

Temos ou Não Temos Mar?

A paixão e o fascínio dos mineiros pelo mar chegam a ser quase obsessão. No verão, os estados litorâneos, limítrofes a Minas Gerais (Bahia-Espírito Santo) são literalmente invadidos por milhares de mineiros em busca das belas praias banhadas pelo Oceano Atlântico. Chega-se ao ponto de situações pitorescas serem veiculadas pela imprensa, de forma simplória, mas com ares de veracidade, aventando a possibilidade de requerer usucapião da cidade de Guarapari-ES, no sentido de incorporá-la aos 853 municípios mineiros já existentes.

Não obstante a este disparate, o fato é que desde sempre a historiografia nos relata que vários políticos mineiros tinham como proposta de campanha estender as terras mineiras até o mar, em busca de um porto. Baseavam suas propostas nas vantagens econômicas que este fato poderia gerar, visto que o estado de Minas Gerais, sempre se constituiu em um grande produtor de minério de ferro, madeira, granito e outros produtos passíveis de serem exportados.

Uma das primeiras tentativas para que isso ocorresse aconteceu em 1847, por ocasião da colonização do Mucuri, quando foi legalizada a Cia. de Navegação do Mucuri, idealizada por Teófilo e Honório Otoni, tendo como sócios parentes e amigos. (GIFFONI, 2006). Entretanto, por diversos motivos a companhia não obteve êxito e findou suas atividades, perpetuando apenas as promessas de integrar a região ao resto do país e a explorar suas potencialidades.

A ideia de uma ferrovia que ligasse a região do Mucuri ao litoral da Bahia passou a ser considerada, como estratégica para a ligação a um porto no Atlântico, no Extremo Sul Baiano. Foi quando o político mineiro João da Mata Machado solicitou junto a Assembléia Provincial de Minas Gerais a autorização para a construção de uma ferrovia que ligasse Caravelas (Sul da Bahia) a Filadélfia (Teófilo Otoni) para escoamento do café e madeira, dentre outros produtos, tornando realidade os sonhos republicanos do líder político Teófilo Otoni, que já havia imaginado esta ligação através da Estrada de rodagem Santa Clara.

A construção desta ferrovia seria considerada a verdadeira redenção para a região que por muitos anos ficou praticamente isolada dos grandes centros. A ferrovia Bahia Minas, propunha-se então ligar o nordeste de Minas Gerais com o sul da Bahia, mais especificamente, o arraial de Ponta de Areia, próximo a cidade de Caravelas, no litoral sul da Bahia, à cidade de Araçuaí, no Médio Jequitinhonha, nordeste de Minas Gerais. Tinha como principal objetivo a exploração e transporte de madeira, e em especial dormentes, para as demais ferrovias, tendo como cliente predominante a própria Estrada de Ferro da Bahia, e como estratégia um porto de exportação a ser instalado em Caravelas.

A ferrovia que a princípio se denominava de Caravelas, por partir deste porto, na Bahia, para a cidade de Teófilo Otoni, em Minas Gerais foi concedida pelo engenheiro Miguel de Teive e Argolo, que começou a sua construção em 25 de janeiro de 1881. Em 9 de Novembro de 1882 inaugurou-se o tráfego da linha compreendida no território baiano, com a extensão de 142,400 quilômetros, entre Caravelas e a estação de Aimorés em Minas Gerais. Em janeiro de 1883 iniciou-se o prolongamento da linha para o território mineiro, mas devido às dificuldades financeiras os trabalhos de construção foram retardados. Mesmo contando com o aporte financeiro do governo de

Minas, a ferrovia tornou-se falimentar e foi assumida pelo governo mineiro, em abril de 1897.

Dificuldades financeiras e logísticas, como a morte de trabalhadores por doenças tropicais e acidentes, ataque de índios, picadas de cobras, insetos e escassez de mão-de-obra, causou atraso e morosidade nas obras. Para suprir a falta de mão de obra, a ferrovia buscou nas colônias portuguesas e espanholas trabalhadores que tiveram que enfrentar todas essas adversidades.

Em 12 de outubro de 1895, a imprensa através do jornal denominado “Novo Philadelphia” fez uma intensa campanha em defesa da criação de um novo Estado federativo envolvendo o norte de Minas Gerais, o sul da Bahia e parte do Espírito Santo. Essa ideia já havia sido proposta por Teófilo Benedito Ottoni em meados do século XIX e este periódico ao resgatá-la encontrou eco na Câmara de Vereadores, conforme publicação do “Novo Philadelphia” de 17 de novembro de 1895. A publicação de 22 de dezembro de 1895, descrevia a adesão dos municípios baianos de São José do Porto Alegre, Viçosa, Caravelas, Alcobaça, Prado, Porto Seguro e Canavieiras. Cidades do Jequitinhonha, caso de Salinas, são citadas como simpáticas à proposta e o jornal propõe ainda que, no pleito de 1896, os eleitores da região deviam apoiar os candidatos que abraçassem a proposição. ACHTSHIM (2017)

Entretanto, como as obras da EFBM continuaram, alcançando a cidade de Teófilo Otoni, em 3 de maio de 1899, a pauta da imprensa deixou de existir. Em 1904, a ferrovia foi arrendada a particulares e entregue em 1912 à Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien — então, arrendatária de todas as ferrovias baianas. Com 582 km de linhas — 435 km em Minas Gerais e 147 km na Bahia —, a ferrovia atravessava uma região de grandes reservas florestais, onde a indústria madeireira prosperava, transportando dormentes para outras ferrovias do Brasil, ligando as cidades Caravelas, BA, e Araçuaí, MG. A Estrada de Ferro Bahia-Minas representava assim, a concretização da vontade de Theophilo Ottoni que consistia em abrir espaço para a colonização e desenvolvimento do nordeste mineiro e obter saída para o mar.

Em 1935, a EF Bahia e Minas foi incorporada à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e, um ano depois, desmembrada para ser administrada pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF). Em 1957, a EF Bahia- Minas passou a integrar a recém-criada RFFSA, e em 1966 foi extinta. Com a desativação da estrada de ferro Bahia-Minas, várias cidades que viviam em função dessa ferrovia e prosperaram embasadas no binômio da agricultura e do comércio ficaram sem o único meio de comunicação, abandonadas e no esquecimento.

Daí surge a história, ainda no período imperial, que desperta curiosidade até os tempos atuais. Refere-se ao fato de Minas Gerais ter adquirido uma faixa de terra de 12 quilômetros de largura por 142 quilômetros de extensão no extremo Sul da Bahia. Este terreno acompanhava o leito da Companhia de Estrada de Ferro Bahia-Minas e foi posteriormente hipotecado junto ao Banco de Crédito Real do Brasil para contratação de empréstimo. Em 1908, a instituição financeira executou a dívida. Dois anos depois, já no período republicano quando houve a liquidação forçada do Banco de Crédito Real, o estado de Minas Gerais adquiriu os terrenos por 300:000\$000 (trezentos contos de réis), em escritura de cessão de crédito e transferência de direito, com pagamento efetuado por meio de títulos da dívida pública.

Tanto tempo depois, essa aquisição já rendeu diversos questionamentos e estudos por parte de políticos e especialistas. Há que compreender que o valor por Minas Gerais, pela faixa de terra, não foi ao governo da Bahia, proprietário efetivo das terras e sim ao Banco de Crédito Real do Brasil. Posteriormente o Banco de Crédito Real do Brasil, sofreu liquidação e possivelmente a instituição que o sucedeu para administrar a massa falida, não realizou o resgate da propriedade imobiliária, a que tinha direito. O fato é que Minas jamais se apossou das terras.

Em 1948, o assunto voltou à tona. O então advogado-geral do estado, Darcy Bessone, alertou o governador Milton Campos sobre o possível mar de Minas. O então secretário de Finanças, Magalhães Pinto, reiterou a lembrança redigindo um ofício:

“Senhor governador, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o presente processo relativo ao domínio do estado sobre terras marginais da estrada de ferro Bahia-Minas, no qual se encontra cópia do parecer emitido pelo doutor advogado-geral do estado, pedindo a Vossa Excelência deliberar sobre a orientação que se deva imprimir ao caso”.

Diante do expediente, o governador Milton Campos determinou ao advogado-geral que encaminhasse uma correspondência ao governo baiano, em 1949, com o seguinte teor:

“Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência os inclusos documentos relativos a terras marginais da Bahia-Minas, de propriedade deste estado (Minas). (...) Como vê Vossa Excelência, exclui-se do domínio desse estado (Bahia), ao qual não se contesta, todavia, o poder jurisdicional resultante dos limites que o separam do território mineiro”.

Este questionamento remete à histórica reportagem sobre o assunto intitulada “Olha aí o Mar de Minas”, publicada por Fernando Brant, em 23 de maio de 1973, pela revista O Cruzeiro, que inclusive o motivou, em parceria com Milton Nascimento eternizar a canção Ponta de Areia através dos versos: **“Ponta de areia, ponto final, da Bahia a Minas, estrada natural, que ligava Minas, ao porto, ao mar.** Nela Fernando Brant relata:

“É o fim da nostalgia do mar. Minas Gerais já tem o seu, de direito, desde 1910. O Cruzeiro descobre e mostra documentos e fatos que comprovam: Minas é um estado marítimo. A história começa no segundo Império e se arrasta até hoje (1973), encoberta por inexplicável silêncio. Não se trata do Contestado, motivo de tanta briga, em passado recente, entre mineiros e capixabas. Uma briga inútil, pois, desde 1910, trezentos contos de réis tornaram Minas Gerais proprietário, de direito, de um trecho no extremo Sul da Bahia, que vai dar em Caravelas, Ponta de Areia e Barra de

Caravelas. Por mistério da política, o assunto nunca foi devidamente levantado.

Nos anos 80, mais uma vez, durante o Governo Newton Cardoso, ocorreram discussões e especulações na imprensa sobre essas terras que Minas teria comprado da Bahia, mas não encontrou eco e tampouco houve qualquer repercussão. Insinua-se que por ser o governador de origem baiana, não quis mexer na questão.

Mas a história não parou por aí. Em 2015, uma equipe do jornal Estado de Minas, formada pelos jornalistas Paulo Henrique Lobato e Beto Novaes, também esteve na região para mergulhar na história e trazer os fatos mais uma vez à tona. No decorrer da reportagem, os repórteres fizeram um questionamento a assessoria do governo da Bahia, que respondeu via e-mail que não havia localizado, nos arquivos públicos do estado, qualquer registro referente a esta transação especulada entre Minas Gerais e a Bahia.

Por outro lado, segundo a reportagem, em agosto de 2015, mesmo o governo de Minas não se manifestando formalmente sobre o assunto, o Governador mineiro Fernando Pimentel mandou criar uma "força-tarefa" para resolver a questão, designando profissionais de seis órgãos para pesquisar e tentar localizar possíveis documentos que comprovassem esta transação. Do lado baiano, o governo Rui Costa, garantiu não ter qualquer informação crível sobre a história. O fato é que se de fato estes documentos existem, não mudará em nada o mapa de Minas Gerais, uma vez que vai ser uma propriedade de Minas no território baiano. Seria uma possessão mineira.

Contudo mesmo que os governos de Minas Gerais e da Bahia encontrem os documentos que comprovem e esclareçam a negociação que, em 1910, transferiu ao patrimônio mineiro essa faixa do território baiano, de 12 quilômetros de largura por 142 quilômetros de extensão, de nada adiantaria nos tempos atuais, já que os imóveis que pertenciam a Estrada de Ferro Bahia-Minas - Araçuaí a Caravelas, passaram a integrar o patrimônio da RFFSA, nos termos da Lei nº3.155, de 13/03/1957 e posteriormente foram erradicados via DECRETO nº 58.341, de 03/05/1966. De acordo com o DNIT, todas as estações e bens do trecho foram vendidos para aos municípios e em alguns casos permutados, doados ou vendidos a terceiros como é o caso do terminal rodoviário de Teófilo Otoni que desde a década de 70 ficou de posse da Maçonaria.

Mas este desejo de Minas Gerais ter um porto no mar, para ser chamado de seu, há muito vem gerando questionamentos e posicionamentos a respeito. No período da colonização do Mucuri, os núcleos urbanos iam sendo constituídos e avançando mata adentro, no sentido leste, com o apoio dos freis capuchinhos do aldeamento de Itambacuri, que mesmo jurisdicionado à Comarca de Teófilo Otoni, tinha sob seu domínio extensões de terra, que ultrapassavam os limites territoriais de Minas Gerais. Os missionários iam catequizando os indígenas e abrindo vilas que se tornariam núcleos urbanos posteriormente. Esta situação gerou conflitos por domínios territoriais, numa região que posteriormente seria conhecida como Contestado.

Os dois estados disputavam a região criando um clima de tensão em ambos os lados. Muitas vezes os políticos dos estados litigantes tinham que intervir para evitar conflitos armados. Não raro, situações pitorescas aconteciam, como o episódio em que o

governador do Espírito Santo ligou para o governador Juscelino Kubitschek, em Minas Gerais, solicitando que ele interviesse junto ao prefeito de Mantena, Jose Fernandes Filho, conhecido como Fernandinho, pois ele estava aumentando os limites de Minas Gerais.

Ao saber do ocorrido, Juscelino mandou buscar Fernandinho em Mantena para se inteirar da situação. Fernandinho então disse que de fato, aproveitando ser uma zona contestada, estava chegando a cerca para o lado capixaba, dizendo inclusive que estava próximo a varar o “lagoão”, que neste caso seria o mar. Diante do ocorrido Juscelino ordenou a Fernandinho que recuasse imediatamente a cerca para o ponto de origem, evitando maiores melindres. Como houve relutância por parte de Fernandinho, Juscelino prometeu que caso fosse eleito presidente da República daria a ele um posto na Embaixada do Brasil nos Estados Unidos da América. Ao ouvir a proposta, Fernandinho não teve dúvida, se levantou da cadeira, deu uma volta e falou assim: **“Uai, doutor, aí mudou de conversa”**. Voltou para Mantena e mandou recuar a cerca para o ponto de origem.

Em 1955, durante a campanha eleitoral, em comício em praça pública de Vitória, Juscelino Kubitschek prometeu aos capixabas que, se fosse eleito, cuidaria de solucionar a velha questão de limites. Vitorioso no pleito de 3 de outubro, convocou os governadores Bias Fortes e Lacerda de Aguiar, para um encontro no Catete, durante o qual seria tratado o assunto.

Após o encontro, surgiu uma versão, veiculada nos jornais, dando conta que a região seria cortada ao meio, dando-se a cada um dos Estados litigantes metade da zona contestada, por uma linha divisória acomodada nos acidentes naturais, ou optar-se-ia pela compensação, cedendo o Espírito Santo, ao norte, uma faixa para o porto de mar a Minas Gerais.

Esta faixa que começaria nas cabeceiras do rio Itaúnas, na localidade do mesmo nome e desta linha reta seguiria ao litoral. Ficaria assim, Minas Gerais devidamente compensada, realizando uma velha aspiração, que já o ilustre parlamentar mineiro, Benedito Teófilo Otoni, em discurso proferido na Assembleia Republicana Mineira, cunhou a frase lapidar: **“ O mar soluça e geme por estar longe de Minas”**

Essa ideia de dotar Minas Gerais de um porto de mar perpassou por várias gerações de políticos. Documentos existentes no Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, dão conta das várias vezes que este assunto foi discutido entre as partes. Em documento intitulado “Um Porto de Mar para Minas”, de 8 de novembro de 1947, um autor não identificado, afirmava que:

Durante o governo Florentino Ávidos (1924), visitou-nos o Dr. Jose Bernardino, mineiro de nascimento, antigo secretário de Estado, no Espírito Santo(...) trazia também a incumbência de sondar o ambiente, com toda a cautela, para uma possível transação de territórios, com a finalidade de dar a Minas, uma praia e um pouco de água salgada.

De igual forma, Olegário Maciel, quando presidente de Minas Gerais também fez uma tentativa, ainda que de forma suave e aparentemente sutil, no sentido de propor a negociação em torno da cessão de um porto marítimo para Minas Gerais. Em ofício dirigido ao governador João Punaro Bley, em 8 de setembro de 1931, Maciel foi absolutamente explícito. Ainda que atribuindo ao Espírito Santo um não comprovado desejo de expansão territorial, afirmou:

Acho muito natural que o povo do fecundo e rico Estado que Vossa Excelência governa, deseje aumentar o território, assim como o de Minas Geraes aspire por um porto de mar. Se a Vossa Excelência parecer oportuno, como a mim me parece (.....), examinar este assunto, eu estarei pronto a entrar em negociações tendentes a satisfazer as justas aspirações de ambos os Estados”

Este ideal era latente nas mentes dos políticos mineiros. Em 1938, Israel Pinheiro, Secretário de Agricultura de Minas Gerais, teria proposto uma forma extremamente fácil, segundo ele, de resolver a pendência dos limites. **“O Espírito Santo escolheria uma boa zona de Minas e daria, em troca, um porto de mar”**.

O desejo de Minas ter acesso ao mar, há muito era sonhado. O jornal “ O Itambacury” , do dia 31/08/1931, em editorial, feito pelo redator José Vicente de Mendonça dizia textualmente que:

“ Acho que o nosso estado devia pleitear a concessão de um porto marítimo no estado do Espírito Santo ou na Bahia, como por exemplo o de São Matheus (barra do rio são Matheus) ou o de Porto Alegre(barra do Mucury) e continuava “ os municípios de Theophilo Otoni e de Itambacury sob a égide de homens de progresso devem pelo seu povo laborioso e de ideal sadio organizar um padrão de resistência para propor a realização de um porto marítimo que sirva toda esta zona nordeste e especialmente a zona central do estado”.

O desejo de dotar Minas Gerais de um pedaço de litoral era latente. O governo de Juscelino Kubitscheck de Oliveira (1956 a 1961), nascido em Diamantina, tinha como metas de seu governo abrir estradas. Assim, idealizou uma rodovia que ligasse Diamantina a Santa Cruz de Cabrália, no litoral baiano, com 762,5 km,. Esta proposição não era apenas um desejo do empreendedor e visionário JK, mas também tornar realidade o sonho de uma estrada que seria o caminho mais curto para o mar, além de impulsionar o progresso para toda a região do norte e oeste mineiro, além do sul e oeste baiano.

Embora não haja confirmação histórica, há que se imaginar o simbolismo dessa estrada ligando o local do descobrimento do Brasil, passando por Diamantina sua cidade natal e ligando à BR-040 em direção a Brasília, a nova capital federal. O projeto materializou-se na BR 367, cujas obras de asfaltamento foram iniciadas em 1979, e até hoje, não foram concluídas.

O desejo latente de Minas Gerais ter mar, fica explícito nas manifestações artísticas de nossos pintores, poetas, escritores e cantores que traduzem seus sentimentos, como nos versos da canção “Minas não tem Mar”, do compositor Pinocchio (2008), onde em tom de acinte, menosprezo e desdém, é dito: **Oh, oh, oh, vieram criticar/Oh, oh, oh, que Minas não tem mar/Oh, oh, oh, pro mineiro tanto faz/Se Minas não tem mar o mar não tem Minas Gerais/.**

Mas mineiro é sutil e matreiro e numa vingança gostosa, de quem sabe comer pelas beiradas, pegamos o trem de ferro, símbolo de nossa mineiridade, para exportarmos o minério de ferro, nossa maior riqueza mineral, através do porto de Tubarão (Vitória) ou através de mineroduto até o Porto de Ubu (Anchieta).

Assim, enquanto esta questão não se resolve, a nós mineiros, resta-nos, enfrentar o trânsito caótico das rodovias movimentadas, invadindo as praias do litoral capixaba e baiano para aproveitarmos a bonança das férias e feriados, para curtir a brisa fresca e as águas cálidas do mar, em busca da vida tranquila que imaginamos a beira mar,. Se não temos o mar por direito o temos de fato.

Referencias

ARAÚJO, Valdeí Lopes de. A Filadélfia de Theófilo Ottoni: uma aventura cidadã. Belo Horizonte: Afato, 2003.

GIFFONI, José Marcello Salles. Trilhos arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878 – 1966). 2006. 307p. Tese, (doutorado)- UFMG, Belo Horizonte, 2006.

IPHAN, Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais - Bens Imóveis, publicação , 2009.

MORAES, Wallace Gomes, Contestado: O embate fraticida entre Minas Gerais e Espírito Santo, São Paulo/SP - Ed. Ixtlan - 2019

MORAES, Wallace Gomes, Apitos Saudosos - O trem que passou e não voltou, São Paulo: Editora Ixtlan, 2015

Portal das Estações ferroviárias. Disponível em: < <http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em 24 de novembro de 2021.

SANTOS, Marcio Achtshim, As Lentes Republicanas do Jornal “Nova Philadelphia”: Fragmentos da vida política, social e econômica da cidade de Teófilo Otoni e região no final do século XIX, Revista Vozes dos Vales – UFVJM – MG – Brasil – nº 11 – ano VI – 05/2017

WERNECK, Gustavo, reportagem do Jornal Estado de Minas