro Preto com mais cinco ocorrências; a rua Conselheiro Affonso Penna e a rua do Tiradentes tiveram seis pedidos; todos estes foros foram concedidos entre 1890 e 93, período de execução das principais intervenções.³¹⁷

O gráfico abaixo demonstra o equilíbrio existente entre o interesse das pessoas por terrenos nas duas freguesias. A proporcionalidade da divisão era muito grande, sendo a diferença nunca muito discrepante, tendo como pico máximo o ano de 1893 com 13 casos. Essa diferença se comportou de maneira muito branda durante os quatorze anos em questão. A maior diferença também ficou aos encargos de 1893 com 2,81% e a média do período foi de 1,28%, uma variação não muito expressiva. Houve anos em que essa diferença fora tão irrisória que não conseguiu atingir meio por cento, com apenas dois casos, permanecendo praticamente empatado o interesse pelas duas freguesias.

Gráfico 1³¹⁸

Pedidos e Transferências de Foros por Freguesias (1885 - 1899)



³¹⁷ APMOP – Livro de Provisões de termos de aforamento, medição, posse e obrigação de foros de terrenos, 1885 a 1900, caixa 15.

³¹⁸ Para a produção dos gráficos utilizando o SPSS, após abrir a caixa da ferramenta *Frequencies* basta clicar no botão *Charts* para a abertura de outra caixa que possibilita a escolha de algumas espécies de gráficos.

Assim, posso afirmar que mesmo após o término da construção do ramal ferroviário e a sua inauguração não existiu uma mudança do comportamento da opção das pessoas. O fator mais determinante para a escolha do local onde construir suas casas não era a proximidade de um meio de transporte tão importante para alguns grupos da sociedade, mas a qualidade do local. Ruas que tiveram melhorias em sua estrutura tiveram uma concentração na intenção das pessoas.

Porém, um fator que pode ter influenciado muito no comportamento das estatísticas, fazendo com que não apresentassem respostas mais próximas da realidade, foi a omissão do contrato celebrado com o engenheiro Chrispiniano Tavares, no dia 23 de maio de 1885, que cedia os direitos sobre todos os foros entre o Beco dos Bois até a estação do ramal ferroviário.³¹⁹ A intenção de Tavares era construir casas, bulevares e a abertura de ruas,³²⁰ aproveitando parte da cidade que não era cortada por morros e onde ele poderia construir uma rua em linha reta, aproveitando também o vale do ribeirão do Funil para a construção de uma praça de sessenta metros de largura por oitenta de fundos.³²¹

Como todos os melhoramentos que se intentou realizar em Ouro Preto, a falta de dinheiro também assolou os projetos do engenheiro Chrispiniano Tavares. Uma das cláusulas previa o depósito de cinco contos de réis para o auxílio na construção do novo matadouro, mas os esforços para levantar a avultada quantia estavam dificultando o início das obras. Em contrapartida, o contrato previa a isenção do pagamento do foro pelo prazo de quinze anos e a desapropriação dos terrenos e casas de particulares dentro da área por conta da província. Como a Assembléia Legislativa havia recusado a incumbência de arcar com a isenção fiscal e as indenizações, Tavares pedia à Câmara para não efetuar o pagamento do valor citado acima, visando a compensação dos prejuízos. Caso fosse aceita a proposta ele aplicaria o dinheiro já levantado para iniciar as obras dentro de 60 dias, só que a Câmara não aceitou.³²²

A legislação em vigor sobre os aforamentos previa a expiração dos direitos concedidos após o prazo de um ano sem a construção se efetivar. Como esse evento ocorreu, um novo contrato foi feito para prorrogar os prazos de construção.³²³ Já que a Câmara não

³¹⁹ APMOP – Ofício de Chrispiniano Tavares ao presidente José Eufrosino Ferreira de Brito e demais vereadores da Câmara Municipal de Ouro Preto, 18 de junho de 1886, cx. AV – 05.

³²⁰ APMOP – Ofício de [...] para o presidente da província e desembargador Francisco de Faria Lemos, 09 de outubro de 1886, cx. AV – 05. Infelizmente não foi encontrado o contrato.

³²¹ APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 23 de abril de 1885, pp. 2-3v.

³²² APMOP – Ofício de Chrispiniano Tavares ao presidente José Eufrosino Ferreira de Brito e demais vereadores da Câmara Municipal de Ouro Preto, 18 de junho de 1886, cx. AV – 05.

³²³ APMOP – Ofício de [...] para o presidente da província o desembargador Francisco de Faria Lemos, 09 de outubro de 1886, cx. AV – 05.

perdoou o pagamento do dinheiro da construção do novo matadouro, Chrispiniano Tavares pedia permissão para fazer o pagamento parcelado. Ele argumentava que era preciso deixar de lado os motivos individuais e atingir “um único objetivo: melhorar esta cidade tão desacreditada pela incúria e abandono em que tem estado depois de rica e opulenta no tempo colonial”³²⁴ Embora o parecer da Câmara sobre essa proposta não tenha sido encontrado, ela deve ter sido aceita, visto existir uma polêmica em 1891 sobre a devolução de dois contos e quinhentos réis aprovada pela Intendência. O vereador Capitão Cândido Cruz defendia que ficasse sem efeito esta decisão “visto haver o governo declarado de utilidade pública os terrenos da praia do Ouro Preto.”³²⁵ Em março de 1887, Chrispiniano Tavares transfere o contrato para Ricardo Joaquim de Oliveira Quites e sua empresa União Construtora, formada para a execução do novo bairro, mas aparentemente também não vingou.³²⁶

Esse contrato rendeu à Câmara o descontentamento de várias pessoas. Uma representação de alguns moradores da cidade, que tinham interesses na região, pedia a anulação do privilégio concedido a Chrispiniano Tavares na praia do Rosário. A resolução proposta foi a manutenção dos direitos de João Vitor de Magalhães Gomes e Domingos de Magalhães Gomes sobre os seus terrenos na região.³²⁷ Os integrantes da representação não foram discriminados, dando apenas pra saber que os Magalhães Gomes possuíam terrenos e não queriam perdê-los. Pelo fato das outras pessoas não serem citadas, pode-se inferir que elas apenas tinham interesses na região, podendo ser por causa da expectativa de lucrar com a valorização dos terrenos na construção do novo bairro. Mais de um ano e meio depois da assinatura do contrato os vereadores levantavam a possibilidade de rescindi-lo para fazer a distribuição dos terrenos a pessoas que poderiam construir prédios “em bem do progresso e engrandecimento desta capital”.³²⁸

Logo após a transferência do contrato para Ricardo Oliveira Quites, José Eufrosino Ferreira Brito pedia que fosse passado para o seu nome os direitos sobre o foro do terreno nº.

³²⁴ APMOP – Ofício de Chrispiniano Tavares ao presidente José Eufrosino Ferreira de Brito e demais vereadores da Câmara Municipal de Ouro Preto, 11 de janeiro de 1887, cx. AV – 06. APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 13 de janeiro de 1887, pp. 74v-76v.

³²⁵ APMOP – Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal, 1890 – 1894, registro 0894, estante, 25 de junho de 1891, pp.21-23.

³²⁶ APMOP – Ofício de Chrispiniano Tavares ao presidente José Eufrosino Ferreira de Brito e demais vereadores da Câmara Municipal de Ouro Preto, 23 de março de 1887, cx, AV – 06. APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 18 de abril de 1887, pp. 85v-87v.

³²⁷ APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 04 de março de 1885, pp. 3v-4v.

³²⁸ APMOP – Ofício de [...] para o presidente da província e desembargador Francisco de Faria Lemos, 09 de outubro de 1886, cx. AV – 05.

1 da praça Visconde do Rio Branco que fazia divisa com o nº. 2 de Claudionor Joaquim Oliveira Quites e fundos com Joaquim Dias de Paula. Porém, a Câmara exigia que as cláusulas do contrato firmado com Chrispiniano Tavares fossem cumpridas, com prédio de quatro metros de pé direito, portas 2,44 de altura e 1,11 de largura, se fosse assobradado o primeiro térreo deveria ter 3,52 metros de altura e a conclusão no prazo de dois anos, com esgoto e capistrana (espécie de calçada ou passeio) na frente do prédio.³²⁹ A prontidão destas pessoas em ocupar os terrenos na praça, onde desembocaria a rua do novo bairro, demonstra que a região possuía seus atrativos e que pode ter no contrato o motivo de não ter sido alvo de especulação.

No final do século XIX a ferrovia possuía uma grande importância no mundo e não deixaria de afetar Ouro Preto, mesmo estando encravada entre montanhas. A influência de ideais de cidade e higienistas contribuiu para a mudança da forma como as pessoas enxergavam a cidade. Com a chegada da ferrovia em território ouropretano, alguma coisa em relação à estrutura urbana poderia ter mudado. Mas outro ator entraria em cena e roubaria a atenção. Mais de 170 anos depois de se tornar capital da província de Minas Gerais, este status seria ameaçado pela emergência de outras regiões em importância econômica e que queriam abocanhar o seu quinhão político. Essa disputa levou à idealização de alguns grupos em mudar a sede da capital de Minas Gerais. Os melhoramentos da cidade se faziam, dessa forma, urgentes para se evitar a mudança da capital.

A situação de Ouro Preto não era nada convidativa para os novos padrões. Uma cidade antiga, com ruas antigas, casas antigas e hábitos antigos. O relevo montanhoso fez com que o processo de ocupação do local fosse feito a partir de ruas tortas com as casas umas coladas às outras. O sistema de abastecimento de água e coleta de esgotos também eram tão antigos quanto, levando ao seu rompimento e muitas vezes até à mistura de materiais fecais com a água que as pessoas utilizavam no dia-a-dia.

A instalação do ramal ferroviário teria como finalidade interligar Ouro Preto com o Rio de Janeiro através de um meio de transporte rápido e moderno. Alguns acreditavam que apenas a ferrovia seria suficiente para trazer a prosperidade almejada para a manutenção da capital em Ouro Preto. Mas as críticas à cidade seriam tamanhas que a ferrovia não seria capaz de puxar, ou melhor, de manter a capital de Minas Gerais no mesmo local. Para auxiliá-la nesta tão árdua tarefa, vários melhoramentos da malha urbana foram feitos, passando pela abertura, alargamento e calçamento de ruas, concerto da rede de água e esgoto, melhoria da

³²⁹ APMOP – Resolução do presidente José Eufrosino Ferreira de Brito da Câmara Municipal de Ouro Preto a favor de Ricardo Joaquim de Oliveira Quites, 28 de março de 1887, cx. – AV – 06.

iluminação pública, até a criação de novos e correção de antigos hábitos da população. Nessas medidas tiveram participação, cada um em seu devido tempo, as instâncias de poder estadual e municipal.

Enquanto as críticas à cidade iam se acirrando, várias medidas de melhoramentos eram projetadas, mas poucas saíam do papel. A dificuldade financeira enfrentada pela província e por Ouro Preto impossibilitava a execução de grandes obras. Para melhorar a situação das finanças públicas, a instância municipal promulgaria vários impostos e cobraria maior eficiência no cumprimento dos deveres dos fiscais. Essa medida tinha a função de aumentar a arrecadação dos impostos, obrigar as pessoas a adquirirem novos hábitos e as forçarem a executar obras em suas casas. Quando a situação, no final de 1891, estava ficando insustentável e o município não conseguia promover as reformas que a cidade necessitava, dois empréstimos foram contraídos somando trezentos contos de réis. Com dinheiro em caixa seria viável a execução de obras na região do ramal ferroviário, e não apenas obras de manutenção de calçamento e da tubulação de água e esgoto.

As obras de melhoramentos beneficiariam uns e prejudicariam outros. Algumas pessoas aproveitariam para construir suas casas nos locais que passavam por melhorias; outras perderiam parte de seus terrenos para o alargamento da rua ou a construção de uma calçada; outras ainda aproveitariam as desapropriações para vender seus terrenos ou parte deles por um preço exorbitante; e outras perderiam os espaços que possuíam para o cultivo de suas hortas e criação de animais.

Mesmo com todos os melhoramentos promovidos, Ouro Preto deixaria de ser a capital de Minas Gerais. Fonseca afirma que existia uma esperança de que a mudança não se efetuariaria devido a uma cláusula que previa um tempo acreditado muito pequeno para a construção de Belo Horizonte, e, se Ouro Preto fosse melhorada, poderia mudar a opinião dos partidários da mudança.³³⁰ Mas a construção da nova capital foi terminada dentro do prazo, e em 1897 o mesmo trem que poderia fazer com que Ouro Preto continuasse a ser a capital de Minas Gerais transportaria o governo do estado para Belo Horizonte.

³³⁰ FONSECA, J. F. de M. *op. cit.*

Capítulo III

3 – A FERROVIA E A SOCIEDADE OUROPRETANA

Então, mais vazia, a gare sossegou. Falava-se baixo. Cabeças ávidas se inclinavam, olhos ansiosos tentavam furar a treva, esperando lobrigar, longe o farol da locomotiva. Mas o trem tardava. Deserta, desatravancada de vagões estendia-se a linha pontuada de espaço a espaço, pelos lampiões dos guarda-freios; e essas luzes trêmulas cintilavam baixas, rentes com o chão, abrindo círculos de claridade viva, em que trechos de trilhos se emaranhavam, fulgurando, como cobras de aço.

Uma hora passou. E, quando soou o apito estridente do expresso os que o esperavam tiveram um suspiro de alívio. Uma luz avermelhada apareceu, ao fim da linha, como um grande olho inflamado. Ao mesmo tempo, um barulho surdo cresceu, aproximou-se. E, daí a pouco, abalando as vidraças da gare, resfolegando, como fatigado do galope louco, o trem chegou, completamente cheio.

Carregadores da estrada, com chapas numeradas ao peito, acorreram gritando, disputando as malas. Viajantes desciam, cobertos de pó. Houve um desapontamento geral, quando se soube que o expresso não trazia os jornais do dia. Por quê? – E boatos apavorantes começaram logo a correr, nascidos não se sabia como.³³¹

Mesmo não cumprindo a função que os partidários da permanência da capital de Minas Gerais em Ouro Preto delegavam, a ferrovia acabou abrindo a possibilidade da existência de novas experiências para moradores da cidade, contribuindo para a criação de novos hábitos e costumes. O cotidiano da cidade com a introdução de um agente exógeno sofreu modificações. A criação de novos postos de trabalho, como carregadores de malas e cargas, colocou pessoas e carroças transitando pelas ruas com pacotes vindos da estação. Em algumas ruas, como a da Barra, houve um aumento considerável do número de carroças transitando, o que levou a uma maior deterioração do calçamento, prejudicando o trânsito das mesmas, de pessoas e dos “miseros muares”.³³²

O impacto que a ferrovia poderia provocar na cidade não foi o esperado como demonstra o texto abaixo:

Quem quer que tenha habitado, mesmo temporariamente, a velha capital de Minas, a Vila Rica de outrora, que se recosta molemente nos pés do *Itacolomi*, sentinela eterna das tradições gloriosas do torrão mineiro, conhece o morro do Cruzeiro, em cujo sopé a locomotiva veio depor primeiro ósculo que, apesar de ardente, não conseguiu despertar-lhe a letargia secular.³³³

Estas palavras estão um tanto quanto carregadas de ressentimento. A relação que Ouro Preto deveria ter com a estrada de ferro era a de um conto de fadas onde o beijo do príncipe encantado despertaria a donzela de seu longo sono. Só que para decepção do

³³¹ BILAC, O. & AZEREDO, M. de. *Sanatorium*. São Paulo: Clube do Livro, 1977, p. 05.

³³² HPEMG – Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, n° 18, 04 de maio de 1890, microfilme 066.

³³³ MICP – O Aspirante, Ouro Preto, ano I, n° 07, 19 de julho de 1894.

cronista, Ouro Preto ainda continuava deitada aos pés das montanhas adormecida. Mas será que a inauguração do ramal ferroviário não trouxe nenhuma contribuição para a cidade? Neste terceiro capítulo pretendo tratar de algumas mudanças e permanências que a Estrada de Ferro D. Pedro II propiciou para a cidade.

3.1 – A circulação de doenças

Desde os primórdios da ocupação do território mineiro os caminhos possuíam uma grande importância estratégica. Os primeiros foram abertos pelos paulistas que, em busca de índios para o apresamento e de ouro, iam entrando rumo ao interior do território inexplorado pelo homem branco. Esses caminhos deveriam ser extremamente complexos, sendo formados por múltiplas trilhas que foram se efetivando com o passar do tempo como rotas definitivas. Além das rotas estabelecidas via São Paulo, o abastecimento da região mineradora também era feito por um caminho vindo do norte, interligando as minas até a Bahia, e outro vindo do Rio de Janeiro. Esta última, inicialmente, era feita por terra e mar, mas o medo e o perigo de saque enfrentado pelo transporte marítimo levou a coroa portuguesa a realizar a abertura da “primeira grande via de penetração no sertão”.³³⁴

Por volta de 1698, na gestão do governador do Rio de Janeiro Artur de Sá e Meneses, foi contratado o paulista Garcia Rodrigues Pais para a abertura de um caminho que interligasse o Rio de Janeiro à região das minas. Segundo Zemella, “A abertura desse caminho representou uma verdadeira revolução no sistema de comunicações com as Gerais.”³³⁵, constituindo uma considerável diminuição da distância e do tempo gasto para se chegar à região. O trajeto entre as minas e São Paulo demorava a ser percorrido pelo menos dois meses; caso o viajante tomasse o “caminho velho do Rio de Janeiro” seriam necessários pelo menos quarenta e três dias. O governador Artur de Sá e Meneses afirma em uma carta que eram gastos três meses para percorrer o mesmo trajeto. Já o “caminho novo” poderia ser percorrido em até dez dias segundo Antonil, mas o governador Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho, quando de sua expedição para pedir socorro ao governo mineiro pela tomada da cidade do Rio de Janeiro pela frota de Duguay-Trouin, gastou dezessete dias.³³⁶ Na carta que Artur de Sá e Meneses enviou ao rei de Portugal em 1698, justificando a abertura de um novo caminho ligando o porto do Rio de Janeiro à região das minas, ele

³³⁴ ZEMELLA, M. P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1990, pp. 115-17.

³³⁵ Idem., *ibidem.*, p. 119.

³³⁶ Idem., *ibidem.*, p. 120.

estimava que seriam gastos “pouco mais de quinze dias” para que os viajantes cumprissem o novo trajeto, fato que favoreceria para o aumento da arrecadação dos quintos pela “brevidade do Caminho.”³³⁷

Essa diferença entre o tempo gasto para percorrer os caminhos pode ser justificada pela forma como era realizada. Antonil afirma que os viajantes não caminhavam o dia inteiro, mas apenas até ao meio dia e, raramente, até uma ou duas da tarde. Essa rotina era justificada pela necessidade de descanso e comida, sendo que esta viria de caça ou peixe, mel ou outro alimento encontrado no local, busca que requeria tempo para ser concluída.³³⁸ Já a expedição do governador Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho deve ter sido feita em condições muito menos confortáveis, por estar correndo contra o tempo, na tentativa de conseguir apoio militar para expulsar os franceses da cidade do Rio de Janeiro.

A abertura desse novo caminho tornou possível a substituição do lombo dos escravos e índios pelo transporte de mercadorias pelo das mulas. “Só a besta de carga poderia substituir o dorso do escravo nesses caminhos estreitos que se faziam mais difíceis ainda, nos momentos de transposição das serras.” A utilização de qualquer espécie de veículo era inviável, e mesmo as mulas sofriam para transporem determinados trechos do caminho, como as passagens estreitas, encostas íngremes e os precipícios, sendo necessário, muitas vezes, a retirada de suas cargas durante o percurso. Mesmo assim, eram utilizados negros e índios para o transporte de materiais frágeis, como louças, vidros e espelhos, na tentativa de evitar que se quebrassem. Para o transporte de pessoas poderiam ser utilizados cavalos.³³⁹

Em sua viagem ao interior do território August de Saint-Hilaire, no início da primeira metade do século XIX, descreve as vicissitudes enfrentadas para percorrer o caminho até a região das minas. O caminho era de terra, sendo às vezes largo e às vezes estreito, tendo que cruzar os rios Paraíba e Paraibuna por meio de uma balsa.³⁴⁰ Por estarem sempre em contato com a flora e fauna corriam o risco de serem picados por algum animal peçonhento, como, por exemplo, quando estava à margem do rio Paraíba colhendo uma flor e uma vespa o picou. Os pernoites eram feitos em ranchos na beira da estrada, onde também era comprado os

³³⁷ Carta de Artur de Sá e Meneses ao Rei de Portugal, 24 de maio de 1698. NRJ. Códice 77, v.6., f. 142v-144v. *Apud.*: STRAFORINI, R. Estradas Reais no Século XVIII: a importância de um complexo sistema de circulação na produção territorial brasileiro. In: *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. vol. X, nº 218 (33), Barcelona, 2006. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-33.htm>>. Acessado em 31 de dezembro de 2006.

³³⁸ ZEMELLA, M. P. *Op. cit.*, p. 117.

³³⁹ Idem., *ibidem.*, p. 136.

³⁴⁰ SAINT-HILAIRE, A. de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: EDUSP, 1975, pp. 37-9.

alimentos para os homens e animais.³⁴¹ Todos estes fatores dificultavam a viagem, requerendo maior tempo para cruzar o território carioca e metade do mineiro.

A variação do período para fazer o trajeto do Rio de Janeiro até Ouro Preto também pode ser calculada pelos dados fornecidos por Vilhena em suas *Cartas Soteropolitanas*, quando afirma que a distância entre as duas cidades distava 80 léguas;³⁴² e por Saint-Hilaire ao afirmar que, devido ao terreno acidentado e dos burros carregados, não era possível percorrer mais de 3 ou 5 léguas por dia.³⁴³ Se for calculado a média do tempo gasto com os dados fornecidos encontra-se uma média de 22 dias para a realização do percurso. Número que não difere muito do tempo fornecido por alguns viajantes citados, ou mesmo do próprio Saint-Hilaire que citou de dez a quinze dias para atingir Barbacena, cidade intermediária e de parada obrigatória para a compra de suprimentos³⁴⁴, mais alguns dias para chegar ao Rio de Janeiro e o viajante estaria dentro da média encontrada acima.

Com a construção do ramal ferroviário ligando o Rio de Janeiro à Ouro Preto o tempo da viagem caiu drasticamente. A parcela do território carioca e mineiro que antes era percorrido com sérias dificuldades em cerca de vinte dias, passou para algumas horas. Uma pessoa ou qualquer mercadoria poderia sair do Rio de Janeiro ou de Ouro Preto e chegaria no mesmo dia à outra cidade.³⁴⁵ A facilidade que a ferrovia trouxe à locomoção pelo território também pode ter facilitado a circulação de doenças, tal como ocorreu em São Paulo.

O desembarque de um grande número de estrangeiros, em um reduzido espaço de tempo, teve várias conseqüências epidemiológicas e sanitárias para o estado de São Paulo. As constantes levas de imigrantes que desembarcavam no porto de Santos e ficavam esperando, na Hospedaria dos Imigrantes, pelo seu destino final no interior do estado, contribuíam em muito para o desenvolvimento de epidemias de febre amarela e varíola, que já assolavam a população local, ou ainda o de outras doenças importadas da Europa como a peste. Isso levou a década de 1890 a registrar uma proporção de uma pessoa para cada três mortas por doenças transmissíveis de todos os falecimentos no estado de São Paulo. Os imigrantes eram os principais atingidos pelas epidemias de febre amarela, já que seu sistema imunológico não era preparado para enfrentar as novas espécies de micro-organismos existentes nos trópicos. Em determinado período, o governo italiano chegou a proibir a saída de pessoas para trabalharem nas fazendas de café em São Paulo, devido à alta mortandade. O medo de doenças era tão

³⁴¹ Idem., *ibidem.*, p. 40.

³⁴² ZEMELLA, M. P. *op. cit.*, p. 81.

³⁴³ SAINT-HILAIRE, A. de. *op. cit.*, p. 44.

³⁴⁴ Idem., *ibidem.*, p. 62.

³⁴⁵ BILAC, O. & AZEREDO, M. *Op. cit.*, p. 04.

grande entre os europeus que, algumas vezes, os navios se recusavam a atracar nos portos de Santos e Rio de Janeiro, forçando os imigrantes a desembarcarem em Buenos Aires e seguir o caminho por terra ou navegação de cabotagem.³⁴⁶

O grande número de imigrantes nas colônias de café e o crescimento vegetativo das cidades do interior contribuía para o aumento das epidemias. Os municípios das zonas Central, Mogiana e Paulista eram os principais produtores de café no início do período republicano, e era para onde os maiores contingentes de imigrantes se dirigiam. Estas regiões registraram a maioria das epidemias de febre amarela e varíola em território paulista no período. Sendo que “O processo de imigração em massa que acompanhou o avanço da cafeicultura no interior do estado só se tornou possível com o desenvolvimento da rede ferroviária, já bem estruturada na década de 1890.” A expansão da economia cafeeira não teria sido tão intensa, caso não houvesse a contribuição dada por essa nova tecnologia, ligando as regiões produtoras com o porto de Santos, reduzindo os custos de transporte da produção e facilitando a locomoção de pessoas às propriedades agrícolas.

O roteiro de desenvolvimento das epidemias seguia a seguinte seqüência: café – ferrovia – doenças. Essa combinação de fatos “se repetiu à exaustão” e não passou despercebida pelas autoridades sanitárias, que viam uma “íntima relação entre o transporte ferroviário e a situação sanitária” do estado. As medidas sanitárias tomadas para combater as epidemias tiveram como um dos seus pilares de sustentação as intervenções no transporte ferroviário, como a desinfecção logo nas estações ferroviárias, das roupas e bagagens dos passageiros por meio de estufas e pulverizadores, e o isolamento de passageiros provenientes de locais atingidos por epidemias.³⁴⁷

Um evento semelhante, tomadas as devidas proporções e respeitando o contexto, pode ter acontecido em Ouro Preto após a inauguração do ramal ferroviário.

Desde o período colonial, a varíola era a principal doença que assolava as vilas e cidades brasileiras levando muitas pessoas à morte. Das cidades a varíola se disseminava para o interior do território, causando novos surtos epidêmicos nos engenhos de açúcar do Nordeste e nas lavras de ouro em Minas Gerais.³⁴⁸ Chalhoub afirma que, no Rio de Janeiro “As epidemias de varíola passaram a ocorrer na cidade todos os anos, infalivelmente, a partir

³⁴⁶ TELAROLLI JUNIOR, Rodolpho. Imigração e epidemias no estado de São Paulo. In: *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, III (2): 265-283 Jul.-Oct., 1996, p. 268.

³⁴⁷ Idem. *Ibidem*.

³⁴⁸ LEVI, G. C. & KALLÁS, E. G. Varíola, sua prevenção vacinal e ameaça como agente de bioterrorismo. In: *Revista da Associação Médica Brasileira*. v. 48 nº 4. São Paulo, out./dez., 2002.

de 1865.”³⁴⁹ O número de mortes provocadas pela doença entre os anos de 1850 e 69 foi de 1372. Nos dez anos seguintes, justamente período englobado pela afirmação de Chalhoub, acontece um salto surpreendente, morrendo 6625 pessoas, quase que quintuplicando o valor alcançado durante os vinte anos anteriores. Essa média se manteria até o ano de 1899, morrendo sempre mais de 6.500 pessoas nos decênios.³⁵⁰ Foi justamente nesse período, de aumento no número de morte provocadas pela varíola no Rio de Janeiro, em 1887, que o ramal ferroviário em Ouro Preto foi inaugurado.

O presidente Dr. Antonio Augusto de Lima em seu relatório de 1891, realizou um balanço do desenvolvimento de doenças em Ouro Preto. Entre 1889 a 1890 o secretário da inspetoria de higiene, Francisco de Paula de Aragão Gesteira, realizou um levantamento das doenças que provocaram as mortes na capital mineira. As “febres de mau caráter”, as afecções do tubo digestivo e o beribéri que vinham se “desenvolvendo de um modo assustador” quase que desapareceram. As febres de fundo tífico quase foram extintas graças à canalização dos esgotos. As afecções do tubo digestivo como as enterites e as gastro-enterites, tão comuns em Ouro Preto que foram apelidadas de “ouropretite”, diminuíram consideravelmente devido à vigilante fiscalização das carnes verdes, leite e vinhos. Os casos de beribéri, “mesmo no tempo em que se dizia que esta moléstia estava grassando epidemicamente”, foram muito poucos, atingindo, principalmente, o quartel do 34º Batalhão de Infantaria e a cadeia.

Eliminados os flagelos, contemplou o quadro nosológico da cidade as seguintes moléstias: lesões cardíacas, tuberculose pulmonar, pneumonia, bronquites broncopneumonias etc., notando-se que de tuberculose pulmonar apenas faleceram no domicílio seis indivíduos, durante o ano de 1890, sendo quatro do sexo masculino e dois do feminino.³⁵¹

A mesma secretaria realizou um quadro estatístico dos óbitos no ano de 1890, constatando que subiu para 322, correspondendo uma proporção de 21,4 mortes a cada grupo de mil pessoas, sendo a população da cidade calculada em quinze mil habitantes.³⁵² Com esse quadro estatístico, o presidente demonstrava que Ouro Preto não era assolada por nenhuma epidemia, e que sua população morria por doenças comuns.

³⁴⁹ CHALHOUB, S. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 152.

³⁵⁰ TORRES, T. *La campagne sanitaire au Brésil*. Paris: Societé Générale d'Impression; 1913. In: LEVI, G. C. & KALLÁS, E. G. *op. cit.*

³⁵¹ Relatório de Presidente de Província apresentado pelo Dr. Antonio Augusto de Lima em 15 de junho de 1891, p. 45.

³⁵² Idem., *ibidem*.

O presidente não menciona nenhum caso de morte por varíola, só que em todas as outras partes do estado foi necessário o envio de dinheiro para o auxílio ao combate de epidemias. Foram gastos 168:961\$303 contos para o atendimento de 78 localidades. Será que apenas Ouro Preto ficaria livre deste terrível flagelo?

Em 1891, um caso de varíola assombrou as pessoas residentes em Ouro Preto. Um viajante, o Dr. Jesuíno Felicíssimo, havia saído do Rio de Janeiro em direção à Ouro Preto contaminado pela varíola e não apresentava nenhum sintoma ainda. Logo que o doutor chegou ao seu destino adoeceu e algumas pessoas que entraram em contato com ele, como o telegrafista, também ficaram doentes. Boatos sobre uma epidemia de varíola que assolava a cidade estava se espalhando rapidamente e gerando medo entre a população. Vários casos de variolosos pipocavam pelos bairros, como a própria contaminação do telegrafista e de outras pessoas no Alto da Cruz, aumentando ainda mais o medo da população. Mas o jornal advertia aos medrosos: “Tranqüilizem-se os timoratos. [...] Estamos autorizados a declarar que estão destituídos de fundamentos os boatos que há três dias tem-se feito circular nesta cidade, sobre casos de varíola.” Essa afirmação devia ter a função de impactar positivamente o ânimo das pessoas, desviando a atenção do problema. Mas logo no parágrafo abaixo, o jornalista se contradiz afirmando que “A verdade é que houve um único varioloso, que viera do Rio de Janeiro, o qual está quase restabelecido.” Este fato não deveria gerar nenhum temor, já que o presidente do estado, mal havia tomado conhecimento do fato, tomara todas as medidas necessárias para evitar a sua proliferação, como atestara o “digno inspetor de higiene”. Só que mais abaixo o jornalista novamente se contradiz: “É absolutamente falso que tenha desembarcado nesta cidade varioloso e que na estação tenha adoecido da terrível moléstia o telegrafista.”³⁵³

Mesmo após essa declaração nos jornais as pessoas ainda continuavam com medo de uma epidemia de varíola, fato que levou o chefe de polícia a publicar uma nota de esclarecimento sobre a situação da varíola na cidade. O médico Atabalipa Americano Franco cuidava do caso e foi pessoalmente examinar o Urbano Ferreira de Carvalho, possivelmente o telegrafista, já que o parecer anteriormente dado por outro médico não tinha conseguido aplacar as especulações. De acordo com o médico, Urbano possuía apenas uma “simples urticária que em horas e sem tratamento desapareceu.” Outra pessoa envolvida nos boatos era o Dr. Jesuíno Felicíssimo que tinha uma variolóide muito benigna e que o próprio Atabalipa

³⁵³ HPEMG – O Movimento, Ouro Preto, ano III, nº 258, terça-feira, 14 de agosto de 1891.

estava cuidando desde que chegara à cidade. Esta variolóide era tão benigna que os sinais das pústulas quase não apareceriam depois do paciente estar completamente curado.³⁵⁴

Quase um mês depois de ter noticiado este evento, o mesmo jornal publicaria outra matéria ainda tentando aplacar, e também agora esclarecer, os boatos sobre a epidemia de varíola que, para confirmar os temores da população, haviam se concretizado. O Dr. Jesuíno Felicíssimo havia mesmo contaminado mais duas pessoas e que, felizmente, todos passavam bem e estavam todos curados. A mesma sorte não teve uma quarta vítima que acabou falecendo por causa da doença, o que aparentemente encerrava o “ciclo da terrível doença.” O jornalista, buscando explicar a “grita alarmante” levantada pela população, afirmou que as epidemias de influenza e sarampo que afligia as pessoas eram as grandes responsáveis do medo. O “vulgo”, ou melhor, as pessoas comuns e simples, confundiam freqüentemente os sintomas das duas doenças com os provocados pelo primeiro estágio dos da varíola. A todo esse temor da população se somava a “lúgubre recordação” que a penúltima epidemia de varíola havia deixado na memória das pessoas, quando, por volta de 1874, havia ceifado centenas de vidas em Ouro Preto e na vizinha cidade de Mariana.³⁵⁵ Cabral afirma que além da epidemia de 1874 outras assolaram a antiga capital do estado em 1876 e 1888, sendo necessário, além da enfermaria do Hospital da Santa Casa de Misericórdia, a abertura de uma enfermaria especial na Santa Casa, a construção de um lazareto no antigo Jardim Botânico e o aluguel do prédio de Antonio Vieira de Carvalho no Alto das Cabeças para afastar os doentes do meio da população saudável.³⁵⁶

Todo esse evento relatado acima não seria possível acontecer antes da construção do ramal ferroviário, devido a especificidade de incubação da varíola. A forma de contágio da varíola se dá, na maioria das vezes, pelo contato através das vias respiratórias, com gotículas de saliva que contenham os vírus que ficam em suspensão após serem eliminadas pela mucosa oral, nasal ou faríngea das pessoas com a doença. O contágio por contato com as crostas das feridas infectadas ou pelo manuseio de roupas, lençóis e cobertores de pessoas contaminadas também pode acontecer só que com uma menor freqüência. O período médio de incubação é

³⁵⁴ HPEMG – O Movimento, Ouro Preto, ano III, n° 259, quinta-feira, 15 de agosto de 1891.

³⁵⁵ HPEMG – O Movimento, Ouro Preto, ano III, n° 272, sexta-feira, 04 de setembro de 1891.

³⁵⁶ CABRAL, H. B. da S. *Ouro Preto*. Belo Horizonte: s/ed., 1969, pp. 147, 228. Em 1888 Cabral afirma que a varíola foi tão virulenta que o presidente João Batista dos Santos, o Barão de Ibituruna, “médico notável” “saiu pessoalmente em visita a doentes da terrível moléstia, sem olhar posição social ou cor política, a todos tratando com paternal carinho.” A seu pedido foi aberta uma enfermaria especial anexa ao Hospital da Santa Casa de Misericórdia para tratamento dos variolosos, ficando esta a seus cuidados, “dirigindo ele, zelosa e ativamente, todo o trabalho e tratamento, pessoalmente, de todos os doentes com proficiência e carinho.” Durante a epidemia o presidente tratou de treze doentes, dentre os quais cinco vieram a falecer. Este evento foi citado para ressaltar a gravidade da situação, sendo mobilizado até o presidente do estado para o tratamento dos doentes na tentativa de se controlar a epidemia.

de 12 dias, variando de 7 a 14 dias. Os principais sintomas são febre muito alta, dores de cabeça e nas costas com duração de dois a quatro dias, calafrios, surgindo a seguir a erupção de feridas na face e se espalham para o restante do corpo e que evoluem rapidamente para pápulas e depois de alguns dias para vesículas. Ao redor do sexto dia as vesículas evoluem para as tão conhecidas pústulas que caracterizam a doença. Pelo nono e décimo dia as lesões evoluem para crostas, a febre regride e o estado geral do doente melhora bastante, sendo necessários entre sete e dez dias para a queda das crostas. Neste estágio final podem persistir manchas na pele por um longo período havendo freqüentemente cicatrizes profundas na face e, mais raramente, em outras partes do corpo.³⁵⁷

Até o século XIX a maioria das pessoas não tinham a sorte de passar por todos os estágios da doença, vindo a falecer alguns dias após o contágio. Caso o mesmo Dr. Jesuíno Felicíssimo houvesse saído do Rio de Janeiro em direção à Ouro Preto em cima do lombo de uma mula ou de um cavalo a história relatada acima poderia ser bastante diferente. Como as comitivas paravam constantemente pelos ranchos, vendas, lugarejos, vilas, ou qualquer habitação humana para descansar e se abastecer de alimentos, o Dr. Jesuíno Felicíssimo poderia vir disseminando a doença por todos os locais pelo qual passou provocando surtos epidêmicos. Em algum momento da viagem, a comitiva seria obrigada a parar ou a abandonar o doente por alguma localidade para tentar se restabelecer, e, em seguida, seguir para o seu destino ou ser enterrado às pressas caso tenha morrido na tentativa de se evitar que a varíola se espalhasse.

Por causa da ferrovia esse itinerário não se verificava mais, o Dr. Jesuíno Felicíssimo deve ter saído do Rio de Janeiro de madrugada, por volta das quatro horas, chegando à Ouro Preto por volta das oito ou nove horas da noite após uma “viagem estafante”.³⁵⁸ Como provavelmente ele era uma pessoa de posses, pelo grau de doutor atribuído, ele deve ter vindo em uma cabine mais reservada sozinho ou com outra pessoa do mesmo gabarito social. Como deveriam ser pessoas reservadas acabaram não trocando muitas palavras, se concentrando na leitura do jornal que poderia conter as últimas notícias do desenvolvimento do governo republicano e, para o restante da viagem, a leitura de algum romance ou a revisão do processo ou dos interesses que iria defender. Mas após um dia de viagem a doença já havia atingido um estágio propício ao contágio e o desconforto gerado pelos sintomas, febre alta e dores de

³⁵⁷ LEVI, G. C. & KALLÁS, E. G. *op. cit.*

³⁵⁸ RACHE, P. *Homens de Ouro Preto: memórias de um estudante*. Rio de Janeiro: A. Coelho Branco, 1954, p. 25. Rache afirma que ele e o amigo Gastão Gomes levaram dezesseis horas para realizar o trajeto. Tanto Bilac quanto outras pessoas em jornais afirmaram que o horário de chegada era às oito horas da noite caso não houvesse algum atraso. Dessa forma, presumo que às quatro horas da madrugada era o horário de saída do trem, já que Bilac e Rache fizeram o trajeto na mesma época.

cabeça e nas costas, poderiam ser confundidos com o desconforto da viagem, “depois de sofrer 16 horas num banco sem grande comodidade.”³⁵⁹ e a mudança do clima. Como ele deveria ser um homem muito ocupado e procurado, pode ter ido ao telegrafista pra saber se havia chegado alguma mensagem endereçada do Rio de Janeiro a sua pessoa, ou simplesmente para avisar aos familiares que havia chegado bem. Ao travar relações com o telegrafista acabou passando a doença para ele. O segundo caso de contágio não foi noticiado pelo jornalista, mas ele pode ter sido contaminado no trajeto do doutor pela cidade ao pegar alguma condução até o hotel onde passaria a noite, as pessoas que trabalhavam ou estavam hospedadas no hotel, no restaurante onde comeu, enfim, devido ao alto grau de contágio da varíola, o Dr. Jesuíno Felicíssimo poderia deflagrar uma epidemia em pouco tempo, caso não fosse isolado e medicado a tempo. A quarta vítima, a que veio a falecer, pode ter sido contaminada tanto pelo telegrafista quanto pela outra pessoa não indicada a profissão.

Dessa forma, o caso retrata uma possível mudança no comportamento da migração da varíola das regiões assoladas por epidemias para outras localidades. O que também pode ter sido beneficiado pela facilidade de locomoção entre o litoral e o interior do território, bem como pela redução dos custos da viagem, fatores que podem ter gerado um aumento no deslocamento de pessoas e, conseqüentemente, dos microorganismos alojados nas mesmas.

3.2 – A circulação de informação

Da mesma forma que pessoas e doenças poderiam chegar até Ouro Preto em apenas um dia, os jornais também chegariam. Um jornal que era publicado durante a madrugada e estava de manhã nas bancas do Rio de Janeiro trazendo as últimas informações da política brasileira, literatura e de acontecimentos mundiais, à noite estaria em Ouro Preto. Diferente da época que Virgílio de Mello Franco realizou suas viagens pelo interior de Minas Gerais e Goiás, e não encontrou quase nenhum jornal além dos que tinha nas malas. As viagens se deram no final de década de 1870. A primeira quando Franco saiu do Rio de Janeiro em direção a Goiás, em três de março de 1877, para assumir o cargo de juiz de direito da comarca de Palma. A segunda foi quando de seu regresso ao Rio de Janeiro, em 28 de maio de 1878, sendo acompanhado por seu amigo o Dr. Evaristo Rodrigues da Silva Carvalho.

De acordo com Franco, durante a volta para a capital imperial eles encontraram jornais cariocas apenas em algumas casas que ficavam às margens da estrada que seguiam

³⁵⁹ Idem., *ibidem*.

viagem. O motivo indicado foi a coincidência de trajeto adotado por eles e pelo agente do correio que executava sua viagem a cavalo, os conhecidos estafetas. O jornal *Gazeta de Notícias*, de publicação carioca de 4 de setembro de 1878, foi encontrado na casa do tenente coronel Bastos que os acolheu para uma noite de sono, abastecimento de provisões e trato dos animais. Esse evento provavelmente aconteceu no dia 28 de maio de 1879, já que algumas páginas à frente ele fornecerá o dia e o mês de sua partida de outro local de pouso, dois dias distantes, para a continuação da viagem, trinta de maio. Nessa época eles estavam em Anicuns, um pequeno arraial a sudeste da cidade de Goiás, distante umas 12 ou 13 léguas. Isso indica que poderia demorar cerca de oito meses para as informações chegarem ao sertão brasileiro. Na seqüência da viagem, e já em território mineiro, passaram pela vila de Monte Alegre e pararam na casa do negociante italiano Vicente Meirelles e procuraram “ansiosamente” por algum jornal carioca para ler e não encontraram nenhum, achando apenas alguns exemplares atrasados de um jornal ouropretano na casa do major Antonio Cesário da Silva Oliveira. Outra forma de se obter informações era perguntando às pessoas que iam encontrando pela estrada. Quando eles encontraram um oficial do exército do batalhão de Goiás, conhecido de Franco, trafegando pela estrada, perguntaram se possuía alguma nova, o oficial forneceu notícias de alguns acontecimentos “agradáveis e desagradáveis”.³⁶⁰

Com a inauguração do ramal as pessoas e os jornais circulavam com maior facilidade pelo território. Essa possibilidade fica mais nítida quando analisada a história contada por Olavo Bilac e Magalhães de Azevedo no romance *Sanatorium*.³⁶¹ Mas antes, faz-se necessário a introdução de alguns fatos que levaram ao desdobramento dos acontecimentos.

³⁶⁰ FRANCO, V. M. de M. *Viagens pelo interior de Minas Geraes e Goyaz*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888, pp. 47, 49, 76-7.

³⁶¹ BILAC, O. & AZEREDO, M. de. *Sanatorium*. São Paulo: Clube do Livro, 1977. Bakhtin afirma que a obra de Rabelais “dava acesso ao imenso universo da cultura cômica popular.”, sendo que seus livros “desmistificam as próprias bases da concepção medieval do mundo, que eles fazem recuar ara o passado, ao mesmo tempo que regurgitam de alusões e ecos da atualidade política e ideológica.” BAKHTIN, M. *Cultura popular na idade média e no renascimento: O contexto de François Rabelais*. São Paulo: Hucitec, Annablume, 2002, pp. 123, 169. Para Sevcenko, a literatura moderna é a fronteira do discurso onde os desajustados socialmente podem se expressar, carregando consigo os “focos mais cadentes de tensão e a mágoa dos aflitos.”; traduzindo “mais um anseio de mudança do que os mecanismos da permanência.” “Essa é a razão por que ela aparece como ângulo estratégico notável, para a avaliação das forças e dos níveis de tensão existentes no seio de uma determinada estrutura social.” “Afiml, todo escritor possui uma espécie de liberdade condicional de criação, uma vez que os seus temas, motivos, valores, normas e revoltas são fornecidos ou sugeridos pela sua sociedade e seu tempo – e é destes que eles falam. Fora de qualquer dúvida: a literatura é antes de mais nada um produto artístico, destinado a agradar e comover; mas como se pode imaginar uma árvore sem raízes, ou como pode a qualidade dos seus frutos não depender das características do solo, da natureza do clima e das condições ambientais?” Tendo em vista esta concepção de literatura que Sevcenko pode afirmar que as mudanças ocorridas na transição do século XIX para o XX “foram registradas pela literatura, mas sobretudo mudanças que se transformaram em literatura. Os fenômenos históricos se reproduziram no campo as letras, insinuando modos originais de observar, sentir, compreender, nomear e exprimir.” SEVCENKO, N. *Literatura como missão: Tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1999, pp. 20, 237. Cândido chama a atenção: “abordar o texto

Após o golpe dado pelos militares em 15 de novembro de 1889, o governo provisório chefiado por Deodoro da Fonseca sofre séria oposição em várias partes do Brasil. A situação ficaria ainda mais difícil depois que nomeou três ministros que eram considerados “monarquistas encapotados”, aumentando ainda mais a oposição ao seu governo. Vários outros fatores contribuíram para o aumento da crise, como a oposição de setores do Exército e Marinha, dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil, etc. Na mesma época o Senado e a Câmara aprovam uma lei que restringia o poder do Executivo, vindo o presidente a vetá-lo. Devido a esse conjunto de fatores o marechal desfecha um golpe de estado dissolvendo o parlamento. Logo após o golpe, vários núcleos de resistência foram formados em vários estados da federação, ameaçando explodir uma guerra civil. Vários elementos do Exército e Marinha, apoiados por civis, organizam um contragolpe para derrubar o governo ditatorial. Com medo do desfecho da situação em uma guerra, Deodoro renuncia em favor de seu vice. Com a sua queda, assume a presidência o Marechal Floriano Peixoto que também viria a sofrer, em vários estados da federação, séria oposição de políticos no congresso e de letrados na imprensa.³⁶²

A constituição previa que, se o presidente eleito não estivesse no poder por pelo menos dois anos novas eleições deveriam ser convocadas para a escolha de novos presidente e vice. Ao invés disso, o vice de Deodoro, Floriano Peixoto, assume o cargo e não convoca novas eleições, fato que gerou muitos descontentamentos e constantemente aparecia na imprensa em tom de críticas. Com uma manobra política de seus partidários Floriano conseguiu permanecer no poder. Como não cedia à pressão sofrida, treze generais do Exército e da Armada intimaram-no a chamar por novas eleições presidenciais. Em represália, foram demitidos das comissões que participavam e reformados. Os opositores saíram às ruas em protesto chegando muito perto do palácio presidencial, sendo reprimidos e presos pelo próprio Floriano. Vários manifestantes, dentre os quais militares, jornalistas, homens de letras e congressistas, mesmo amparados pela imunidade parlamentar, foram presos e deportados para a Amazônia.

literário enquanto uma fonte segura para os estudos historiográficos é falho. O historiador não deve ater-se apenas aos acontecimentos descritos numa obra literária, mas, antes, através de conhecimento prévio, deve pressupor que a literatura pode expressar-se através de metáforas, alegorias, etc.” Só que isso não implica que a literatura não possa ser utilizada como documento, já que “A literatura de um período é um fator importante para a melhor compreensão de uma época”. CÂNDIDO, E. *História ou literatura: Perspectiva interdisciplinar a partir de *Sonhos tropicais* (Moacir Scliar) e *Os Bestializados* (José Murilo de Carvalho)* In: *Caminhos da história: desafios da historiografia em Minas Gerais: anais eletrônicos [CD-ROM] – XIV Encontro Regional de História*. Juiz de Fora: ANPUH-MG, 2004. Dessa forma, pode-se concluir que a literatura, quando comparada com outras espécies documentais e o contexto, é uma rica fonte para a história, desde que seja respeitada as suas peculiaridades documentais.

³⁶² CARONE, E. *A República Velha: evolução política*. São Paulo: DIFEL, 1974, pp. 35-50.

O governo central se tornava cada vez mais intervencionista, retirando a autonomia dos estados, derrubando governos eleitos e indicando os novos representantes. Em consequência, apareciam novas ameaças de revoluções, motins isolados, lutas armadas e confusão geral. No Rio de Janeiro a situação não se diferenciava, boatos de novos motins apareciam todos os dias. A imprensa continuava atacando ferozmente Floriano, pregando a revolução e a eliminação do chefe do governo. O jornal *O Combate* de Pardal Mallet e *A Cidade* de José do Patrocínio se destacariam pelas constantes críticas e ataques virulentos. Em meio a esse clima conturbado, Floriano deu um golpe de estado e instituiu uma ditadura.

A cada dia que passava mais pessoas ficavam descontentes com essa situação, explodindo mais revoltas por todo o país, sendo a principal na região sul e o motim da marinha no Rio de Janeiro. Não vou entrar em detalhes desta primeira, pois não possui relação estreita com o motivo que me proponho aqui, sendo necessário apenas tratar da segunda que ficou conhecida como Revolta da Armada.

Em seis de setembro de 1893, o Almirante Custódio de Melo embarcou com alguns oficiais da Marinha e deputados federais no encouraçado *Aquidabã*, e iniciou uma revolta contra o governo estabelecido. Alguns dias depois, todos os barcos ancorados na baía do Rio de Janeiro adeririam ao levante, somando um total de 16 navios de guerra e 18 vapores mercantes sem muita capacidade de ataque. A expectativa de Custódio de Melo era de que em várias partes do país os descontentes com a situação tomassem a mesma atitude que ele, rebelando-se contra o governo ditatorial de Floriano Peixoto. Só que, para sua decepção, isso acabou não acontecendo, permanecendo a revolta isolada ao porto do Rio de Janeiro e a algumas fortalezas.³⁶³

Os ânimos ficavam mais acirrados e a Armada começou a bombardear a cidade, expulsando a população para os subúrbios. Com esta situação, o governo de Floriano tornava-se vez mais duro e reprimia violentamente toda e qualquer mudança do comportamento da população, chegando a ordenar que qualquer que atentasse contra a propriedade pública ou privada fosse sumariamente fuzilado. Enquanto isso, Bilac continuava a atacar Floriano e acaba sendo preso novamente, mas após depoimento e o apoio dos amigos foi solto.³⁶⁴

Logo que assumiu o governo, Floriano Peixoto derrubou dezenove governadores, dentre eles o do Rio de Janeiro, Francisco Portella, que era amigo de Bilac e havia garantido o seu emprego como funcionário público. Junto com o governador do estado, caíram todas as

³⁶³ BELLO, J. M. *História da república, 1889-1954: síntese de sessenta e cinco anos de vida brasileira*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972, pp. 82-121.

³⁶⁴ JORGE, F. *Vida e poesia de Olavo Bilac*. Exposição do Livro, 1929, pp. 233-38.

peessoas que ocupavam cargos indicados e, dentre eles, o próprio Bilac. Depois de ser demitido ele dedica maior fôlego à atividade literária na imprensa, conseguindo emplacar um poema satírico, contra o Almirante Custódio de Melo, que era cantado por todo o Rio de Janeiro e também começa a atacar Floriano. Bilac passa a ter uma vida mais ativa nas “hostes antiflorianistas”, sendo apoiado por vários literatos, como Carlos Laet, Luis Murat, José do Patrocínio e Capistrano de Abreu.

Após os treze generais publicarem um manifesto intimando Floriano a chamar por eleição presidencial, e serem todos reformados em represália, alguns simpatizantes da idéia organizaram uma manifestação popular a favor da volta de Deodoro, sendo punidos com prisão e desterro. José do Patrocínio fugiu para Cucuí no Amazonas e Pardal Mallet para Vassouras. Bilac recebeu ordem de prisão em 10 de abril alta hora da noite e passou por longo interrogatório. Por motivos políticos passa meses preso, até cinco de agosto, quando Floriano decreta anistia a todos os envolvidos. Após sair da prisão continuava a atacar o governo, só que com o rancor acumulado das agruras passadas.³⁶⁵ Bilac sabia que corria perigo, sendo sempre perseguido por algum policial e de uma hora pra outra poderia ser novamente preso.³⁶⁶ A cada dia que passava a situação política ia ficando cada vez mais tensa e Floriano ia mantendo a ordem com mão de ferro.

Com a explosão da Revolta da Armada, José do Patrocínio teve medo de ser preso novamente e de ser deportado e, para se proteger, escondeu-se no porão da casa do seu sogro que era florianista. Não querendo deixar seu jornal, Cidade do Rio, sem atividade pediu ao deputado federal Luis Murat que assumisse a direção apoiado por sua imunidade política. O deputado já havia dirigido o jornal O Combate em 1892, em uma situação semelhante quando Pardal Mallet fora preso. Luis Murat aceitou o convite e levou Bilac para trabalhar como secretário. O Almirante rebelado Custódio de Melo queria publicar um manifesto custodista, mas a situação política, o estado de sítio decretado por Floriano, deixou os novos dirigentes do jornal indecisos. Mas o recrutamento de seu amigo e poeta Guimarães Passos, para servir como soldado, fez com que eles mudassem de opinião. Após a publicação do manifesto, o jornal foi apreendido e a sua circulação suspensa. Murat e o desertor Guimarães Passos figuram para Buenos Aires e Bilac, junto com Magalhães de Azevedo, Carlos de Laet, Emílio Rouade, Álvares de Azevedo Sobrinho e outros florianistas que temiam ser presos, fugiram para Minas Gerais.³⁶⁷

³⁶⁵ JORGE, F. *op. cit.*, pp. 215-26.

³⁶⁶ JORGE, F. *op. cit.*, pp. 233.

³⁶⁷ MAGALHÃES JUNIOR, R. *Olavo Bilac e sua época*. Rio de Janeiro: Editora Americana, 1974, pp. 156-7.

Para o mesmo caso Jorge atribui uma seqüência diferente de fatos. O jornal Cidade do Rio estava aos encargos de Luis Murat, porém foi idéia do seu amigo, Olavo Bilac, de se publicar uma edição que atacasse ferozmente Floriano e antes que o jornal entrasse em circulação eles fugiriam. Aos dois se juntou Guimarães Passos e começaram a escrever os artigos atacando o presidente com expressões como ladrão, covarde e assassino. Logo que o jornal entrou na máquina para a impressão, Guimarães e Murat embarcaram em navios estrangeiros atracados no porto do Rio de Janeiro e Bilac tomou o trem para Minas Gerais. Algumas horas depois que o jornal saiu nas ruas a polícia invadiu a redação do jornal e prendeu o seu gerente. Bilac foi para Minas Gerais em novembro de 1893, já que o estado não entrava no estado de sítio decretado por Floriano e escolheu a cidade de Ouro Preto para o seu período de exílio.³⁶⁸

Após um período de estada em Ouro Preto, Bilac acabou fazendo algumas inimizades e teve que fugir para Juiz de Fora. Nesta época, o escritor Carlos Magalhães de Azeredo também estava exilado em Juiz de Fora, mas antes havia passado por São João Del Rei. Os dois escreveram em colaboração o romance *Sanatorium*, tendo como cenário a cidade mineira de São Bernardo. Cidade imaginária, fusão de Ouro Preto, onde estivera Bilac, e de São João Del Rei, que noutra carta a Machado de Assis, dissera Magalhães de Azeredo ter ‘clima aconselhado para as moléstias do peito’. Nesse romance, os dois autores se retratariam, um sob o nome de Olívio Bivar, o outro sob o de Manhães de Azevedo. Outros dois biógrafos, Jorge e Pontes, não citam a participação de Magalhães de Azeredo na elaboração da obra.³⁶⁹

Sanatorium foi escrito em Minas Gerais e publicado inicialmente na Gazeta de Notícias em folhetins, sendo assinada por Jaime de Ataíde. O enredo decorre em Ouro Preto por ocasião de Revolta da Armada. “Existe muita ironia e sarcasmo na história que o poeta narra. Os personagens são caricaturescos: Olívio Bivar, indivíduo bastante míope, feíssimo, é o próprio Olavo Bilac; Vicentim de Guimarães, rapaz magro e pálido, é o seu querido amigo Valentim Guimarães.” “Este romance, na essência, constitui uma sátira contra os tipos e costumes de uma cidade provinciana. Podemos considerá-lo, da mesma forma, um mero divertimento literário.”³⁷⁰

No início do romance o jovem Álvaro Cândido comunica efusivamente aos amigos que havia descoberto a sua vocação para “autor dramático”. E continua: “Vou escrever uma

³⁶⁸ JORGE, F. *op. cit.*, pp. 234-38.

³⁶⁹ MAGALHÃES JUNIOR, R. *op. cit.*, p. 163; JORGE, F. *op. cit.*; PONTES, E. *A vida exuberante de Olavo Bilac*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1944, vol. I e II.

³⁷⁰ JORGE, F. *op. cit.*, pp. 246-7.

revista dos acontecimentos de São Bernardo, neste assombroso verão de mil oitocentos e noventa e três, cheio de bombardeios, de incêndios, de hecatombes, de febres, de batalhas, de escândalos, do diabo!”³⁷¹ Mesmo Álvares Cândido não sendo a personagem que os biógrafos indicam como sendo o representativo de Bliac, mas sim Olívio Bivar que aparece depois da metade do romance, acredito que esta frase pode ser considerada uma confissão das intenções do autor de retratar a vida pacata de uma cidade do interior, diferente da conturbada que era encontrada na capital federal e vivenciada pelo autor.

Estes foram os motivos que levaram Olavo Bilac a desembarcar na plataforma do ramal ferroviário de Ouro Preto. A estadia lhe deu substrato para escrever um romance embasado no cotidiano da cidade, bem como a sua amizade com Afonso Arinos e a peregrinação pelas igrejas, casarões, ruas, minas e documentos antigos que foram importantes para o desenvolvimento de sua obra.³⁷²

O romance inicia-se “Na Gare”, por volta das oito horas da noite quando toda a cidade já estava dormindo “na sua pacatez de beata”, com a conversa de um grupo de rapazes que esperavam a chegada do trem. A maioria das pessoas que se aglomeravam ansiosamente na estação a esperar o trem estava ali para saber das notícias dos últimos acontecimentos da Revolta da Armada. O único movimento na cidade era o “barulho de vozes e de passos” na estação, enquanto que “pelas colinas e pelas ribas do rio, um silêncio de morte pesava sobre as casas”.

É que muita gente corra a esperar o expresso do Rio. Uma grande ansiedade obrigava aquela multidão a vir todas as noites acotovelar-se na estreita gare – sôfrega, curiosa, fazendo conjeturas sobre o que poderia ter sucedido na capital. Desde setembro, que a revolta da esquadra entrara pela vida fluminense como um germe de susto e perturbações. O mar impunha as suas leis à terra, e todos os olhares se volviavam para as ondas da formosa baía, constantemente enevoadas pelo fumo dos combates, e sacudidas em choques violentos pelo ribombo dos canhões de grosso calibre.

Navios e fortalezas hostilizavam-se desde o amanhecer até à tarde, e não raro pela escuridão da noite, a desoras, pacíficos dormentes eram despertados de um sono delicioso pelo estrondo da artilharia mortífera, que abalava as habitações até aos alicerceres, dando arrepios de pavor à pobre gente indefesa. E o caso não se cifrava unicamente em rumor mais ou menos incômodo; de súbito, desfazia-se sobre a cidade um chuva de balas – 450 metralhadoras, canhões, revólveres, tiro rápido – e, se muitas se limitavam a pregar sustos, outras, em compensação, ajustavam contas diretas com a vida dos cidadãos.

De maneira que, em São Bernardo, nessa noite, como em todas as outras, todos ansiavam pela leitura das folhas, e a afluência de curiosos era extraordinária à estação.³⁷³

³⁷¹ BILAC, O. & AZEREDO, M. de. *Op., cit.*, p. 02.

³⁷² JORGE, F. *op. cit.*, p. 238.

³⁷³ BILAC, O. & AZEREDO, M. de. *Op., cit.*, pp. 01-2.

Álvaro Cândido travava conversa com um grupo de rapazes contando a sua idéia de virar um autor de peças dramáticas quando disse que a cidade estava “paralisada à espera de um trem que não chega, nem chegará nunca mais!” Ouvindo isso um “homenzinho doente” que estava ao lado do grupo perguntou “com pavor”: “Como? Não chegará nunca mais?” E, recebendo a resposta do rapaz já sem muita paciência escuta: “Não chegará nunca mais, repito! Descarrilou, espatifou-se, incendiou-se, levou-o o diabo! Que importa? Que temos nós com o trem? Que nos pode esse trem trazer de bom? Notícias da revolta? Que temos nós com a revolta? Meus senhores! A vida é breve!”³⁷⁴

Mas o trem não chegava, aumentando a sofreguidão das pessoas que aguardavam ansiosamente a sua chegada para ler as últimas notícias publicadas nos jornais cariocas. As “cabeças ávidas” se inclinavam com seus “olhos ansiosos” tentando furar as trevas, esperando ver ao longe o brilho do farol da locomotiva. As pessoas viam apenas os trilhos brilharem pela luz dos lampiões parecendo “cobras de aço”. Decorrida uma hora, ouviu-se ao longe o “apito estridente” da locomotiva que vinha provocar “um suspiro de alívio”. Só que “Houve um desapontamento geral, quando se soube que o expresso não trazia os jornais do dia.” Logo a notícia começou a se espalhar, e vários “boatos apavorantes” iam se formando, provocando a alegria de alguns e a raiva de outros. Um desses foi o comendador Romaguera, “homem maduro, de barba hirsuta, corpo de Hércules, voz de tempestade”, que começou a vociferar pela estação “Oh! aí vêm já os boatos! Aí vêm já os boatos! Pois então só porque não chegam os jornais, já os senhores começam a fantasiar vitórias desses piratas?”, e uma discussão se iniciou com pessoas gritando de todos os lados e que se precipitaram pela cidade afora. “E a estação deserta, adormeceu, às escuras, naquela profunda noite sem estrelas, cheia de nuvens...”³⁷⁵

³⁷⁴ Idem., ibidem, p. 03.

³⁷⁵ Idem., ibidem, pp. 04-5. Ouro Preto possuía uma agência de importação de jornais fundada em 1885 por Fabrício Andrade e que funcionava no Hotel Monteiro. Dentre os títulos que uma pessoa poderia escolher para ler o anúncio publicado no O Movimento destacam-se “O País, Diário do Comércio, Gazeta, Diário de Notícias, Estação (jornal de modas), O Brasil, Correio da Europa etc. etc. e todos os jornais do mundo”. HPEMG – O Movimento, Ouro Preto, ano III, nº 157, 31 de março de 1891. JOP 64-67. Outra agência onde se poderia comprar e assinar regularmente jornais do Rio de Janeiro era de propriedade de Ferreira de Mello e Comp. e, acredito, funcionava no mesmo estabelecimento que a Casa das Especialidades, a Agência Geral de Ouro Preto. Como atrativo para estimular pessoas a comprarem regularmente jornais ela distribuía prêmios no mês de julho para as mais assíduas e aos assinantes. HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 49, segunda-feira, 07 de março de 1890, microfilme 064. O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 87, terça-feira, 22 de abril de 1890, microfilme 064. A *Maison Paul de Roquemaure* além de ter a “Especialidade em artigos de luxo e devoção: quadros, imagens, oratórios, étagères, porta-relógios, etc., etc.”, também se encarregava de fazer assinatura de qualquer jornal de França e do Brasil; Leonel Alves da Silva possuía uma agência de jornais na rua do Bobadela; e Francisco Augusto Deslandes era agente de jornais, livros e drogas e tinha sua loja na rua do Paraná. OZZORI, M. Almanack administrativo, mercantil, industria, científico e litterario do Município de Ouro Preto. Ouro Preto: Typographia d’A Ordem, ano I, 1890. Belo Horizonte: Mazza Edições, 1990, pp. 77, 84, 4ª capa.

De volta às suas casas, o assunto continuava como a pauta das conversas. No outro dia nos hotéis, no clube, nas lojas e pelas esquinas “não se falava de outra coisa.” Todos os dias os jornais eram esperados com impaciência e o descontentamento era muito grande quando o trem chegava atrasado. “À noite, pelos vastos salões do hotel e, especialmente, na saleta do vestibulo, ponto de reunião continuamente animado, só se viam cabeças curvadas sobre as folhas diárias, olhos ávidos correndo sem cessar de uma coluna para outra”. De vez em quando alguma pessoa interrompia a leitura anunciando alguma notícia interessante como “O *Aquidabã* saiu mais uma vez... O *Paraná* está em poder dos revoltosos... O *Javari* foi a pique, sabe?” Outras pessoas iam mais longe e apresentavam cartas de “personagens influentes” que conheciam no Rio de Janeiro e forneciam informações em primeira mão para os ouvintes no salão. Com toda agitação iniciavam “discussões calorosas” onde as pessoas debatiam com argumentos “não raro apimentados de virulentos apodos” dos prós e contras de cada fato mencionado. Até na roleta, que ficava instalada em área pública do hotel, o jogo era suspenso para os jogadores travarem caloroso debate.³⁷⁶ O narrador afirma que esta era a “única distração bastante atrativa para relegar a política ao segundo plano” no hotel. Só que, quando a discussão começava a tomar rumo das “exaltações perigosas” ouvia-se prontamente a voz do banqueiro chamando os envolvidos de maneira “plácida e clara” ao jogo.³⁷⁷

Quando do final da Revolta da Armada um amigo de Romaguera enviou-lhe um telegrama do Rio de Janeiro informando sobre as novas. Ele fora à estação receber o telegrama e voltara correndo ao hotel para dar as últimas novas agitando na mão o telegrama e gritando “Vitória!”. Todos correram ansiosos para ouvi-lo ler o telegrama.

O telegrama era minucioso. Dizia que os navios e as fortalezas dos revoltosos, na baía do Rio, hostilizados durante uma hora, tinham ficado mudos sob a chuva das bombas e das granadas; as forças do governo tinham reconhecido, afinal, que os redutos rebeldes haviam sido abandonados; o almirante Saldanha, com toda a sua oficialidade, refugiara-se a bordo de um navio português...³⁷⁸

Após o termino da leitura do telegrama, várias pessoas que eram favoráveis aos rebeldes ficaram indignadas e duvidavam de sua veracidade, principalmente um rapaz de

³⁷⁶ O jornal *O Diabinho* denunciava que existiam três roletas em funcionamento pela cidade em 1888 entre as estações de bonde de Santa Quitéria e Tiradentes. HPEMG – *O Diabinho*, Ouro Preto, ano V, nº 06, 13 de agosto de 1888. JOP 75, JA 01. Já o jornal *O Movimento* tinha uma posição preocupada com este fato: “Há entretanto epidemias de ordem moral, cujas conseqüências são porventura mais desastrosas do que a visita da peste.” “Há nesta capital e tende a avolumar-se de modo assustador alguns núcleos, ou antes focos epidêmicos, da mais desenfreada jogatina.” HPEMG – *O Movimento*, Ouro Preto, ano III, nº 258, terça-feira, 14 de agosto de 1891. JOP 64-67.

³⁷⁷ BILAC, O. & AZEREDO, M. de. *Op., cit.*, p. 8-9.

³⁷⁸ Idem., *ibidem*, p.135.

nome Vidigal. Romaguera ficou furioso e depois disse ao rapaz: “__ Acha então que é uma patranha? Pois vá a estação, Sr. Sabe-tudo! Vá a estação, e diga-me depois se é uma patranha!” A central do telégrafo ficava na estação, o chefe do tráfego recebera um telegrama circular do diretor comunicando a rendição dos revoltosos e ordenando que hasteasse a bandeira em comemoração.³⁷⁹

Não era apenas pelas notícias da Revolta da Armada que os jornais traziam que as pessoas se interessavam. Os mais ricos da cidade tinham acesso aos últimos costumes adotados na Europa e no Rio de Janeiro, não restando muito do “avito gênio colonial”. “A facilidade de comunicações entre São Bernardo e o Rio de Janeiro, a estrada de ferro, a imprensa, o teatro, os hotéis estabelecem ali nova corrente de idéias, raridades peregrinas, forças de audaz iniciativa, que ainda hão de dar grandes resultados.” O narrador chama a atenção para o papel dos hotéis, importantes “instrumentos de progresso”, com sua população transitória proveniente de vários locais da federação.³⁸⁰

O cotidiano de Ouro Preto era retratado pela fictícia São Bernardo de Bilac, dominada pelos “costumes do interior”, ambiente impregnado de “memórias e legendas” de um passado cheio de esplendor. As serras, “ásperas e sombrias”, pareciam proteger a cidade contra as invasões do “espírito hodierno” muito prejudicial à alma do “povo simples” com seus velhos hábitos e crenças. Pelas ruas tortas “com péssimo calçamento” e pela praia extensa ao lado do ramal ferroviário, ainda era possível ouvir o chiado dos carros de bois com suas “cantilena monótona e agreste”. Durante as procissões e festas religiosas um “sincero fervor religioso” fornece uma nova vida à monotonia da cidade com as pessoas saindo em cortejo pelas ruas com a cabeça coberta de cinza e os pés descalços “chorando os seus pecados...”. As igrejas estavam ali com seus domos e portais queimados de sol para “representar a vitória do dogma eterno sobre as mesquinhas contingências humanas...”, ajudando a perpetuar os costumes da população.³⁸¹

É nesse meio, e sob tais impressões, que vive o povo – o que se chama propriamente povo, a maioria sofredora e militante, que luta para conquistar o pão quotidiano, e tenazmente disputa à natureza e ao destino o seu lugar no mundo. Esse, resiste às influências morais da época e mantém-se intacto, com as suas idéias e usos de há cem anos.³⁸²

³⁷⁹ Idem., *ibidem*.

³⁸⁰ Idem., *ibidem*, p. 7.

³⁸¹ Idem., *ibidem*, p. 6-7.

³⁸² Idem., *ibidem*, p. 7.

Porém, não era toda a população pobre que passava ilesa da invasão destes novos hábitos. O “grande Horácio”, um gordo criado de um dos hóspedes do hotel, um “negro catita” – um negro que sempre estava bem vestido, sendo “superior a todos os seus pares pela inteligência e pelo cinismo”, um “capadócio pernóstico e desabusado”, e era muito bom no violão e no maxixe – em um de seus dias de trabalho estava vestindo um terno de brim branco que o deixava mais negro ainda pelo contraste com a “pele luzida”, na lapela do seu casaco havia um enorme cravo vermelho desabrochado e meio desfolhado. O motivo deste detalhe na sua vestimenta era que, no dia anterior, o jornal carioca *O País* publicara, na seção onde fornecia conselhos sobre maneiras e comportamentos, que esse uso era a “a última moda parisiense”. Como Horácio gostava de andar sempre alinhado adotou a dica publicada no jornal.³⁸³

3.3 – A circulação de mercadorias

Da mesma forma que a ferrovia tornaria mais rápido o transporte das pessoas e suas doenças, ela deixaria mais fácil o transporte de mercadorias do Rio de Janeiro para Ouro Preto. Pela experiência de ter manuseado uma grande quantidade de jornais do período, acredito que existiu uma mudança nos anunciantes algum tempo após a inauguração do ramal ferroviário. O setor de medicamentos carioca tentava expandir seu mercado para os lados de Ouro Preto. Os anúncios de medicamentos e panacéias começaram a abarrotar as páginas dos classificados dos jornais ouropretanos.

Remédios e panacéias que prometiam curar os doentes de forma milagrosa se tornaram uma constante. Um deles era o “Vinho de Jurubeba Composto de Rebelo e Granjo” aconselhado para as doenças do fígado e baço. De acordo com o anunciante, de todos os tratamentos terapêuticos a “JURUBEBA”, como era mais comumente conhecido o remédio em questão, era o que trouxera mais benefícios à humanidade. Com a utilização desta “medicina” “hoje tão vulgarizada” as doenças de fígado e baço “desapareceram como por milagre”. A Jurubeba possuía uma “ação tônica e reparadora” tão eficiente que, em pouco tempo de uso os doentes já percebiam uma “transformação”, “pois que o apetite lhes restabelece, as dejeções se regularizam, e de tristes e caquéticos se tornam vigorosos, levantando hosanas!” A eficiência da Jurubeba era atestada pela sua ampla utilização nos hospitais, clínicas civis e pelos vários atestados de médicos cariocas, como o do Dr.

³⁸³ Idem., ibidem, pp. 38, 48. O nome do jornal está em itálico visto a possibilidade de ser uma edição fictícia.

Figueiredo Magalhães médico, cirurgião e parteiro pela Escola Médico-Cirúrgica do Porto, pela Faculdade de Medicina da Bahia, pela Universidade de Santiago, pelo Posto Medicato do Chile, pelo Conselho Universitário do Estado Oriental e pela Universidade de Bruxelas; do Dr. Paula Lima, médico pela Faculdade da Bahia, médico efetivo dos hospitais da Sociedade Portuguesa de Beneficência, membro da Sociedade de Medicina e Cirúrgica do Rio de Janeiro; e do Dr. José Augusto Pereira Lisboa pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro; além de vários moradores do Rio de Janeiro como Azarias Candido de Brito, Domingos da Costa Braga, Augusto César Cardoso de Carvalho, José Joaquim Bastos, José F. Callão Filho. A Jurubeba poderia ser encontrada diretamente na Fábrica, na rua 1º de Março, 64b no Rio de Janeiro, ou “em todas as farmácias e drogarias.”³⁸⁴

O Sr. A. R. de Carvalho Ferreira & Companhia possuía um laboratório farmacêutico na rua da Assembléia nº. 69 no Rio de Janeiro, e vendia vários remédios, todos aprovados pela Junta de Higiene Pública. Um deles era pra o tratamento de doenças do estômago, o “elixir de camomila composto”, que era, segundo o anúncio, o melhor tônico para “fortificar os órgãos digestivos e facilitar as digestões e todas as moléstias do estomago e fígado”. Também vendia um “xarope peitoral” a base de fedegoso, angico e alcatrão de Noruega, era muito bom para combater “todas as afecções dos órgãos respiratórios e da garganta” como tosse, bronquites “recentes e crônicas”, asma, dores no peito, sufocações, defluxo e laringite. Os “distintos médicos” drs. Tavano, Azevedo Machado, Antonio Siqueira e Pereira Portugal atestavam e recomendavam a sua utilização. Outro produto era um remédio contra “Moléstias de pele”, uma “tintura de salsa coroba e sucupira branca”, um “depurativo vegetal do sangue” que era um ótimo purificador do sangue contribuindo para a cura das “escrófulas e todas as moléstias provenientes delas” como “erupções, borbulhas, sarnas, impigens, dartsos, erisipelas, reumatismos, sífilis e todas as moléstias que tiverem sua origem na impureza do sangue.” E, para preservar a saúde, era anunciado um “Vinho tônico nutritivo” que era o melhor de “todos os preparados” conhecidos e que tanto os médicos como os hospitais e casas de saúde estavam aplicando “com resultado espantoso nas pessoas débeis, anêmicas, raquíticas, faltas de forças”. Para as crianças o tônico ajudava no desenvolvimento da dentição e para as amas contribuía para fortificar o seu leite. Outro medicamento revolucionário era o “específico de Beyram” que combatia a gonorréia “Antigas e recentes, flores brancas e

³⁸⁴ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 27, segunda-feira, 03 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

corrimentos” que se curavam por completo em três dias de tratamento, “sem dor nem recolhimento”.³⁸⁵

Outro anunciante carioca foi a Nacional Fábrica a Vapor de Chocolate M. Franklin & Comp., produtora dos chocolates Andaluza, situada na rua dos Andradas nº. 21 no Rio de Janeiro. Esta foi a única empresa brasileira premiada pela qualidade de seus produtos na Exposição Universal de Paris em 1889 com medalhas de ouro e bronze. A empresa foi a única produtora de chocolate que conseguiu ficar em pé de igualdade com as concorrentes estrangeiras no “grande certame industrial realizado na exposição”. Outro grande feito conseguido foi o diploma de honra concedido ao mesmo produto, na exposição nacional preparatória realizada em 1888, “sendo laureada com a maior distinção.” Todos os produtos produzidos pela fábrica foram analisados em laboratório e aprovados pela inspetoria de higiene por sua boa qualidade. O anunciante afirma que, “O nosso grande êxito é devido ao cuidado da nossa manipulação e à superioridade incontestável na matéria-prima qualidades essas que tornam os nossos produtos recomendáveis a quaisquer outros. // É portanto, indiscutível que o melhor.”³⁸⁶

Outro anunciante era a Casa Merino & Loureiro, estabelecida na rua do Ouvidor nº. 127 no Rio de Janeiro, especializada em instrumentos para o uso de dentistas, cirurgiões, eletricitas, cuteleiros e oculistas. Os materiais eram importados “diretamente das principais fábricas da Europa e Estados Unidos”, sendo fornecidos a preços mais competitivos que os concorrentes do ramo. Os profissionais que residissem no interior do Brasil bastava que pedissem referências sobre quaisquer produtos para receber as devidas informações.³⁸⁷

Esses anúncios de medicamentos e importadores de instrumentos utilizados por médicos pode ser uma tentativa destes comerciantes em aumentar sua clientela para o interior do território. Ouro Preto em 1890, segundo os dados coletados por Manuel Ozzori para a elaboração do seu almanaque, possuía quinze médicos, três dentistas e sete farmácias. A localização dos consultórios e dos estabelecimentos ficava na parte central de Ouro Preto, sempre tendo a praça da Independência, atual praça Tiradentes, como centro de gravitação.³⁸⁸

Por ser a capital do estado e centralizar as atenções das outras partes de Minas Gérias, foi encontrado um anúncio que não se dedicava exclusivamente à Ouro Preto, por não possuir atividades que possibilitassem o seu crescimento. A empresa Lidgerwood MFG. Comp. Limited, estabelecida na Rua do Ouvidor nº. 95 no Rio de Janeiro, anunciava as suas

³⁸⁵ Idem.

³⁸⁶ Idem.

³⁸⁷ Idem.

³⁸⁸ OZZORI, M. *Op. cit.*, pp. 40, 75-96.

máquinas para beneficiamento de café que levava o mesmo nome da empresa. A lista de máquinas fornecidas pela empresa era imensa, passando por várias que se dedicavam ao beneficiamento do café, até às atividades mais tradicionais de Minas Gerais como a produção de fubá e beneficiamento de cana de açúcar.

Máquinas a vapor portáteis e fixas, alambiques, lavadores, descascadores e ventiladores, despoldadores.

Rodas d'água, turbinas, moinhos de fubá, debulhadores, etc.

Engenhos de serra, moendas de cana, separadores, brunidores, condutores.

Caldeiras multitubulares para queimar bagaço ou casca de café, prensas hidráulicas e bombas de todos os tamanhos, carneiros hidráulicos para levantar água, arados, engenhos completos para farinha, engenhos completos para beneficiar arroz, catadores, evaporadores a vapor, maquinismo completo para o fabrico de açúcar, correias de sola e de borracha superiores, óleo especial para máquinas.³⁸⁹

A empresa Lidgerwood MFG. Comp. Limited possuía lojas no Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas, Taubaté, Santos, New York, Coatbridge na Escócia, Soerabala em Java. Uma característica peculiar deste anúncio em relação aos outros é a utilização da fotografia de um exemplar da máquina Lidgerwood.³⁹⁰

Alguns dos produtos anunciados nos jornais não possuíam endereços de distribuidores no Rio de Janeiro e nem em Ouro Preto, sendo o contato realizado diretamente com os seus produtores europeus. Os Perfumes Oriza Solidificados eram um destes casos. Os perfumes eram sólidos em “forma de lápis” e poderiam ficar entre roupas ou papéis para que ao se escreverem cartas proporcionassem um odor agradável. O fornecedor era L. Legrand, o mesmo que enviava para a corte da Rússia, morador da rua Saint-Honoré 207 em Paris. Os interessados poderiam enviar um pedido ao endereço, e uma cópia do “catálogo ilustrado” seria enviada sem nenhuma despesa para o solicitante. Outros produtos eram as pérolas de creosoto de Clertan, as cápsulas creosotadas de Berthé e o óleo de fígado de bacalhau creosotado de Berthé, indicados para o tratamento de doenças da laringe, dos brônquios, dos pulmões como bronquites crônicas, catarros e consumpção. Todos estes remédios foram aprovados pela Academia de Medicina de Paris e poderiam ser comprados no atacado na casa de “L. [Frebe]” na rua “[Jacob]” 19 em Paris. Um instrução de uso era encontrada no rótulo de cada frasco. O mesmo se poderia fazer com a Quina-Laroche, podendo ser comprado em uma farmácia na “[rua Brouet]” 20 e 22 em Paris. Era um “Elixir vinoso” aprovado pela Junta de Higiene do Rio de Janeiro com seis medalhas de ouro, utilizado para combate de

³⁸⁹ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 27, segunda-feira, 03 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

³⁹⁰ Idem.

problemas do estômago, febres, anemias, fortificar as parturientes, além de abrir o apetite. Este remédio possuía um “sabor agradável e superior aos vinhos de quinquina”. Para divulgar a sua ampla utilização, os anunciantes difundiam que os seus produtos eram distribuídos e consumidos por “todos os países”.³⁹¹

Não apenas anúncios de remédios eram publicados nos jornais ouropretanos. O “eletricista mecânico” Alfredo Gabirobœrtz fornecia e instalava telefones e campanhas elétricas, sendo representante de Carlos Braga e Companhia, na rua do Ouvidor, nº. 177, no Rio de Janeiro. Para contratar seus serviços os clientes poderiam entrar em contato a partir do seu representante no Hotel Martinelli em Ouro Preto.³⁹²

Serviços de pessoal capacitado eram contratados no Rio de Janeiro. Foi o que aconteceu com a “Casa de Banhos e de Duchas”, que funcionava na rua São José nº 7 a partir do dia 20 de fevereiro. No estabelecimento os fregueses poderiam tomar uma ducha, além de banhos quentes e frios, possuindo o estabelecimento “cômodos reservados para as senhoras”. A casa também possuía uma sala para leitura, onde os banhistas podiam ter acesso, gratuitamente, a “jornais de todos os pontos da república” e revistas literárias. O interessante foi que “Os aparelhos das duchas foram assentados pelo hábil artista Antonio Joaquim Pereira Rodo, bombeiro hidráulico que veio do Rio unicamente para este serviço.”³⁹³

O mesmo fez o Hotel Martinelli, um “antigo e acreditado estabelecimento”, instalando a iluminação interna por meio do gás acetileno. A tecnologia empregada foi um “aparelho do tipo D, dos conhecidos fabricantes Tolomei Benedetti & Comp.^a, estabelecidos no Rio de Janeiro, à Praça Tiradentes nº. 73.”

O referido aparelho tem o numero de 2 geradores, com uma carga de 9 quilogramas, para cada um, com uma potencia de 540 velas-hora, 54 bicos de 10 velas-hora, potencia total de 5400 e 530 litros de capacidade de balão, e tem funcionado com a máxima segurança e regularidade, produzindo esplêndida luz, firme e intensa, fartamente distribuída pelas salas, quartos, cozinha e mais dependências do vasto estabelecimento.³⁹⁴

O aparelho era “realmente prático, econômico, elegante e de fácil manutenção.” O agente e representante deste sistema na região do estado, compreendida entre Juiz de Fora e Ouro Preto, era o próprio Martinelli, proprietário do hotel que levava o seu sobrenome. Pela

³⁹¹ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 27, segunda-feira, 03 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

³⁹² MICP – O Jornal de Minas, ano XIII, nº 89, Ouro Preto, 24 de abril de 1890. HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 104, segunda-feira, 12 de maio de 1890, microfilme 064.

³⁹³ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 46, quinta-feira, 27 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

³⁹⁴ MICP – Jornal Mineiro, Ouro Preto, ano 02, nº 65, 18 de dezembro de 1898.

eficiência do sistema de iluminação conferida pelo jornal, ele recomendava “às pessoas que queiram fazer a iluminação em suas habitações”, garantindo a “fixidez e brilho de luz, asseio, conforto e preço módico.”³⁹⁵

Interessados na hospedagem dos passageiros ouropretanos que fossem, a viagem para o Rio de Janeiro, o Hotel da Estação fazia anúncios nos jornais. Para facilitar a vida dos viajantes ouropretanos e aumentar a sua comodidade, o hotel ficava a “oitenta e cinco passos da plataforma de embarque”, na rua do General Pedra, 21, “em frente ao portão da bagagem”. O “magnífico hotel” possuía todos os seus cômodos com ótimas condições de higiene e o “mais esmerado asseio”, estando aos cuidados de uma senhora que com a “mais zelosa moralidade”, muita experiência com o negócio e a “mais apurada educação” cuidava da boa conservação do local. O hotel era tão asseado que, durante a última epidemia que assolou o Rio de Janeiro nenhum de seus hóspedes contraiu doenças. Devido a todas essas qualidades era o “lugar mais procurado pelos habitantes do interior”. Os preços eram acessíveis aos viajantes, não ultrapassando quatro mil réis a diária, incluindo as refeições e, caso o hóspede não as utilizasse, teria um abatimento de trinta por cento no valor pago.³⁹⁶

Após uma boa noite de sono, os ouropretanos poderiam se lembrar dos anúncios em forma de poema da alfaiataria Ao Balisa de Freire e Andrade & Irmão e passar para encomendar uma roupa sobre medida, na “mais acreditada na Capital pela boa execução que sempre dá às roupas manufaturadas em suas oficinas que são compostas de hábeis profissionais e ainda sujeitas à direção dos contramestres.” Para acompanhar toda essa competência em alfaiataria, a casa primava pela “grande e variada escolha de tecidos das principais fábricas da Europa”. Os tecidos eram importados diretamente pela loja “sempre de acordo com os últimos figurinos” vigentes na Europa.³⁹⁷

As pessoas que trabalhavam com a venda e confecção de roupas, como a “modista e costureira” Penelope Ricci ou Claudionor Quites dono do armazém Ao Barateiro, poderiam comprar os manequins da “única casa dos Estados Unidos do Brasil” para exporem seus produtos nos seus estabelecimentos. A Fábrica de Manequins havia sido premiada com o diploma de menção honrosa na Exposição Universal de Paris. Tendo manequins para senhoras e bustos para homens, possuindo um “grande sortimento de corpos inteiros para meninos e para homens”, além das respectivas cabeças.³⁹⁸ Ricci poderia comprar um busto para a

³⁹⁵ Idem.

³⁹⁶ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 100, quarta-feira, 07 de maio de 1890, microfilme 064.

³⁹⁷ APMOP – O Estado de Minas, Ouro Preto, Ano II, nº 114, 20 de dezembro de 1890.

³⁹⁸ Idem.

exposição de seus “chapéus para senhoras e meninas”, e Quites alguns modelos para a venda de suas “roupas feitas” e chapéus.³⁹⁹

Até as intervenções urbanas, realizadas pela Intendência Municipal e analisadas no capítulo anterior, não escaparam da interferência de produtos cariocas. Os intendentes tinham a idéia de calçar toda a cidade por meio de paralelepípedos e receberam quatro propostas para a sua execução. A primeira foi de Bandeira & Bello, que se propunha realizar o calçamento a partir de pedra calcária retirada das pedreiras vizinhas à cidade, talhando os paralelepípedos e os assentando nas ruas por 11\$800 o metro quadrado. A segunda proposta foi do engenheiro Joaquim Machado, que se propunha a fazer o calçamento a base de granito “vindo pronto do Rio à razão de 15\$640 o metro quadrado”, mas caso a Intendência se responsabilizasse pelo transporte o preço cairia para 9\$800 o metro quadrado. A terceira era de responsabilidade do engenheiro Manoel Lara, que também utilizaria os paralelepípedos de granito a valores semelhantes aos da proposta anterior. E, por fim, a proposta do engenheiro A. Quent de 16\$898 o metro quadrado para um calçamento de granito. O jornal advertia para que ninguém se admirasse que os paralelepípedos fossem importados, “pois que não só São Paulo como também as cidades do Pará e Montevidéu foram calçadas por paralelepípedos fornecidos do Rio de Janeiro.” Justificava que a qualidade da pedra era um ponto essencial para a execução de serviço de qualidade. Para dar sustentação à idéia, citava o calçamento de calcário feito na plataforma da estação do ramal ferroviário ouropretano, que “Com o movimento de veículos nas ruas, em pouco tempo estaremos na mesma no que diz respeito a calçamento, si ele for feito de calcário.” Citava que este possuía um coeficiente de dureza medido em três, sendo que os elementos constituintes do granito e do gnaisse, que poderiam ser utilizados para o fabrico de paralelepípedos, eram iguais ou superiores a seis. “Além disso os calcários dos arredores de Ouro Preto são mais ou menos micáceos, o que os torna ainda menos resistentes e impróprios para a obra a que se destinam, e muito escorregadios.”⁴⁰⁰

Outro fator que poderia levar à compra de algum produto no mercado carioca era o preço. A Diretoria Geral de Obras Públicas do Governo Provincial funcionava sobre um armazém de secos e molhados que não oferecia nenhuma condição para a acomodação adequada dos documentos produzidos e, muito menos, um local para ser consultada a documentação, desenhos, planos e orçamentos de obras, pelas pessoas interessadas. O diretor geral José de Castro Teixeira de Gouvêa acreditava que se fazia necessário uma “casa

³⁹⁹ OZZORI, M. *Op. cit.*, pp. 232, 238.

⁴⁰⁰ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 47, sexta-feira, 28 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

especial, com salas espaçosas perfeitamente iluminadas, como o requerem os trabalhos de desenho.” Além desses problemas, o constante movimento de tropas, carros e cargas em frente ao prédio do armazém dificultava o trânsito e gerava muito barulho que incomodava quem fosse estudar os documentos. O depósito de pólvora, querosene, dinamite e outros materiais inflamáveis dentro do estabelecimento do armazém deixava a repartição em constante perigo de possibilidade de um incêndio. O depósito da Repartição estava alojado no pavimento inferior da Assembléia Provincial, que mesmo sendo de assoalho era muito úmido que uma barrica de cimento, quando aberta, estragava em apenas quatro ou cinco dias. O desperdício de material de construção era outro fator para a construção de um prédio específico para a acomodação da Diretoria de Obras Públicas. Mesmo não estando nas suas devidas condições de acomodação, o depósito estava muito bem organizado com o “sortido do material indispensável” para a execução das obras mais urgentes. Isso não obrigava a Província comprar os materiais pelos preços vendidos no mercado de Ouro Preto, “os quais são exagerados, desde que o consumidor seja o Governo.”

Para provar o que avanço, basta referir a V. Exc. que, logo que tomei conta do lugar que ocupo, tendo necessidade de empregar cimento em algumas obras, foi ele comprado neste mercado a 600 e a 800 réis o quilo, quando o mandei vir da Corte, incluindo todas as despesas, ficou ao Governo em menos de \$100 o quilo.⁴⁰¹

A mesma coisa acontecia quando se ia comprar picaretas, pás ou outras ferramentas que eram compradas em Ouro Preto por 3\$000 e 4\$000 cada uma e as vindas do Rio de Janeiro não alcançavam 2\$000. E Teixeira de Gouvêa salientava que, além dos preços, a qualidade das mercadorias encontradas no mercado ouropretano era de qualidade inferior aos encontrados na corte. Os altos valores também se davam para os materiais de construção, “parecendo também exagerados os preços de pedra, cal e carvão despendidos nas obras da Capital.” Nem sempre se encontrando algum fornecedor que arrematasse as licitações, como aconteceu com o último edital que foi apenas arrematado o fornecimento de pedras, “não aparecendo proposta alguma para a cal e o carvão.”⁴⁰²

A expectativa do jornal Liberal Mineiro era que, com o término das obras, o preço do frete cairia pela facilidade de transporte e por não dependerem mais dos tropeiros e carreiros. O ramal ouropretano ainda não estava pronto, estando a estrada de ferro chegando ao ramal de José Correa a doze quilômetros de Ouro Preto. As obras estavam paradas porque o Ministro

⁴⁰¹ Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo em 05 de junho de 1887, p. A8-6.

⁴⁰² Idem.

da Agricultura havia promulgado decreto que previa a redução da bitola da Dom Pedro II no ramal de Queluz. O jornal temia que essa decisão pudesse “resultar o adiamento indefinido da inauguração do ramal.”, e “grande parte a iniciação dos trabalhos desse ramal” era de responsabilidade do governo provincial que os haviam paralisados. O jornal advertia que, caso o governo não desse suas “boas graças” e terminasse os ramais que faltavam até chegar a Ouro Preto, nenhuma construção ou empresa de melhoramentos teria andamento regular. Isso seria fruto da “dificuldade no transporte dos materiais” e o “frete ainda elevado que se paga aos tropeiros e carreiros”, sendo os principais obstáculos para o crescimento da cidade.⁴⁰³

A Casa Especial de Artigos Hidráulicos e Sanitários queria garantir a sua freguesia para as suas torneiras, válvulas, canos de chumbo e ferro, materiais para encanamentos de água, banheiras de ferro esmaltado, lavatórios, mictórios de ferro e louça, “bombas de alta pressão e de todos os sistemas americanos, alemãs, francesas e inglesas, latrinas de patente de todos os sistemas e todos os objetos para trabalhos em esgotos.”, caixas de ferro para o depósito de água e caixas automáticas de ferro fundido para lavagem de latrinas. A loja também fabricava fogões para “casas de família, hotéis e hospitais.” e objetos para a lavoura, como debulhadores de milho e cortadores de capim.⁴⁰⁴

Para os proprietários de bilhares, como Nicolau Bertholini e Julio Groppi que tinham suas casas na rua do Tiradentes e na praça da Independência⁴⁰⁵ respectivamente, existia o anúncio da Fábrica de Bilhares Garantidos Viúva Espínola & C. que havia recebido o “Diploma de Progresso da Exposição da Indústria Nacional” em 1882. A fábrica também importava panos, bolas, tacos, tabelas e qualquer acessório necessário para a prática do jogo.⁴⁰⁶

A “importante *Casa das Especialidades*” era uma loja fundada em Ouro Preto no início de 1890, e pertencia à Ferreira de Mello e Comp. e ficava situada na rua Tiradentes nº. 25. O “vasto e elegante armazém” possuía uma exposição permanente de seu “imenso e variado sortimento”, com todos os produtos “caprichosamente organizado e dividido em sessões diversas” como as de bijuterias, artigos para alfaiate, chapelaria, papelaria, fumos, molhados finos e bebidas. Havia uma grande quantidade de “artigos de grande utilidade” ao alcance de todas as pessoas, por ter seus preços “excessivamente reduzidos”, sendo estes indicados diretamente nos produtos. Para a comodidade dos fregueses, no fundo do

⁴⁰³ HPEMG – Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano IX, nº 05, 16 de janeiro de 1886, microfilme 061.

⁴⁰⁴ APMOP – O Estado de Minas, Ouro Preto, Ano II, nº 114, 20 de dezembro de 1890.

⁴⁰⁵ OZZORI, M. *Op. cit.*, pp. 77, 80.

⁴⁰⁶ APMOP – O Estado de Minas, Ouro Preto, Ano II, nº 114, 20 de dezembro de 1890.

estabelecimento havia um “elegante terraço, confortabilíssimo” onde as pessoas poderiam saborear as melhores cervejas, vinhos e refrescos.⁴⁰⁷

Alguns dias depois do artigo acima figurar nas páginas dos jornais ouropretanos, o chefe e gerente, Ferreira de Mello, chegaria do Rio de Janeiro trazendo um “variadíssimo e esplêndido sortimento de tudo quanto se pode imaginar de útil e de bom gosto”. Como em lojas de secos e molhados, eram vendidos os mais variados espécimes de tecidos como casimira, lã, brins de linho branco e coloridos; artigos de vestuário como chapéus, bonés, guarda-chuvas, bengalas; roupas prontas como camisas, meias, ceroulas, lenços, carteiras, chinelos, leques; materiais de papelaria como cadernetas, papel, tinteiros, envelopes; “fumos das mais acreditadas fábricas do Rio” e charutos; perfumes, sabonetes, óleos, escovas para cabelos e dentes; além de formicidas, águas medicinais em garrafas, “o maravilhoso Sabão Russo, remédio miraculoso para dor de dentes e clarear os mais denegridos”, artigos para a festa de Semana Santa, copos, paliteiros, saleiros, brinquedos “para todos os gostos e preços”, objetos para presentes, “lindas e originais fotografias”, acessórios para lampiões, pomadas para a limpeza de metais, torneiras, etc. Dos artigos vendidos alguns mereciam destaque, pois “há pouco figuraram na Exposição de Paris” e que eram da “mais alta novidade e mais chique”, como mil e duzentas gravatas e artigos de fantasias, armarinho, bijuterias e brinquedos. Além destes produtos considerados secos, a seção de “Molhados e comestíveis finos” merecia atenção especial, possuindo até um “bonito e confortabilíssimo terraço” para o usufruto das famílias e cavalheiros, onde se serviam bebidas e *lunchs*. Os molhados eram provenientes das “melhores casas do Rio de Janeiro” como Costa Carvalho, Dalziel, T. Borges, Cometa, dentre outras; sendo compostos de bebidas como champanhes, vinhos, licores, conhaques, cervejas, águas Apollinaris, Seltz e Lambary; e vários alimentos como, queijos do reino, creme e prata, chás, velas, biscoitos, passas, figos, uvas, camarões, frutas, peixes, vários tipos de doces e conservas, presuntos, azeite e vinagre.⁴⁰⁸

Anunciantes cariocas deixavam amostras de seus produtos em lojas em Ouro Preto para que os consumidores interessados pudessem conferir a qualidade, facilitando na decisão de adquiri-los. Esta era a estratégia utilizada pelo conhaque A. Torre Eiffel Ch. Roulet Cognac, que possuía seu “Único agente depositário para o império Adolf Spann, 68, Rua do General da Câmara, Rio de Janeiro.” Porém, amostras do conhaque poderiam ser encontradas

⁴⁰⁷ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 27, segunda-feira, 03 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

⁴⁰⁸ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 50, segunda-feira, 07 de março de 1890, microfilme 064.

para prova na Agência Geral de Ouro Preto e na Casa de Especialidades “que se encarregam de receber encomendas.”⁴⁰⁹

Outra consequência que se poderia esperar com a inauguração do ramal era o fim ou, pelo menos, a redução da atividade dos atravessadores no contrabando de gêneros alimentícios, como feijão, carne e farinha. A ação dos atravessadores era um problema enfrentado pelos moradores de Ouro Preto desde o período áureo da mineração, existindo abundância de milho no campo e carestia na cidade. A principal medida de combate era prisão e o pagamento de multas pecuniárias muito altas, que serviam tanto para punir os contraventores, quanto para incentivar a delação, já que metade do valor da multa ficaria com o denunciante. Também era proibido o estabelecimento de armazéns de secos e molhados distante uma légua da cidade.⁴¹⁰

No final do século XIX, essa proibição ainda era um grande problema enfrentado pela municipalidade ouropretana. Em um “artigo inserto” publicado no periódico O Diabinho de 13 de junho de 1885, o mesmo cronista criticaria “o indecente monopólio dos gêneros alimentícios que demandam o nosso mercado”. Nessa época, a região vivia uma fase de fartura e por causa dos atravessadores os preços dos alimentos estavam em constante aumento. Essa inflação teria o “mesmo alcance de uma epidemia”, estando fora de controle, cabendo aos poderes públicos a tomada de providências, já que era um crime previsto pelo código de posturas, além de ser uma “extorsão” tal atividade criminosa. E o cronista inquiria: “*o que será de nós quando passarmos a um período de carestia?*”⁴¹¹

Após cinco anos, as previsões do cronista infelizmente se concretizavam e Ouro Preto passava por uma “quadra de medonha carestia” e os comerciantes utilizavam suas atividades “no inglório afã de ainda mais agrava a situação!”, dificultando ainda mais a “sorte do povo”:

Queremos acreditar que esses comerciantes não são tão obcecados que ignorem ser nocivo ao comércio os exagerados preços dos gêneros de primeira necessidade; eles devem compreender que tais crises limitam as transações, diminui o consumo e o que é mais abate o movimento nas praças.⁴¹²

E o cronista continua refletindo:

⁴⁰⁹ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 27, segunda-feira, 03 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

⁴¹⁰ BORREGO. M. A. de M. *op. cit.*, pp. 122-35.

⁴¹¹ O Diabinho, Ouro Preto, ano II, s/nº, 13 de junho de 1885. In.: HPEMG – Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, nº 08, 10 de fevereiro de 1890, microfilme 066.

⁴¹² HPEMG – Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, nº 08, 10 de fevereiro de 1890, microfilme 066.

Ora, si os autores do monopólio compreendem estas regras do comércio para que entregar a especulação que coloca os consumidores em posição tão difícil, levando a privação a casa do pobre, atentando contra a moral e a vida econômica de particulares?⁴¹³

Para ele existia apenas uma resposta que dava conta de responder o motivo do “mal que sofremos e vai tornando-se crônico”: “é proveniente dos atravessadores, dos que impedem a entrada de gêneros em nosso mercado levantando balelas, como a de estar a polícia pegando gente da cidade e tropeiros a torto e a direito.” Como solução para esse problema, o cronista via como única saída pedir providências para as autoridades responsáveis que para ter a “*salvação pública*”, “os autores de tantos males” deveriam ser punidos, sendo de “justiça que punais ao comércio que leva a miséria à casa do pobre.”⁴¹⁴

Em outro artigo no mesmo jornal, a grande carestia era resultado da escassez dos gêneros alimentícios devido às péssimas colheitas do ano anterior. Nunca havia acontecido tal evento, nem mesmo em “épocas de epidemias ou no tempo da guerra” existira falta de alimentos e “preços tão exagerados”. A crise se agrava ainda mais com um grupo de comerciantes “monopolizando os poucos gêneros que demandam o nosso mercado”. Antes dos produtores chegarem à Ouro Preto eles eram interceptados em Mariana e em Antônio Pereira, onde, “segundo conta”, possuíam depósitos. Com o monopólio do abastecimento de gêneros, os produtos eram armazenados provocando uma falta por alguns dias, quando eles aparecem para vendê-los e retirarem “lucros espantosos”. Toda a população era atingida, até os “remediados”, mas os principais atingidos por essa “falta de caridade”, ou extorsão como o cronista a chamava, eram os pobres que sofriam “a fome e a miséria.”

Duas medidas poderiam ser tomadas para acabar com essa onda de crimes. A primeira era “a atual intendência tem bons desejos de prestar serviços” e tomar medidas severas contra esse mau hábito “de que se acha eivado parte do nosso comércio”, aumentando a multa imposta aos atravessadores que era “ridícula” e não reprimia o crime. A segunda era apenas o chefe de polícia ordenar a “prisão imediata dos autores do monopólio”, já que eles eram conhecidos de todos.⁴¹⁵

Em 1892 a situação ainda continuava a mesma. O vereador Camilo Veloso começou descrevendo a “medonha crise” que Ouro Preto estava passando “com o encarecimento sempre crescente da alimentação pública”. O principal motivo da atuação dos atravessadores

⁴¹³ Idem.

⁴¹⁴ Idem.

⁴¹⁵ HPEMG – Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, nº 08, 10 de fevereiro de 1890, microfilme 066.

era a tolerância que a delegacia de polícia possuía para com os infratores. Estes, com “escandalosa impunidade, violam as posturas municipais”, chegando a viajarem “ostensivamente” com tropas para buscar, fora do município, os alimentos para depois vendê-los por “altos preços às classes desfavorecidas de fortuna”.⁴¹⁶

Desde o início de 1888, os vereadores sabiam de alguns comerciantes que interceptavam mercadorias e monopolizam o seu comércio. Um deles foi pego pelo fiscal da freguesia de Ouro Preto, o capitão Rodrigo José Figueiredo Murta. O presidente da Câmara havia dado ordem para que ele tomasse providências contra os atravessamentos dos gêneros de primeira necessidade que se destinavam ao mercado de Antonio Dias. Os negociantes Manoel Pereira de Carvalho e José Caetano Aleixo foram pegos na estrada que de Ouro Preto ia para Antonio Pereira atravessando um carregamento de toucinho conduzido pelos tropeiros [Arthido] [Alberto] da Silva e João Eleutério Dias, conseguindo comprar a mercadoria e foram vendê-la no mercado de Antonio Dias, tendo eles e os condutores confessado publicamente a compra e venda do toucinho a oito mil réis por quinze quilos. Os atravessadores iriam vender o toucinho a onze mil réis, conseguindo o fiscal desfazer o “conluio”, sendo os envolvidos multados.⁴¹⁷

Outra contribuição que a estrada de ferro poderia trazer para Ouro Preto era justamente o combate aos atravessadores, que desde muito tempo causavam problemas à população e à administração pública que, desde muito tempo, tentava reprimi-los. Como visto pelas reclamações dos jornais e da municipalidade, o problema não seria solucionado apenas com uma legislação mais rigorosa, mas os responsáveis pela sua execução e fiscalização deveriam exercer corretamente a sua função. Pelo fato de existir uma conivência pelas autoridades policiais e fiscais de freguesias para com os infratores, a execução da lei ficava prejudicada levando o seu ônus às pessoas residentes na cidade. Os mesmos negociantes que eram taxados de extorsionários possuíam casa de molhados e gêneros do país na rua do Dr. Cláudio⁴¹⁸ e conviviam com as pessoas na cidade cotidianamente, o que poderia torná-los amigos dos fiscais da sua freguesia. Entre 1885 e 1896 este foi o único caso de multa aplicada a atravessadores encontrado nas atas da câmara, sendo dois comerciantes da freguesia de Antonio Dias e o fiscal da de Ouro Preto. Esse comportamento pode ser um indício da conivência dos fiscais para com os atravessadores.

⁴¹⁶ APMOP – Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal, 1890 – 1894, registro 0894, estante, 10 de março de 1892, pp. 73-75v.

⁴¹⁷ APMOP – Registro de Atas de Sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante, 28 de fevereiro de 1888, pp. 111v-113.

⁴¹⁸ OZZORI, M. *Op. cit.*, p. 89.

E como a ferrovia poderia contribuir para a solução ou pelos menos amenizar este problema? A comarca do Rio das Mortes⁴¹⁹ possuía uma posição muito importante como área de abastecimento de alimentos para o Rio de Janeiro durante o século XIX. O desembargador José João Teixeira comentaria, no final do século XVIII, que a comarca era a “mais vistosa, e a mais abundante de toda a província em produção de grãos, hortaliças e frutos ordinários do País, de forma que além da própria sustentação, provê toda a província de queijos, gados, carne de porco, etc.”⁴²⁰ No início da ocupação da região a atividade agropastoril dividia as atenções com a mineração, mas a partir do século XIX e do declínio da última a primeira passaria a ter posição de destaque. A praça comercial de São João del Rei centralizava em grande parte o escoamento da produção de sua região, intermediando as mercadorias produzidas nos municípios e proximidades, vindo a decair um pouco com a inauguração de alguns ramais ferroviários na década de 1880, reduzindo um pouco a dependência.

Graça Filho demonstra que a tese da decadência da região é equivocada, e que a região de São João del Rei possuía uma dinâmica econômica muito grande, sendo grande produtor de gado, mas diferentemente do sul do país as áreas produtoras não se especializaram, vindo a exportar além do gado e seus derivados, porcos, milho, feijão, queijo, fumo, arroz, aguardente, etc. Existiam dois grandes mercados consumidores para estes produtos, o Rio de Janeiro e o sul de Minas Gerais que se especializaram na produção de café. Em 1881, seria inaugurada as atividades da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas ligando a cidade à Estrada de Ferro D. Pedro II.⁴²¹

Cerca de sete anos depois Ouro Preto estaria ligada a este grande “celeiro” e, mesmo assim, continuava dependente da produção agrícola do seu entorno, ficando a mercê da atividade de comerciantes que interceptavam a produção logo na sua fonte, beneficiando-se do usufruto do monopólio. Esta situação viria a se amenizar apenas em 1893. Nessa época os vereadores estavam discutindo a reforma da legislação do mercado da capital e os vereadores fizeram uma reunião com os comerciantes, os principais envolvidos, para discutir novas regras de funcionamento. As propostas discutidas neste dia tinham a função de se evitar a ação dos atravessadores, beneficiando os moradores da cidade. O vereador Antonio Netto tomando a palavra, discordava de todas as medidas propostas por estarem em completo

⁴¹⁹ Esta comarca em 1885 tinha sua sede em São João del Rei e, além da mesma, faziam parte as seguintes cidades: Conceição da Barra, Nazereth, Santa Rita do Rio Abaixo, São Francisco do Onça, São Gonçalo do Ibituruna, Santo Antonio do Rio das Mortes, São Gonçalo do Brumado e São Miguel do Cajuru. GRAÇA FILHO, A de A. *Op. cit.*, p. 35.

⁴²⁰ TEIXEIRA, Des. J. J. Instrução para o governo da Capitania de Minas Gerais – 1780. In: *Revista do arquivo Público Mineiro*. Belo Horizonte: s/ed., ano VIII, p. 502. *Apud.*: GRAÇA FILHO, A de A. *Ibidem*, p. 36.

⁴²¹ GRAÇA FILHO, A de A. *Ibidem*.

desacordo com a opinião dos comerciantes, “devendo-se notar que a questão de atravessamentos já não tem razão de ser desde que o mercado de gêneros alimentícios na cidade é em larga escala abastecido por meio da linha férrea.”⁴²²

3.4 – A circulação de pessoas

Um hábito que antes era destinado com maior frequência às autoridades e pessoas importantes passou a ser dedicado a um grupo mais heterogêneo. As pessoas passaram a ser recebidas ao chegarem na cidade e despedidas quando de sua partida no ramal ferroviário. No dia 23 de agosto o redator chefe do jornal Liberal Mineiro regressou de uma viagem com a sua família das Águas de Caxambu. No período o ramal ouropretano ainda não estava em funcionamento, tendo os viajantes de desembarcarem na Vargem do Tripuí e seguirem viagem com outro meio de transporte. Nesse dia o trem chegou às 9 horas e 20 minutos da noite. E na estação “grande número de seus amigos e admiradores” se aglomeravam para o seu desembarque. “Ali, e nesta capital, quando chegou, recebeu o ilustre democrata significativas provas de amizade e simpatia e as manifestações congratulatórias pelo restabelecimento de sua digna e virtuosa consorte.”⁴²³ A chegada do cônego Joaquim José de Santana, pároco da freguesia de Ouro Preto, no dia primeiro de março para assumir o seu posto como chefe religioso desta paróquia “teve a manifesta mais imponente de que há notícia nesta terra.” De acordo com o jornal, mais de duas mil pessoas aguardavam ansiosamente a sua chegada na gare da estrada de ferro às 9 horas da manhã, sendo recebido com grande entusiasmo.⁴²⁴

Logo no início deste novo evento que acontecia assim que um viajante chegava à Ouro Preto o cronista da Revista Mineira veria a importância do fato:

A crônica tem necessidade de abandonar por esta vez o tom caustico de velha rabugenta, que sem rixa nova nem antiga, tinha premeditado, para escrever duas linhas de história contemporânea e relatar às futuras gerações uns casos novos dignos de menção e dignos de memória.⁴²⁵

O grande evento aguardado e que merecia ser lembrado como marcante para as gerações futuras era a chegada do novo presidente da província, o Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa, no dia 19 de agosto. Como o ramal ouropretano ainda não estivesse pronto, o

⁴²² APMOP – Livro de Registro de Atas (Resoluções) da Intendência Municipal, 1890 – 1894, registro 0894, estante, 26 de abril de 1893, pp. 168v-172.

⁴²³ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano IV, nº 09, 05 de setembro de 1887. JOP 75, JA 01.

⁴²⁴ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 17, 13 de março de 1889. JOP 75, JA 01.

⁴²⁵ HPEMG – Revista Mineira, Ouro Preto, ano I, nº 02, 31 de agosto de 1887. JOP 73.

presidente deveria descer na estação mais próxima, a de Tripui, “situado à beira da cidade”. Poucas pessoas, cerca de “vinte e tantos”, esperavam nesta estação, sendo que “cinquenta e tantos cavalheiros” haviam partido mais cedo com um trem para a estação de José Correia com uma banda de música para saudar a passagem do presidente. Todas as pessoas que esperavam em Tripui estavam lá porque, como o cronista, haviam chegado atrasadas e perdido o trem da primeira recepção. A expectativa era muito grande para a chegada de Horta Barbosa, sendo a curiosidade do cronista atiçada pelos “entusiasmos de uns e os desfalecimentos de outros”, ele resolveu ir conferir pessoalmente a “alvorada do novo astro”, para avaliar se todo o afã era justificável e depois contá-la a “Deus e a todo mundo”. O cronista estava cheio de “contentamento e de cabelos brancos”, saindo da rua do Tiradentes com destino ao Tripui às 11 horas da manhã, chegando pouco tempo depois na mesma situação de espírito, só que “coberto de pó e banhado de sol”. Enquanto aguardavam a chegada do trem e, “para não ficarem inteiramente desocupados”, os que estavam na estação do Tripui iam se “refazendo com craknels e intoxicando com xaropadas de Fritz_Mack & Comp.”, o único “sortimento do *callitau*” disponível na estação.

O cronista afirmava que “havia uma grande novidade”. Mesmo se Horta Barbosa “não nos trouxesse valiosos troféus das conquistas da civilização”, era o “soberano dominador da indústria moderna” que trazia o presidente; era a locomotiva que estava chegando às portas de Ouro Preto e esse era um fato de grande importância para a civilização. Tradicionalmente, quando alguém importante estava chegando à cidade a sua tropa acendia uma fogueira para anunciar que estava nas proximidades e para que a comissão de boas vindas se preparasse. Porém, o “silvo da locomotiva” substituiu a fogueira e quando o trem estava chegando a cidade ela começava a apitar.

Nesse dia aconteceu um evento interessante. A poucos metros do local onde a multidão aguardava a chegada do novo presidente da província estava um grupo de trabalhadores. Um destes, percebendo a ansiedade das pessoas “deu duas vezes um estridente assobio, imitando perfeitamente o silvo da locomotiva”, provocando a ilusão no espírito dos que aguardavam da chegada do trem. Em reação, ou “vítimas da zombaria”, as pessoas começaram a esticar seus pescoços em direção ao fundo do vale “procurando baldadamente a nuvem de vapor evolado.” Foi apenas às três horas e meia da tarde que a “garganta dos morros” vomitou a locomotiva, “confundindo a nota aguda do seu estridente sibilo com as sonoras vibrações da música, que vinha no comboio presidencial.” Logo que o novo presidente chegou ao ponto de desembarque toda a multidão foi cumprimentá-lo. Horta Barbosa desembarcou e com a “fórmula vulgar da saudação”, distribuía “sem

constrangimento nem afetação” “à direita e à esquerda” apertos de mão, “*shake-hands*”, com “espontaneidade do movimento” que revelavam a “franqueza e a lealdade cavalheiresca” do seu caráter.

Terminada a recepção na estação do Tripui, o cronista, satisfeito em sua curiosidade, e a multidão puseram-se a caminho de Ouro Preto, “afrontando uma nuvem de pó, que se elevava até o céu”. Ao chegarem à cidade, foram recepcionados com vários disparos de fogos de artifício em homenagem ao novo presidente. “Nas ruas principais da cidade estavam a maior parte das janelas apinhadas de homens e senhoras.” Na praça da Independência também havia muitas pessoas aguardando e na entrada da Assembléia Provincial fazia a guarda de honra o “corpo de urbanos com a banda de música da polícia”. Terminado o cronista da seguinte maneira: “Dando minuciosa e exata notícia do fato mais importante da quinzena – a chegada do primeiro presidente que a locomotiva conduz às nossas montanhas – está cumprida a missão da crônica.”⁴²⁶

Outro costume era o agradecimento pelas boas vindas recebidas por amigos e conhecidos na estação. Ramalho Pinto, sargento do corpo policial, no dia 10 de abril regressava à Ouro Preto depois de uma viagem e fora “agradavelmente surpreendido por distintos amigos e colegas” que se dignaram em ir recepcioná-lo na plataforma de desembarque da estação da estrada de ferro, “levando a sua delicadeza ao extremo de me acompanharem até a minha residência temporária, cumulando-me de imerecidos obséquios.” Depois desse gesto de tão grande estima não poderia “calar a minha gratidão”, indo a público e deixando o “testemunho de simpatia aos meus ilustres amigos.”⁴²⁷

O Dr. Matheus Brandão, “nosso ilustrado patrício e amigo”, havia conseguido um novo cargo dentro do governo imperial e foi obrigado a partir de mudança juntamente com “sua virtuosa consorte e caros filhinhos” para a província do Espírito Santo. Os cronistas d’O Diabinho, como estavam acostumados à convivência com “tão distinto cavalheiro pelo seu trato lhano e ameno”, foram “receber pesarosos as suas despedidas na gare da estação da capital.” Depois desta demonstração “Ele foi convencido da afeição que todos lhe consagram”, tendo ainda na esperança, “como todo o mineiro que se ausenta destas montanhas nunca perde de vista os seus alterosos píncaros”, a residir definitivamente em Ouro Preto.⁴²⁸

⁴²⁶ Idem.

⁴²⁷ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 79, sábado, 12 de abril de 1890, microfilme 064.

⁴²⁸ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 02, 10 de maio de 1888. JOP 75, JA 10.

Da mesma forma que o “ir à estação” se despedir dos visitantes era uma demonstração de afeto e consideração para com as pessoas dignas de respeito e afeto, o “não ir” deveria ser encarado como o oposto. Além de “não ir”, as pessoas poderiam “ir” para demonstrar seus desafetos. Em sua edição de 16 de maio sob a epígrafe *Desacato*, o jornal carioca A Cidade do Rio “vomitou grande doze de insultos contra os nossos colegas do Liberal Mineiro”. O jornal carioca tomava as dores pela “retirada, *algum tanto apressada*, de um indivíduo que nesta capital se dava pelo nome de Luiz Silva”, representante do mesmo jornal e estudante da Escola de Minas.

É verdade que daqui partiu na noite de 11 para 12 de maio o *supra mencionado* indivíduo, não esperando que a população vítima dos insultos a ela dirigidos na noite de 10 lhe fizesse a fineza de levá-lo até a gare da estação com as *solenidades* que em tais casos requerem o brio e a honra ultrajados.⁴²⁹

A discussão que Luiz Silva se meteu deve ter gerado grandes desafetos, pois o rapaz fez o “sacrifício de caminhar 6 ou 9 léguas a pé e de noite” até a próxima estação em Tripuí. O cronista diz, respondendo ao jornal do Rio, que não foi a fuga de um estudante nem o fim de uma “carreira escolástica de um moço digno de estima”, mas sim “O que realmente deu-se foi a escapula de um desordeiro que se não teve a felicidade de dormir algumas vezes a *sombra* levou ao menos o tecido adiposo moldado pelo punho de um negociante a quem desacatou em companhia de um outro.” Além do mais, sendo verificado nos registros da Escola de Minas não foi encontrado nenhuma menção a pessoa com semelhante nome. No dia seguinte a “gare da estação da estrada de ferro esteve apinhada de povo”, todos curiosos para saber se era verdade que o “Luizinho” iria mesmo fugir. O padre Firmiano relatou ao cronista que o rapaz permaneceria em Ouro Preto até o momento em que o jornal A Cidade do Rio quisesse, já que o rapaz era seu representante. Ao invés de ficar contente por um hóspede do Rio de Janeiro permanecer em Ouro Preto, o cronista atalhou que ficou “muito pouco contente [...] com essa boa nova”.⁴³⁰

Alguns dias depois, o mesmo jornal noticiaria relato sobre a despedida do Luiz Silva na estação. O rapaz partiu “Com todas as honras de Bispo [...] depois de uma administração *alegre e feliz* o Luizinho, de saudosa memória”. Estavam reunidas dois grupos de pessoas: um com cerca de mil cidadãos segundo a opinião do jornal Minas Altiava, “quem Deus haja”; e outro com duas mil e quinhentas pelo cálculo d’A União. O cronista não é específico sobre a questão, mas os grupos parecem ser compostos por pessoas que eram amigas de Luiz Silva, as

⁴²⁹ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 03, 06 de junho de 1888. JOP 75, JA 10.

⁴³⁰ Idem.

“quem Deus haja”, e por outras que não gostavam dele que era em maior número. No grupo dos desafetos estava o cronista e, para criticar os amigos do rapaz, escreveria a frase: “Só do que esqueceram os festeiros foi de um andor onde o Luizinho tornar-se-ia mais saliente e melhor dominaria a multidão que o rodeava e de onde presenciaria as lágrimas que jorravam dos olhos dos seus saudosos *parceiros*.” E ele continuaria criticando os amigos do rapaz, como o secretário do jornal Minas Altiva que em nome da irmandade de São José, “por entre frases entrecortadas pelas lágrimas ofereceu ao ilustre retirante um *bouquet* de odoríferas flores naturais para o regalar durante a viagem.” Outro foi o professor de história do Liceu que contou uma história em “nome dos *povos e povas* desta Vila e cidades adjacentes”. O abade Campo Belo, “já então com a cabeça que a assembléia cortara e com aquela sua imensa *corporação*”, foi à plataforma em nome do Bispo e tirou “em voz fanhosa uma ladainha que foi respondida pelos parceiros que compunham a procissão.” Com uma frase como que emitindo um suspiro de alívio o cronista espira: “Partiu o trem.” Até os “dois pigmeus da diretoria da fazenda” que acompanharam a locomotiva “que seguia sua vertiginosa carreira” não foram poupados da letra afiada do cronista já que “diziam entre dentes: // Foi-se; venha outro que com este *não houve diferença a desmanchar-se*.” Mas o Luiz Silva estava contente e “Partiu distribuindo sorrisos à direita e à esquerda.”⁴³¹

De maneira mais amigável foi a despedida de Joaquim Nogueira de Almeida, filho do abastado fazendeiro Coronel João Antonio Nogueira e “irmão do nosso jovem amigo e apreciado escritor” Antonio Nogueira, que ficou apenas alguns dias na cidade. O rapaz ficou hospedado na residência “do nosso prezado conterrâneo e seu particular amigo” Quintiliano Cabral, sendo “nosso simpático hóspede” visitado por grande número de amigos “que ficaram satisfeítíssimos por vê-lo restabelecido da enfermidade que há meses o tinha acometido.” Ao retirar-se para Queluz, o “distinto moço” embarcou no trem das dez horas da manhã e foi acompanhado até à estação por “alguns devotados amigos.” “Que tenha feito feliz viagem é o que desejamos.”⁴³²

Essas lisonjas que eram transmitidas às pessoas pelos jornais ouropretanos também eram praticadas em outras cidades. O Dr. Henrique [...] Sales e sua família que residia na cidade de Barbacena partiram de mudança para Ouro Preto com o intuito de estabelecer um escritório de advocacia. A família do Dr. Sales residiu em Barbacena por quase dois anos e adquiriu “sinceras simpatias por seus modos afáveis, singelos e francos, por seu procedimento sempre correto, por seu caráter nobre e animo desinteressado”, deixando as “melhores

⁴³¹ HPEMG – O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 04, 29 de junho de 1888. JOP 75, JA 10.

⁴³² HPEMG – O Javary, Ouro Preto, ano I, nº 5, 13 de maio de 1896. JOP 72, 75.

recordações e muitas saudades” nas pessoas que os circundavam. No dia de sua despedida na estação de Barbacena “Algumas famílias da melhor sociedade e cidadãos distintos acompanharam-no até a estação da estrada de ferro central.”⁴³³

Os candidatos a alunos da Escola de Minas, muitas vezes provenientes de outros estados, chegavam desorientados e sem nenhuma informação da cidade, contando apenas com o apoio de algum conhecido ou conterrâneo para conseguir algum suporte inicial. Pedro Rache era “um menino de pouco mais de 14 anos” morando no Rio Grande do Sul, e que decidira estudar engenharia em Ouro Preto. O seu pai ficou “um tanto surpreendido” já que “não conhecia nada de Minas Gerais” e achava ser a aventura arriscada demais para um menino, ir para um lugar tão distante sem contar com nenhum amparo de pessoas conhecidas. Além de não “ter sobre ela quaisquer notícias animadoras.” Para ficar menos preocupado, o pai de Rache resolveu procurar algum mineiro ou alguém que conhecia o estado.

Durante os exames de matemática na Instrução Pública, Rache fez amizade com Gastão Gomes que se interessava também pela engenharia, resolvendo seguir para Ouro Preto. Simch era outro amigo de Rache e havia ido para realizar seus estudos na Escola de Minas alguns meses antes. Os dois partiram para o Rio de Janeiro afim de embarcarem no trem, e tiveram a surpresa de saber que a estrada de ferro já havia chegado à cidade. Os rapazes chegaram à Ouro Preto em uma “noite fechada” e Simch os aguardava na estação para levá-los até uma república, na rua do Pilar onde acolhiam os riograndenses.⁴³⁴

⁴³³ HPEMG – O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 49, segunda-feira, 03 de março de 1890, microfilme 064.

⁴³⁴ RACHE, P. *op. cit.*, pp. 21-7.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa que foi desenvolvida no período de dois anos, teve por finalidade auxiliar na compreensão da relação que o homem possuiu com as suas criações tecnológicas. Como recurso metodológico, foi escolhida uma dentre todas as tecnologias produzidas pelo homem, bem como um contexto espaço-temporal específico, a Ouro Preto do final do século XIX. Este período da história foi marcado por profundas transformações na forma como o homem se relacionava com a tecnologia e o espaço urbano.⁴³⁵

Após o declínio da atividade mineradora, Ouro Preto perderia sua importância econômica para outras regiões da província. A emergência de novos atores no cenário político com a Proclamação da República faria ressurgir, com as forças revigoradas, a idéia de se mudar a capital para outro local. O espaço urbano de Ouro Preto era visto como representativo de um passado que era preciso superar, tendo na mudança da capital a retomada da grandiosidade de Minas Gerais.

Um dos objetivos dessa dissertação era perceber como a ferrovia foi utilizada pelos partidários favoráveis à manutenção da capital de Minas Gerais em Ouro Preto, para reforçar a sua argumentação. A ferrovia era vista por determinados grupos da sociedade mineira como um fator decisivo para a manutenção da capital de Minas Gerais em Ouro Preto. Uma maciça propaganda foi feita nos jornais mostrando o grande desenvolvimento dos caminhos de ferro pelo mundo e sua função revolucionária na transformação da vida do homem. Todo esse frenesi pode ter levado o próprio presidente da província, Theophilo Ottoni, a acreditar que o único meio de se manter a capital em Ouro Preto era trazer a ferrovia até às suas portas.

Os políticos davam tanta importância para a interligação da província pela ferrovia, que, em determinado momento de sua história, se todas as concessões fossem cobradas pelos concessionários, a receita pública iria à falência. Essa política, que pode ter um caráter de ingerência dos governantes, tinha como paradigma a forma como os Estados Unidos estavam tratando o desenvolvimento de suas ferrovias. Os jornais também coadunavam com esta posição, mostrando que o país que mais desenvolvia os seus caminhos de ferro eram os Estados Unidos. Segundo Wirth, a geração que subiu ao poder após 1889, a geração de João Pinheiro, tinha que o progresso “começava com transformação tecnológica e crescimento econômico”. Sendo que “Os Estados Unidos, com seu novo poder, riqueza e capacidade exemplificaram esse modelo de dinâmica social.”⁴³⁶

⁴³⁵ Para uma análise desse impacto tendo em vista os aparelhos urbanos conferir BEGUIN, F. *Op. cit.*

⁴³⁶ WIRTH, J. *Op. cit.*, p. 307.

Visando transformar Ouro Preto em uma cidade condizente com os ideais do século XIX, os políticos ouropretanos fizeram várias intervenções no espaço urbano. Esses melhoramentos não seriam implementados de maneira aleatória seguindo os interesses de algumas pessoas – não descarto a possibilidade de essa hipótese ser verdadeira, sendo necessária a realização de uma análise específica – porém, a maioria das intervenções teve como objetivo interligar o centro da cidade, com seus hotéis, estabelecimentos comerciais e centro de poder, ao local onde estava alocado o ramal ferroviário. As ruas adjacentes também passariam por melhoramentos, como a reforma do calçamento e alargamento de ruas, a reformulação do sistema de água e esgoto, iluminação pública, a construção de um novo cemitério, etc.

Mas tudo isso não foi suficiente para mudar a posição de grande parte da elite política mineira, e convencê-la de que Ouro Preto poderia ser uma cidade moderna; a capital fora transferida para Belo Horizonte em 1897. A mesma ferrovia que iria manter a glória da idade áurea agora estava levando-a embora, como verificado na saudosa lembrança de Pires de sua despedida:

A 23 de outubro de 1897, por uma madrugada nevoenta e fria, parti de Ouro Preto, com minha família (ainda bem pequena, aliás: mulher e três filhos) para Belo Horizonte, que ainda não estava inteiramente construída.

Experimentei grande emoção ao encontrar, à minha espera, na Estação de Ouro Preto, para se despedirem de mim, meus alunos do externato do Ginásio Mineiro, um dos quais me fez um discurso que me sensibilizou profundamente.

Com o coração transbordante de saudades e com a alma cheia de esperanças, deixei, nessa madrugada nevoenta e fria, a cidade hospitaleira e amiga, onde transcorreram os quatorze melhores anos de minha vida.

Quando se pôs em movimento o trem que me conduzia para novas terras, e para a vida nova, senti o travo de imensa tristeza. É que, como o autor de *Madame Borary*, em relação à cidade onde ele passara a mocidade, eu podia, também, dizer, em relação à Ouro Preto: “Ah! J’ai y bien aimé, bien revê at bu pás mal de petits verres avec dès gens maintenant morts.”⁴³⁷

Com a construção e a inauguração do ramal na região da Barra, a ferrovia passou a fazer parte da cidade e a conviver cotidianamente com as pessoas, não deixando de criar novos hábitos e mudar antigos comportamentos. Antes mesmo de sua inauguração, despertou o interesse de algumas pessoas que tentaram se aproveitar da situação e conseguir retirar algum lucro com a especulação imobiliária. A Câmara Municipal concedeu privilégio sobre os terrenos da região próxima ao ramal para a construção de casas a Chrispiniano Tavares, e este transferiria os direitos a Ricardo Oliveira Quites. Pela expectativa existente na opinião dos políticos e jornalistas, era de se esperar que ocorresse uma atração de pessoas a

⁴³⁷ PIRES, A. *Op. cit.*, p. 223.

procurarem terrenos na região para construírem suas casas. Só que isso não aconteceu, podendo ter na concessão citada acima o motivo de não ter ocorrido uma corrida dos ouropretanos para se estabelecerem no entorno da estação.

O outro objetivo foi pesquisar como a ferrovia trouxe mudanças na vida dos ouropretanos, contribuindo para que o cotidiano de Ouro Preto passasse por transformações. Uma das principais foi a facilidade das pessoas se locomoverem pelo território. Antes o transporte era feito sobre o lombo de mulas, tornando as viagens penosas e cansativas. Com a ferrovia, por exemplo, o trajeto entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto foi reduzido de cerca de vinte e dois dias para apenas um. Essa facilidade trouxe os jornais cariocas diariamente e quando estes não vinham os viajantes traziam as notícias e os boatos. O anúncio da chegada dos viajantes feito por meio de uma fogueira, foi substituído pelo silvo do trem. A ferrovia também abriu o mercado ouropretano para os comerciantes cariocas. Vários estabelecimentos começaram a anunciar diretamente nos jornais ouropretanos, na tentativa de conseguir chamar a atenção para os seus produtos.

A partir desta dissertação várias possibilidades de pesquisa podem ser abertas. Algumas delas estão dentro da história econômica, já que a ferrovia, como em outras partes do país, pode ter centralizado o escoamento da produção de gêneros alimentícios da região ou proporcionado a entrada de produtos de outras partes do país. Outras estão dentro da história cultural, já que existe a possibilidade dos ouropretanos terem importado, com maior facilidade, produtos culturais que possibilitaram a emergência da *belle époque* carioca e paulista. Ou ainda da história do trabalho, pois a ferrovia possibilitou a criação de novos postos de trabalho antes inexistentes na cidade.

A instalação do ramal ferroviário não passou ilesa pela vida dos ouropretanos. A ferrovia não conseguiu realizar a vontade das pessoas de que a capital continuasse na cidade, sendo ela a vilã que realizaria a transferência daqueles que se mudaram para Belo Horizonte. Porém, seria a mesma ferrovia que traria os filhos de Ouro Preto de volta quando viessem visitar as pessoas queridas ou em épocas de festividades, como no carnaval de 1899⁴³⁸, mas também a facilidade de comunicação pela via férrea, trouxe doenças e epidemias, que, nesta pesquisa, foi apenas mencionada, mas abrindo igualmente, expectativas e possibilidades de investigação.

⁴³⁸ HPEMG – O Cometa, Ouro Preto, ano I, n° 01, 24 de fevereiro de 1899. JOP 72.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes impressas

BILAC, Olavo; AZEREDO, Magalhães de. *Sanatorium*. São Paulo: Clube do Livro, 1977.

BRASIL, DIRETORIA GERAL DE ESTADÍSTICAS. *Recenseamento da população do Império do Brasil a que se procedeu no dia 1º de agosto de 1872*. Rio de Janeiro, 1873-76. (9 – Minas Gerais, v. I).

CABRAL, Henrique Barbosa da Silva. *Ouro Preto*. Belo Horizonte: s/ed., 1969.

CACHAPUZ, Paulo Brandi de Barros, (coord.) *Energia elétrica em questão: debates no Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001.

CÂMARA MUNICIPAL DE OURO PRETO. *Estatuto Municipal*. Ouro Preto: Tipografia Malvar, 1908.

GORCEIX, Claude Henri. Iluminação pública da capital. In: *REM: Revista Escola de Minas*. Ouro Preto: escola de Minas-UFOP, ano 56, volume 45, nº 03, 1992, pp. 297-301.

FRANCO, Virgílio M. de Mello. *Viagens pelo interior de Minas Geraes e Goyaz*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888.

LAXE, João Batista Cortines. *Regimento das Câmaras Municipais ou Lei de 1º de outubro de 1828*; 2ª ed. corrigida e aumentada por Antonio Joaquim de Macedo Soares. Rio de Janeiro: B. L. Garnier – Livreiro – Editor, 1885.

MATHIAS, Herculano Gomes. *Um recenseamento na capitania de Minas Gerais: Vila Rica – 1804*. Rio de Janeiro: Ministério da Justiça/Arquivo Nacional, 1969, p. XXV.

OZZORI, Manoel. *Almanack administrativo, mercantil, industria, scientifico e litterario do Município de Ouro Preto*. Ouro Preto: Typographia d'A Ordem, ano I, 1890. Apresentação Maria Francelina Ibrahim Drummond. Belo Horizonte: Mazza Edições, 1990. Reprodução fac-similar da 1ª ed. Co-edição do Instituto de Artes e Cultura/UFOP e Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura Municipal de Ouro Preto.

PIRES, Aurélio. *Homens e fatos de meu tempo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939. (Biblioteca Pedagógica Brasileira, Série 5ª, Brasileira, vol. 146)

RACHE, Pedro. *Homens de Ouro Preto: memórias de um estudante*. Rio de Janeiro: A. Coelho Branco, 1954.

Relatório dos Secretários de Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado por David Morentzsohn Campista em 28 de fevereiro de 1892.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*; trad. Vivaldi Moreira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975. (Reconquista do Brasil, v. 4).

Relatórios Presidenciais (fontes digitalizadas)⁴³⁹

Relatório de Presidente de Província apresentado por José Ricardo de Sá Rego em 02 de agosto de 1851.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Venâncio José de Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Abreu (Barão da Vila da Barra), em 25 de abril de 1876.

Relatório de Presidente de Província apresentado por João Capistrano Bandeira de Mello em 17 de agosto de 1877.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Manoel José Gomes Rebello Horta, em 26 de dezembro de 1879.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Cônego Joaquim José de Santanna, 2º vice-presidente em 25 de setembro de 1880.

Relatório de Presidente de Província apresentado por João Florentino Meira de Vasconcellos em 07 de agosto de 1881.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Theophilo Ottoni em 01 de agosto de 1882.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 02 de agosto de 1883.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Gonçalves Chaves em 01 de agosto de 1884.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Manoel do Nascimento Machado Portella em 13 de maio de 1886.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Antonio Teixeira de Souza Magalhães, em 01 de janeiro de 1887.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo em 05 de junho de 1887.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Barão de Camargos, em 07 de dezembro de 1888.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Crispim Jacques Bias Fortes em 15 de junho de 1896.

⁴³⁹ A digitalização dos documentos foi realizada pelo Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center for Research Libraries e Latin American Microform Project e estão disponíveis no endereço eletrônico <http://www.crl.edu/content/brazil/mina.htm>, sendo que o último acesso para esta pesquisa foi realizado em uma sexta-feira, dia 14 de julho de 2006.

Relatório de Presidente de Província apresentado por Joaquim Candido da Costa Sena em 15 de junho de 1902.

Jornais

Hemeroteca Pública do Estado de Minas Gerais - HPEMG

A Camélia (Órgão Popular), Ouro Preto, ano I, nº 03, Ouro Preto, 04 de dezembro de 1887. JOP 72.

O Cometa, Ouro Preto, ano I, nº 01, 24 de fevereiro de 1899. JOP 72.

O Diabinho, Ouro Preto, ano III, nº 17, 20 de setembro de 1886. JOP 75, JA 01.

O Diabinho, Ouro Preto, ano IV, nº 08, 25 de maio de 1887. JOP 75, JA 01.

O Diabinho, Ouro Preto, ano IV, nº 07, 28 de junho de 1887. JOP 75, JA 01.

O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 02, 10 de maio de 1888. JOP 75, JA 10.

O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 03, 06 de junho de 1888. JOP 75, JA 10.

O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 04, 29 de junho de 1888. JOP 75, JA 10.

O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 06, 13 de agosto de 1888. JOP 75, JA 01.

O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 09, 16 de outubro de 1888. JOP 75, JA 01.

O Diabinho, Ouro Preto, ano V, nº 17, 13 de março de 1889. JOP 75, JA 01.

Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, nº 08, 10 de fevereiro de 1890, microfilme 066.

Gazeta de Ouro Preto, Ouro Preto, ano I, nº 18, 04 de maio de 1890, microfilme 066.

O Javary, Ouro Preto, ano I, nº 5, 13 de maio de 1896. JOP 72, 75.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 27, segunda-feira, 03 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 46, quinta-feira, 27 de fevereiro de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 49, segunda-feira, 03 de março de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 50, segunda-feira, 07 de março de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, nº 79, sábado, 12 de abril de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 82, quarta-feira, 16 de abril de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 87, terça-feira, 22 de abril de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 88, quarta-feira, 23 de abril de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 100, quarta-feira, 07 de maio de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 104, segunda-feira, 12 de maio de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 118, quinta-feira, 29 de maio de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 119, sexta-feira, 30 de maio de 1890, microfilme 064.

O Jornal de Minas, Ouro Preto, ano XIII, n° 120, segunda-feira, 09 de junho de 1890, microfilme 064.

Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano VIII, n° 106, sábado, 22 de agosto de 1885, JOP 31-6.

Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano VIII, n° 83, quinta-feira, 16 de julho de 1885. JOP 31-6.

Liberal Mineiro, Ouro Preto, ano IX, n° 13, 13 de fevereiro de 1886, microfilme 061.

Minas Altiava, Ouro Preto, ano I, n° 21, 10 de outubro de 1886. JOP 74.

Minas Altiava, Ouro Preto, ano II, n° 22, 25 de setembro de 1887. JOP 74.

O Movimento, Ouro Preto, ano III, n° 157, 31 de março de 1891.

O Movimento, Ouro Preto, ano III, n° 258, terça-feira, 14 de agosto de 1891. JOP 64-67.

O Movimento, Ouro Preto, ano III, n° 259, quinta-feira, 15 de agosto de 1891. JOP 64-67.

O Movimento, Ouro Preto, ano III, n° 272, sexta-feira, 04 de setembro de 1891. JOP 64-67.

A Ordem, Ouro Preto, ano III, n° 182, 19 de novembro de 1892. JOP 48, 49, 78.

Panorama, Ouro Preto, n° 01, março de 1889. JOP 68.

Revista Mineira, Ouro Preto, ano I, n° 02, 31 de agosto de 1887. JOP 73.

A União, Ouro Preto, ano I, n° 18, 26 de outubro de 1886. JOP 36.

- A União, Ouro Preto, ano I, nº 25, 23 de novembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 27, 30 de novembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 28, 02 de dezembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 30, 11 de dezembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 31, 15 de dezembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 32, 18 de dezembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 34, 24 de dezembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 35, 28 de dezembro de 1886. JOP 36.
- A União, Ouro Preto, ano I, nº 36, 31 de dezembro de 1886. JOP 36.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 49, 27 de janeiro de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 52, 04 de fevereiro de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 122, 03 de agosto de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 92, 17 de maio de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 93, 19 de maio de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 122, 03 de agosto de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 123, 05 de agosto de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 76, 07 de abril de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 93, 19 de maio de 1886. JOP 34-6.
- O Vinte de Agosto, Ouro Preto, ano I, nº 54, 10 de fevereiro de 1886. JOP 34-6.

Museu da Inconfidência Casa do Pilar de Ouro Preto - MICP

- O Aspirante, ano I, nº VII, Ouro Preto, 19 de julho de 1894.
- O Jornal de Minas, ano XIII, nº 89, Ouro Preto, 24 de abril de 1890.
- Jornal Mineiro, Ouro Preto, ano 02, nº 65, 18 de dezembro de 1898.
- O Estado de Minas, ano III, nº 282, Ouro Preto, 13 de fevereiro de 1892.
- O Estado de Minas, ano III, nº 290, Ouro Preto, 12 de março de 1892.

O Estado de Minas, ano III, nº 304, Ouro Preto, 20 de abril de 1892.

Gazeta de Ouro Preto, ano I, nº 3, Ouro Preto, 12 de janeiro de 1890.

Treze de Março, ano I, nº 11, Ouro Preto, 01 de janeiro de 1895.

Fontes Manuscritas

Arquivo Público Municipal de Ouro Preto - APMOP

O Estado de Minas, Ouro Preto, Ano II, nº 114, 20 de dezembro de 1890.

Livro de provisões de termos de aforamento, medição, posse e obrigação de foros de terrenos, 1885 a 1900, caixa 15.

Livro de registro de atas (Resoluções) da Intendência Municipal. Termo de instalação da Câmara Municipal, 1890 – 1894, estante.

Livro de registro de ofícios e portarias expedidas pela Câmara Municipal (Correspondência do Dr. Diogo Luiz de Almeida Pereira de Vasconcelos), 1892-1893, APMOP, nº de tomo 0950, caixa 20, L 8.

Ofício de Chrispiniano Tavares ao presidente José Eufrosino Ferreira de Brito e demais vereadores da Câmara Municipal de Ouro Preto, 18 de junho de 1886, cx. AV – 05.

Ofício de [...] para o presidente da província e desembargador Francisco de Faria Lemos, 09 de outubro de 1886, cx. AV – 05.

Ofício de Chrispiniano Tavares ao presidente José Eufrosino Ferreira de Brito e demais vereadores da Câmara Municipal de Ouro Preto, 11 de janeiro de 1887, cx. AV – 06.

Ofício de Chrispiniano Tavares ao presidente José Eufrosino Ferreira de Brito e demais vereadores da Câmara Municipal de Ouro Preto, 23 de março de 1887, cx, AV – 06.

Registro de atas de sessões da Câmara 1885 a 1890 (termo de dissolução da Câmara), Atas de sessões da Intendência, registro 0839, estante.

Resolução do presidente José Eufrosino Ferreira de Brito da Câmara Municipal de Ouro Preto a favor de Ricardo Joaquim de Oliveira Quites, 28 de março de 1887, cx. – AV – 06.

Bibliografia

Obras de referência

ALMEIDA, José Maria de. *Dicionário enciclopédico ou Novo dicionário da Língua Portuguesa*; 3ª ed. Lisboa: Tip. de F. X. de Souza e Filho, 1870, vol. I e II.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Dicionário Aurélio – Século XXI*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1999.

KOOGAN, Abrahão (dir. geral); HOUAISS, Antônio (supervisão editorial). *KOOGAN/HOUAISS, enciclopédia e dicionário ilustrado*, 4ª ed. Rio de Janeiro: Seifer, 1999.

Referências bibliográficas

A ESCOLA DE MINAS. Ouro Preto: Livraria Mineira, 1931.

ARAÚJO, Patrícia Vargas L. de. *Folganças populares: festejos de entrudo e carnaval em Minas Gerais no século XIX*. Dissertação, Mestrado em História, Belo Horizonte: Departamento de História, Filosofia e Ciências Humanas da UFMG, 2000.

BAKHTIN, Mikhail. *Cultura popular na idade média e no renascimento: O contexto de François Rabelais*; trad. Yara Frateschi Vieira. 5ªed. São Paulo: Hucitec, Annablume, 2002.

BEGUIN, François. As maquinarias inglesas do conforto; trad. Jorge Henrique Oseki. In: *Espaço & Debate: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, nº 34, ano XI. São Paulo: NERU, 1991.

BELLO, José Maria. *História da república, 1889-1954: síntese de sessenta e cinco anos de vida brasileira*; 6ª ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972. (Biblioteca do Espírito Moderno, série 3ª, História e Biografia, vol. 67).

BENJAMIN, Walter. *A modernidade e os modernos*; trad. Heindrun Krieger Mendes da Silva, Arlete de Brito, Tânia Jatobá. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1975. (Biblioteca Tempo Universitário, 41).

_____. *Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*; tradução de José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. 3ª ed., 2ª reimpr. São Paulo: Brasiliense, 1997. (Obras Escolhidas III).

BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*; trad. Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da história, ou, O ofício de historiador*; prefácio, Jacques Le Goff; apresentação à edição brasileira, Lilia Moritz Schwarcz; trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2001.

BRESCIANI, Maria Stella. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002, pp. 17-30.

CAMPOS, Sandoval; LOBO, Amynthas. Imprensa Mineira: memória histórica, edição comemorativa do centenário da independência, 1822-1922. Belo Horizonte: Tipografia Oliveira, Campos e Comp., 1922.

CÂNDIDO, Ednaldo. *História ou literatura: Perspectiva interdisciplinar a partir de Sonhos tropicais* (Moacir Scliar) e *Os Bestializados* (José Murilo de Carvalho) In: *Caminhos da história: desafios da historiografia em Minas Gerais: anais eletrônicos [CD-ROM] – XIV Encontro Regional de História*. Juiz de Fora: ANPUH-MG, 2004.

CARONE, Edgar. *A República Velha: evolução política*; 2ª ed. São Paulo: DIFEL, 1974. (Corpo e Alma do Brasil, v. 34.).

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

_____. *A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória*. 2ª ed. ver. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002. (Humanitas).

CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CASTELLS, Manuel. *O Poder da Identidade*; trad. Klauss Brandini Gerhardt. São Paulo: Paz e Terra, 2000. (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v. 2).

COSTA, Ângela Marques da; SCHWACZ, Lília Muritz. *1890-1914: No tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. (Virando Séculos).

COSTA, Iraci Del Nero da. *Vila Rica: População (1719 – 1826)*. São Paulo: IPE-USP, 1979.

DAVIS, Natalie Zemon. *O Retorno de Martin Guerre*; trad. Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. (Oficinas de História, vol. 4).

DULCI, Otávio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999. (Humanitas).

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*; trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Zahar, 1990, v. I.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

FERREIRA, Maria Aparecida da Costa Gonçalves. *O guardador da memória urbana: traços ligeiros em crônicas de Ouro Preto*. Dissertação, Mestrado em Literatura Brasileira, João Pessoa: Departamento de Letras da Universidade Federal da Paraíba, 2002.

FONSECA, Janete Flor de Maio. *Tradição e modernidade: a resistência de Ouro Preto à mudança da capital*. Dissertação, Mestrado em História, Belo Horizonte: Departamento de História, Filosofia e Ciências Humanas da UFMG, 1998.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*; trad. Tomaz Tadeu da Silva, Guacira Lopes Louro; 7ª ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*, 26ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

GIROLETTI, Domingos. *Industrialização em Juiz de Fora: 1850-1930*. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João Del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002.

GRANGEIRO, Candido Domingues. *As artes de um negócio: a febre photographica: São Paulo 1862-1866*. Campinas: Mercado das Letras; São Paulo: Fapesp, 2000. (Coleção fotografia: texto e imagem).

HALLIDAY, David; ROBERT, Resnick. *Física: Parte I*; trad. Euclides Cavallari; Bento Afini Júnior. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico S. A. e Edusp, 1967.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric J. *A era do capital – 1848-1875*; trad. Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

_____. *A era dos impérios, 1875-1914*; trad. Sinei Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

JORGE, Fernando. *Vida e Poesia de Olavo Bilac*; introdução de Menotti Del Pecchia. São Paulo: Exposição do Livro, 1929.

KLINTOWITZ, J. Apocalipse já. In: *Veja*. Editora Abril, ed. 1961, ano 39, nº 24, 21 de junho de 2006.

LEVI, Guido Carlos; KALLÁS, Esper Georges. Variola, sua prevenção vacinal e ameaça como agente de bioterrorismo. In: *Revista da Associação Médica Brasileira*. v. 48 nº 4. São Paulo, out./dez., 2002.

LIBBY, Douglas Cole. *A Transformação e Trabalho em uma Economia Escravista. Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

LIMA, João Aroldo. *Café e Indústria em Minas Gerais, 1870-1920*. Petrópolis: Vozes, 1981.

LOPES, Myriam Bahia. *O Rio em Movimento: quadros médicos e(m) história*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2000.

MAGALHÃES JUNIOR, Raymundo. *Olavo Bilac e sua época*. Rio de Janeiro: Editora Americana, 1974.

MANTOVANI, André Luiz. *Faça-se a Luz: modernidade e demandas sociais na eletrificação da iluminação pública em Ouro Preto, 1880-1920*. Monografia de Bacharelado. Ouro Preto: Departamento de História ICHS/UFOP, 2005.

_____. Modernizar para não mudar: a instalação do setor elétrico em Ouro Preto, 1880-1890. In: *Caminhos da história: desafios da historiografia em Minas Gerais: anais eletrônicos [CD-ROM]* – XIV Encontro Regional de História. Juiz de Fora: ANPUH-MG, 2004.

MARTINS, Roberto Borges. Minas Gerais, Século XIX: Tráfico e Apego à Escravidão numa Economia Não-Exportadora. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo, Instituto de Pesquisas Econômicas, vol. 13, nº 1, jan.-abr. 1983.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovia: a evolução da cultura cafeeira*; 3ª ed. rev. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981. (Coleção Monografias; v. 3).

MELLO E SOUZA, Laura de. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1982. (Biblioteca de História; v. 8).

MENICONI, Rodrigo Otávio de Marco. *A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto*. Dissertação, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte: Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFMG, 1999.

PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)* Salvador: EDUFBA, 2002.

PINTO, Maria Inez Machado Borges. *Cotidiano e sobrevivência: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo (1890-1914)*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994. (Capi; 18).

PONTES, Eloy. *A vida exuberante de Olavo Bilac*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1944, vol. I e II. (Coleção Documentos Brasileiros, v. 38).

POSSAS, Lidia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: EDUSC, 2001. (Coleção História).

PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. (1ª ed. 1945). São Paulo: Brasiliense, 1980, p. 64.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. *Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte*. s/ed: São Paulo, 1974.

ROCHA, Amara Silva de Souza. *A sedução da luz: O imaginário em torno da eletrificação do Rio de Janeiro (1892/1914)*. Dissertação, Mestrado em História Social, Rio de Janeiro: PPGHIS do IFCS/UFRJ, 1997.

RODRIGUES, Cláudia. A cidade e a morte: a febre amarela e seu impacto sobre os costumes fúnebres no Rio de Janeiro (1849-50). In: *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v. 6, nº 1, Rio de Janeiro, mar./jun. 1999.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista, 1900-1930*. Tese, Doutorado em História Social, São Paulo: PUC-SP, 2005.

_____. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação, Mestrado em História Social, São Paulo: PUC-SP, 2000.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Peytilli. *Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados: Cortes, 1982. (Coleção teoria e prática sociais).

SEVCENKO, Nicolau. Introdução. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: _____ (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. (História da vida privada no Brasil; 3).

_____. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: _____ (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. (História da vida privada no Brasil; 3).

_____. *Literatura como missão: Tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1999.

STRAFORINI, Rafael. Estradas Reais no Século XVIII: a importância de um complexo sistema de circulação na produção territorial brasileiro. In: *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. vol. X, nº 218 (33), Barcelona, 2006. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-33.htm>>. Acessado em 31 de dezembro de 2006.

TELAROLLI JUNIOR, Rodolpho. Imigração e epidemias no estado de São Paulo. In: *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, III (2): 265-283, Jul.-Oct., 1996.

TUNNARD, Christopher. *A moderna cidade americana: a análise do crescimento urbano*; trad. Sízínio Rodrigues. Rio de Janeiro: Edições Bloch, 1971.

VASCONCELOS, Diogo de. *História Antiga das Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e da Saúde, Instituto Nacional do Livro, Imprensa Nacional, 1948, vols. I e II. (Biblioteca Popular Brasileira, XXIV).

WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade: na história e na literatura*; trad. Paulo Henrique Britto. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

WIRTH, John. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação brasileira, 1889-1937*, trad. Maria Carmelita Pádua Dias. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. (Coleção Estudos Brasileiros, v. 50).

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1990. (Estudos Históricos; v. 19).

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)