

O imperador e o jornalista: traduções desveladas da inauguração da Estrada União e Indústria

*The Brazilian emperor and the journalist: unveiling
translations on the opening of the road União e Indústria*

Patrícia Falco Genovez*

Resumo

A inauguração da Estrada União e Indústria foi descrita por um jornalista e pelo Imperador D. Pedro II. A compreensão desses testemunhos requer traduções, vinculadas às diferenciadas compreensões e ao desvelamento de interpretações. Essa reflexão será feita a partir de modelos hermenêuticos (Ricouer, Turner e Kenneth Burke) em vista da recuperação de relatos que buscam expressar o mais próximo possível uma experiência vivenciada.

Palavras-chaves

Brasil Monárquico. Narrativa. Estrada União e Indústria.

Abstract

The inauguration of the road *União e Indústria* (Union and Inventiveness) was described both by a journalist and the Brazilian Emperor Dom Pedro II. Get a deep insight of these testimonies requires translations linked to different understandings and the disclosure of the some interpretation keys. Some hermeneutic models are behind of this reflection (Ricouer, Turner and Kenneth Burke) and they are the tools of the account retrieval seeking to express the lived experience the more near possible.

Keywords

Brazilian Monarchy. Narrative. Road *União e Indústria*.

* Mestre (1996) e doutora em História pela Universidade Federal Fluminense (2003). Pós-doutoranda em História (Teoria e Metodologia) pela Universidade Federal de Minas Gerais. Professora titular da Universidade Vale do Rio Doce (Governador Valadares/MG). Contato: <patricia.genovez@superig.com.br>.

*Understanding as translation.*¹

São seis horas da manhã. Os sons agudos da trombeta fazem-se ouvir. É o condutor que nos chama à diligência. As mulas impacientes batem o chão com as patas frementes; já disparariam, se não fossem retidas pela mão vigorosa do criado de estribaria. Esse barulho discordante, reunido aos da trombeta, nos dizem suficientemente que não temos um instante a perder. Entrem, entrem; partimos! Vamos com rapidez, deixando atrás de nós a rua do Imperador [...]. Marchamos com toda a rapidez; nossas mulas atravessam o espaço na razão de 16 quilômetros por cada hora. Ali a casa do Embaixador da Rússia, o Senhor Glinka; em frente, num rochedo a nossa direita, uma chapa de mármore recorda os primeiros trabalhos da estrada União Indústria, obra grandiosa que vamos hoje percorrer, devida a inteligência e incansável perseverança do finado Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, que apesar de todos os obstáculos e superando todas as dificuldades, conseguiu finalmente dotar o seu país de uma via de comunicação admirável, que desenvolveu a riqueza de duas províncias e trouxe um progresso imenso que aumenta todos os dias. Corremos sempre.²

Partimos! De fato, o trecho acima transcrito do primeiro guia de viagem produzido no Brasil, com texto e imagens, é um convite fascinante aos estrangeiros e aos brasileiros que quisessem conhecer a União e Indústria na segunda metade do século XIX. Sem poder refazer a viagem numa diligência, tentaremos uma aproximação a partir de informantes da época. Mas, antes, algumas informações sobre a estrada que percorreremos.

A Estrada de Rodagem União e Indústria teve seus trabalhos de construção iniciados em 12 de abril de 1856, após a assinatura do contrato em 31 de janeiro de 1853, perante o presidente da província de Minas Gerais, Dr. Luiz Antônio Barbosa e foi concluída e inaugurada em 23 de junho de 1861, conectando Petrópolis à Estação de Juiz de Fora, na então Cidade do Paraibuna.³ Idealizada por Mariano Procópio Ferreira Lage, após estudos nos Estados Unidos, a estrada exigiu a incorporação de uma companhia, também criada por ele, com vistas a garantir as condições necessárias para a construção.⁴ A concessão/

¹ STEINER, G. *After Babel: Aspects of language and translation*. London: Oxford University Press, 1976. “Compreensão como tradução” é o título do primeiro capítulo do livro de Steiner.

² KLUMB, R. H. *Doze horas em diligência. Guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Rio de Janeiro: J. J. da Costa Braga, 1872. p. 20 e 22. [esta grafia e as demais transcritas neste texto foram modificadas para o português atual]

³ Somente em 1865, a Cidade do Paraibuna passa a ser denominada Juiz de Fora.

⁴ BASTOS, W. de L. *Mariano Procópio Ferreira Lage – Sua Vida, Sua Obra, Descendência, Genealogia*. 2. ed., Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991. p. 23 e 24. A Estrada fora idealizada por Mariano Procópio Ferreira Lage mas dois engenheiros franceses dirigiram as obras a partir de 1858: Garou e Flagellot. Também se registra outros importantes colaboradores: Antônio Maria Bulhões (Trecho Petrópolis-Três Barras) e José Koeller

privilégio cedidos pelo governo imperial mantinha o direcionamento das leis, decretos e contratos executados desde a década de 1830, proibindo o uso de mão-de-obra escrava em construções de estradas, especialmente, as estradas de ferro. Este foi o teor do Decreto n. 670, aprovado na Câmara dos Deputados, em 11 de setembro de 1852, referente a duas concessões: “a construção da primeira estrada de ferro, a Recife-São Francisco Railway (RSFR), e da estrada de rodagem União e Indústria [...], com cláusulas idênticas relativas a privilégios e garantias, inclusive a proibição de emprego de escravos pelas empresas”.⁵ Assim, encarregada de trazer mão-de-obra especializada, a Companhia União e Indústria, trouxe a princípio duzentos e cinquenta homens da Alemanha e, por conseguinte, iniciou a formação de uma colônia de imigrantes alemães (Colônia D. Pedro II), em 1858, na Cidade do Paraibuna, estabelecendo uma rede de serviços, envolvendo várias oficinas, estações e atividades agropastoris.⁶

Há que se ponderar, entretanto, que não só o emprego de escravos na construção da estrada era vedado pelo governo como o trânsito de escravos pela mesma também era, a princípio, proibido. De qualquer forma, tanto era provável que escravos tivessem trabalhado nas construções via empreiteiros contratados pela Companhia; como escravos tenham acompanhado seus senhores em viagens feitas pela União e Indústria. Neste aspecto, é importante considerar o custo da passagem. No trecho parcial, compreendido entre Petrópolis e Entre Rios, o valor da primeira classe era de quinze mil réis, da segunda classe eram cobrados doze mil réis e na terceira, nove mil réis. A partir destes valores pode-se aventar que a viagem completa de ida e volta custasse acima dos cinquenta mil réis para cada passageiro da primeira classe, e se este estivesse acompanhado de um escravo, o valor poderia chegar aproximadamente a cem mil réis se contabilizados os demais custos elencados por Klumb em seu Guia de Viagem.⁷ A título de ilustração, em comparação a outros valores da época, um boi ou cavalo, de acordo com inventários *pos-mortem* de

(Três Barras-Cidade do Paraibuna).

- ⁵ LAMOUNIER, M. L. A construção de ferrovias no Brasil do século XIX: empresas, empreiteiros e trabalhadores. In: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 2., (CLADHE II), Cidade do México, 2010. p. 24. Este trabalho é um resumo da tese de livre docência intitulada “Ferrovias, agricultura e mão-de-obra no Brasil no século XIX” (USP, 2008). Sobre a proibição do uso de mão de obra escrava Agassiz também foi enfático, conforme BASTOS, W. de L. Op. cit., p. 69.
- ⁶ BASTOS, W. de L. Op. cit., p. 27, 68 e 69.
- ⁷ Sobre os valores das passagens ver STIEL, W. C. *Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil*. São Paulo: Com desenho Estúdio e Editora, 2001. Sobre os custos da viagem desde a Corte, no Rio de Janeiro, ver KLUMB, R. H. Op. cit., p. 9 a 13.

Sabará, na década de 1860, custavam em média de vinte e oito a vinte e nove mil réis.⁸

Do ponto de vista historiográfico, a construção e a inauguração da estrada poderiam ser vislumbradas como *fato*, conforme visto acima. Mas, também podem se revelar como *acontecimento* histórico. Em *A memória, a história, o esquecimento*, Ricoeur faz algumas objeções aos usos destes termos por alguns historiadores e enfatiza que o *acontecimento* deve figurar com o estatuto de referente. O *fato*, portanto, seria “a coisa dita” e o *acontecimento*, “coisa de que se fala”.⁹ Desta forma, será na perspectiva do *acontecimento* que pretendemos tratar a Estrada União e Indústria, a partir do seu sentido mais estrito: “aquilo sobre o que alguém dá testemunho”.¹⁰

Partindo, portanto, da inauguração da estrada como *acontecimento* alguns elementos são pertinentes ao que diz respeito às fontes produzidas sobre a estrada. Primeiro, ela fora descrita, em 1861, pelo próprio punho do Imperador D. Pedro II, figura emblemática do Império brasileiro e personagem central em todo o acontecimento que envolveu a inauguração da estrada.¹¹ A mesma viagem de inauguração também fora minuciosamente descrita no Jornal do Comércio por meio de um enviado especial, o jornalista Luís Honório Vieira Souto. Neste mesmo ano, o próprio jornalista publicou um livreto com a descrição que havia sido enviada para o Jornal do Commercio.¹² A estrada também fora descrita pelo explorador britânico Richard F. Burton, em uma viagem realizada em 1867.¹³ Em 1872, a estrada foi novamente descrita quando da produção do primeiro guia de viagem feito no Brasil, *Doze horas em Diligência*, pelo fotógrafo oficial do Imperador, Revert-Henry Klumb.¹⁴ Posteriormente, a esposa de Burton, Isabel, em uma autobiografia,

⁸ Sobre empreiteiros e subempreiteiros e o trabalho escravos na construção de ferrovias e estradas ver LAMOUNIER, M. L. Op. cit. Sobre preços de bois e cavalos ver NOGUERÓL, L. P. F. Preços de bois, cavalos e escravos em Porto Alegre e Sabará, no século XIX – mercadorias de um mercado nacional em formação. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 26, Número Especial, p. 7-36, p. 32 e 34, maio 2005.

⁹ RICOEUR, P. *A memória, a história, o esquecimento*. Campinas: Editora Unicamp, 2007. p. 190.

¹⁰ *Ibid.*, p. 191.

¹¹ Sobre a viagem descrita pelo Imperador ver BEDIAGA, B. (Org.). Diário do Imperador D. Pedro II. Petrópolis: Museu Imperial, 1999 (Publicação em CD-ROM). Ver Volume 8.

¹² SOUTO, L. H. V. *Viagem imperial de Petrópolis a Juiz de Fora por ocasião da inauguração do tronco principal da Estrada da Companhia União e Indústria*. Cartas do correspondente do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: Villeneuve, 1861. 64 p.

¹³ Ver BURTON, R. F. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho*. Tradução de David Jardim Júnior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001.

¹⁴ KLUMB, R. H. Op. cit.

produzida em 1897, também descrevera suas impressões da viagem feita entre o Rio de Janeiro e Morro Velho, em companhia do marido Richard Burton, passando pela União e Indústria.¹⁵ Mais tarde, em 1918, a descrição publicada no *Jornal do Commercio* foi reeditada, no *Diário Mercantil de Juiz de Fora*. Um ano após sua reedição, em 1919, os irmãos Henrique e João Surerus editaram a coleção de artigos no formato de um livreto, distribuído aos amigos e fregueses da “Henrique Surerus & Irmão”.¹⁶ No centenário da inauguração da estrada, em 1961, ocorreram comemorações relativas à presença imperial em Juiz de Fora e um marco foi erguido no local de partida na antiga Vila Tereza.¹⁷ Há que se considerar, também, dentre as comemorações do centenário, a publicação *Mariano Procópio Ferreira Lage. Sua via, Sua Obra, Descendência, Genealogia*, produzida por Wilson de Lima Bastos, posteriormente reeditada em 1991.¹⁸ Em 2011, uma série de eventos marcaram os 150 anos da estrada e de sua inauguração. Estes eventos, iniciados em 23 de junho de 2011, se desdobraram percorrendo as cidades de Petrópolis, Simão Pereira, Matias Barbosa, Areal, Três Rios, Levy Gasparian e Juiz de Fora, todos divulgados em um portal construído especificamente para a estrada.¹⁹ Em maio de 2013, a Fundação Museu Mariano Procópio, em conjunto com o Ministério da Cultura, apresentou a exposição “União e Indústria: Uma estrada para o futuro”; e, concomitantemente, realizou um seminário com o mesmo título a partir do qual se abriu a discussão sobre uma possível musealização da estrada.

Após este apanhado de eventos e de fontes²⁰, o título do capítulo de Steiner, que nos serve de epígrafe no início da introdução, nos leva a questionar não propriamente se a União e Indústria constituiu-se, efetivamente, numa espécie de alavanca ao desenvolvimento local e nem mesmo se a Estrada se encontra na memória social por um século e meio. Não temos a intenção de promover uma avaliação que responderia à primeira questão e nem tampouco uma constatação, como requer a

¹⁵ Ver BURTON, I. *The Romance of Lady Isabel Burton – The Story of her life*. Volume II, New York: Dodd Mead & Company, 1897. Disponível em: <<http://digital.library.upenn.edu/women/burton/romance/romance.html>>. Acesso em: 2 ago. 2013.

¹⁶ *Viagem Imperial de Petrópolis a Juiz de Fora por ocasião de inaugurar-se a estrada “União e Indústria”*. Coleção de artigos publicados no “*Jornal do Commercio*” do Rio de Janeiro em 1861 e no “*Diário Mercantil*” de Juiz de Fora em 1918. Juiz de Fora: Typographia “Sul”, 1919.

¹⁷ BASTOS, W. de L. Op. cit., p. 51.

¹⁸ BASTOS, W. de L. Op. cit.

¹⁹ Disponível em: <<http://estradauniaoindustryia.com.br/>>. Acesso em: 5 maio 2013.

²⁰ Procuramos indicar aqueles que dizem respeito especificamente à Estrada. Entretanto, inúmeras outras publicações citam a Estrada, sem contar os vários sites disponibilizados na Internet.

segunda. Temos em mente uma outra pergunta que nos parece mais crucial: como a estrada e o acontecimento de sua inauguração foram compreendidos e traduzidos em seu próprio tempo de maneira que esta compreensão perpassou um século e meio, chegando aos tempos atuais? Neste sentido, Steiner nos convida a um exercício um tanto quanto ousado visto que o título do primeiro capítulo do livro *After Babel* sentencia toda e qualquer compreensão a uma dada tradução. Este mesmo título fora citado por Paul Ricoeur, em *Sobre a Tradução*, e se tornou o ponto de inflexão para que este autor desenvolvesse o que chamou de “Paradigma da Tradução” e serve de abertura para tratar de um tema que vai além do sinônimo de “transferência de uma mensagem verbal de uma língua em uma outra” mas nos lança a um sentido mais largo que a vincula a “interpretação de todo conjunto significativo no interior da mesma comunidade lingüística”.²¹ A partir deste ponto, Ricoeur enfatiza que é sempre possível *dizer a mesma coisa de outro modo* e que para compreender é necessário interpretar.²² Vistas por esse ângulo, a estrada e a sua inauguração suscitam uma compreensão relacionada a uma tradução que requer uma interpretação. E, diga-se de passagem, a estrada se vincula intrinsecamente à encenação de sua inauguração e nos desafia a uma compreensão interdisciplinar.

Neste artigo, propomos um recorte, dada a complexidade da empreitada, e nos deteremos a desvelar as traduções e interpretações que envolveram a estrada a partir da encenação de sua inauguração. Este exercício será feito tomando como ponto central o que chamaremos de fontes “fundadoras”; ou, no melhor estilo de Paul Ricoeur, de seus testemunhos primevos e oculares: a coleção de artigos publicados no *Jornal do Commercio*, a partir das cartas do jornalista Luís Honório Vieira Souto que deram origem ao livreto publicado pelos irmãos Surerus²³; e, a narrativa descrita pelo Imperador D. Pedro II, num diário/caderneta de anotações pessoais.²⁴ Portanto, tomaremos como primeiro passo deste percurso, uma apresentação das fontes e o levantamento de pontos significativos para posterior tradução e interpretação que nos desvelarão a estrada a partir de duas perspectivas: a do imperador e a do jornalista. Tais fontes, sem dúvida, foram responsáveis pela reprodução da encenação da inauguração da estrada e servem de referência inclusive

²¹ RICOEUR, P. *Sobre a tradução*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012. p. 33.

²² *Ibid.*, p. 50.

²³ Utilizaremos a narrativa do jornalista a partir da publicação feita no livreto publicado pelos irmãos Surerus. Na capa do livreto aparece expresso que se trata da coleção de artigos publicados no *Jornal do Commercio do Rio de Janeiro* em 1861 e no *Diário Mercantil de Juiz de Fora* em 1918.

²⁴ BEDIAGA, B. (Org.). *Op. cit.*

para figurar os eventos de comemoração ocorridos desde a “primeira viagem”.²⁵

Memórias declarativas: apresentação e crítica dos testemunhos

Mas, afinal, o que contemplaríamos ao falarmos de memórias declarativas? Ricoeur em *A memória, a história e o esquecimento* levanta questões pertinentes à credulidade e confiabilidade do testemunho. Em outras palavras, o que poderemos considerar dos testemunhos do jornalista e do Imperador? Em suas reflexões Ricoeur pergunta: “mas será possível duvidar de tudo? Não é na medida em que confiamos num certo testemunho que podemos duvidar de outro? Uma crise geral do testemunho seria suportável ou mesmo pensável? Pode a história romper todas as suas amarras com a memória declarativa?”²⁶ Mas Ricoeur aponta também alguns caminhos que podem reforçar o testemunho espontâneo a partir de uma confrontação entre testemunhos discordantes “com o objetivo de estabelecer uma narrativa provável, plausível. [...]. Caberá à explicação e à representação trazer algum alívio a essa confusão, por meio de um exercício medido da contestação e de um reforço da atestação”.²⁷ Passemos, portanto, a uma apresentação dos testemunhos para estabelecer a pertinência dos mesmos.

Iniciaremos pelo jornalista. Luís Honório Vieira Souto, correspondente do *Jornal do Commercio*, fez a cobertura da inauguração e teve a incumbência de transmitir aos seus leitores uma descrição minuciosa não somente da estrada, mas também da encenação suntuosa que envolveu toda a corte imperial.²⁸ Em suas cartas, Luís Honório elaborou uma descrição detalhada do início dos trabalhos e das inaugurações parciais ocorridas em 1858 e 1860. Ele também descreveu com riqueza de detalhes a viagem imperial e de toda a corte que esteve presente no evento. Sua narrativa apresentou-se com marcos temporal, dividido em seis partes. O início, dia 23 de junho, contém a preparação do cortejo e a saída de Petrópolis até o horário do almoço na Estação das Três Barras. O segundo marco temporal corresponde ao período posterior ao almoço em Três Barras e segue até o momento da recepção

²⁵ ELIAS, N. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998. V. I. Sobre encenação ver TURNER, V. *The Anthropology of Performance*. New York: PAJ Publications, 1988.

²⁶ RICOEUR, P. *A memória, a história e o esquecimento*. Op. cit., p. 192.

²⁷ Ibid.

²⁸ O *Jornal do Comércio*, fundado em 1827, se constituiu numa referência em virtude da credibilidade de seus ilustres jornalistas e colaboradores.

na Estação do Juiz de Fora. Outro marco, ainda no mesmo dia da viagem, é demarcado para a recepção grandiosa destinada ao Imperador e sua corte. O dia 24 é destinado à festa na Cidade do Paraibuna. O dia 25 corresponde à visita à colônia de D. Pedro II. O dia 26 à visita às oficinas da Estação, passeio à Colônia e inspeção em uma escola. Por último, no dia 27, o retorno do Imperador à Petrópolis com a sua saída marcada às 5 horas da manhã. A descrição completa, publicada no livreto, foi feita em cinquenta e nove páginas, sendo nove delas destinadas a promoção da firma Henrique Surerus e Irmão.²⁹

A narrativa do Imperador se dá em uma caderneta pessoal e ocupa vinte e sete páginas. Há partes riscadas, provavelmente pelo próprio Imperador e inúmeras folhas vazias ao final. Na coleção que compreende o Diário do Imperador, esta caderneta corresponde ao volume oito e inicia-se exatamente no dia 22 de junho de 1861, as vésperas da viagem.³⁰ O volume anterior, o sétimo, inicia-se em 25 de dezembro de 1860 e traz uma descrição minuciosa de um passeio feito a Santa Cruz que foi descrito em dezenove páginas. Nestas anotações sobre o passeio a Santa Cruz, o Imperador inicia sua descrição desde o momento em que entra no trem, relatando os prédios, a visita à escola de tiro, a vistoria à Fazenda de Santa Cruz, aos órgãos públicos, às escolas e visitas a fazendas da região, anotando detalhes da produção agrícola. A descrição termina no dia 29 de dezembro, no horário em que retorna para a Quinta Imperial. Não há registros sobre o período posterior a 29 de dezembro de 1860 e a caderneta seguinte, com a viagem imperial pela Estrada União e Indústria, em 23 de junho de 1861.

Na narrativa da viagem, pela União e Indústria, a divisão do tempo feita pelo Imperador, se dá, a princípio, pela cronologia dos dias em que permanece na Quinta de Mariano Procópio Ferreira Lage e as visitas à Cidade do Paraibuna e à Colônia D. Pedro II. Suas narrativas incluem encontros, visitas e conversas pessoais com nobres e alguns notáveis locais, mas também inclui conversas com alunos da escola e presos da cadeia local. Há impressões, comentários e avaliações do que é visto, falado e compreendido. Os dias subsequentes à viagem iniciam-se sempre com o horário em que D. Pedro acorda às 5 horas e 15 minutos da manhã, e mantém uma sequência de atividades que incluem tanto aquelas mais extraordinárias quanto as mais cotidianas, como o almoço e o descanso, rigorosamente marcados.

²⁹ *Viagem Imperial de Petrópolis a Juiz de Fora por ocasião de inaugurar-se a estrada “União e Indústria”*. Op. cit.

³⁰ BEDIAGA, B. (Org.). Op. cit.

Ressaltamos que o Imperador sempre manteve anotações em diário, mas, por motivos ignorados – talvez autocensura pois, como homem ilustrado, ele devia compreender que suas anotações poderiam se tornar fonte histórica –, decidiui queimar os volumes relativos aos anos de 1842 a 1858, permanecendo os volumes de 1840 a 1841 e de 1859 a 25 de novembro de 1891. Em todos os volumes D. Pedro II narra com riqueza de detalhes suas memórias sobre viagens, encontros e conversas com pessoas e, registrava suas vivências e experiências pessoais, não sendo, portanto, algo específico das anotações feitas em relação à viagem realizada para a inauguração da Estrada União e Indústria. As anotações podem ser entendidas como uma prática imperial e assumem, sob esse ponto de vista, uma importância considerável para D. Pedro, mesmo que o diário não fosse um espaço para relatar intimidades.

Portanto, no que diz respeito à atestação das fontes, pode-se inferir que os testemunhos refletem uma experiência comum aos testemunhos centrais. Tanto o jornalista quanto o Imperador vivenciaram a viagem e a inauguração concomitantemente e seus relatos podem nos servir de instrumentos de aproximação a um *acontecimento* singular, descrito a partir de perspectivas distintas.

A princípio é interessante ponderarmos que nas duas fontes selecionadas para o enfoque deste ensaio a Estrada União e Indústria emana um dado legado não só às cidades por onde perpassa mas também ao próprio Império e à América do Sul.³¹ Nelas, as proporções e magnitude que a empreitada representava ficam subliminares nos textos. A utilização da técnica do Macadame coloca todo o projeto como um investimento ousado, sofisticado e avançado.³² De fato, o

³¹ A Estrada fora a primeira macadamizada do Brasil e da América Latina, conforme FASOLATO, D. (Coord.). *União e Indústria: uma estrada para o futuro*. Juiz de Fora: Gráfica América, 2013. (Catálogo). p. 1.

³² A título de informação, a técnica do Macadame empregada ao longo dos 144 km (24 léguas) da Estrada, compreendia: “[...] a preparação do solo. Árvores, capim e todo tipo de matéria orgânica (inclusive os solos de terra negra) são removidos. A terra amarela ou vermelha que resta é então compactada de modo que fique uma leve inclinação do centro para as bordas da estrada. Se a inclinação for pequena demais, a água das chuvas não irá escoar, o que acarreta a formação de atoleiros. Por outro lado, se a inclinação for acima de um certo valor, a força das águas irá abrir crateras no chão. Sobre o subleito tratado, aplica-se uma nova camada conhecida tecnicamente como ‘base’. A base é formada por brita (pedra quebrada em pedaços) disposta em várias camadas que são compactadas até ficar com pelo menos 20cm de espessura. A primeira camada é formada por pedras de maior diâmetro. As camadas seguintes têm seu diâmetro diminuído de modo a ocupar os vãos da camada de baixo. Na época, as pedras tinham que ser extraídas e britadas ‘à mão’ e depois transportadas em lombo de burro da pedreira até a estrada. O processo de compactação era feito com enormes cilindros de pedra, com pelo menos duas toneladas, puxados por cavalos. Há um grau de umidade considerado ótimo para a compactação. Assim, a obra tem que ser interrompida no período das chuvas e o leito da estrada tem que

futuro Comendador Mariano Procópio transformou partes do traçado do Caminho Novo, antes condizentes apenas ao trânsito de pedestres e muares, dados a sinuosidade e aspectos íngremes, em uma rodovia de aproximadamente 6 metros de largura, permitindo a passagem de duas carruagens a uma velocidade média de dezesseis a vinte e quatro quilômetros por hora. Em alguns trechos as carruagens poderiam chegar a vinte e quatro quilômetros por hora. A esta velocidade o percurso de cento e quarenta e quatro quilômetros, entre a Cidade do Paraíba e Petrópolis, ganhou outra dimensão. Antes a viagem era feita em dez a doze dias; com a estrada, o percurso passou a ser feito em doze horas.³³

A empreitada da construção foi dividida em três etapas: a primeira parte, entre a Vila Tereza e Pedro do Rio, foi concluída em 18 de março de 1858; a segunda parte, entre Pedro do Rio e Posse, em 28 de abril de 1860 e a terceira, de Posse à Estação do Juiz de Fora, em 23 de junho de 1861. Todas as etapas tiveram eventos inaugurativos e contaram com a presença imperial.³⁴ No primeiro trecho inaugurado, em 1858, o discurso do Imperador, em resposta ao discurso inicial de Mariano Procópio, ressaltou:

Uma empresa cujo fim é a construção de uma estrada que ligue duas províncias tão importantes, e que, continuando talvez para o futuro até às margens do segundo rio do Brasil, reunirá os interesses de seis províncias, de certo merece ser chamada patriótica. Afianço-lhe pois a continuação da minha proteção, e creio que não poderia melhor agradecer os sentimentos de amor e fidelidade que acaba de me manifestar em nome da companhia.³⁵

Entretanto, somente a construção completa do traçado mereceu uma encenação grandiosa e marcante que a distingue enquanto inauguração oficial da Estrada União e Indústria. As demais inaugurações parciais não mereceram nem registro imperial e nem divulgação extensa e minuciosa nos jornais da época. Por isso, as narrativas do jornalista e do Imperador se tornam significativas e pertinentes se percebidas a partir de uma determinada perspectiva teórica, conforme veremos adiante.

ser molhado se estiver muito seco. Sobre a base, aplica-se uma camada impermeabilizante conhecida como 'revestimento' (pó-de-pedra e alcatrão). No caso da *Estrada União e Indústria*, utilizou-se uma variação deste processo conhecida como 'Macadame Hidráulico'. Na falta de alcatrão, utilizou-se água como ligante. Deste modo, o custo de construção foi diminuído comprometendo a durabilidade do pavimento". Disponível em: <http://www.espechit.com.br/historia/uniao_e_industria/construcao/>. Acesso em: 5 maio 2013.

³³ BASTOS, W. L. Op. cit., p. 26. Em tempos de chuvosos a viagem poderia durar até 15 dias.

³⁴ *Viagem Imperial de Petrópolis a Juiz de Fora por ocasião de inaugurar-se a estrada "União e Indústria"*. Op. cit., p. 7.

³⁵ Ibid.

Percebe-se, pelo discurso proferido pelo Imperador que, para tamanho empreendimento, o engenheiro Mariano Procópio, precisou contar com muita influência política para obter o apoio do governo imperial e do próprio Imperador. A autorização governamental chegou em 7 de agosto de 1852, quando D. Pedro II emitiu o decreto imperial n.º 1.301, aprovado pela Assembleia Geral Legislativa, em setembro do mesmo ano. O decreto, em sua íntegra, deixa clara a intenção de Mariano Procópio Ferreira Lage: promover o benefício da agricultura e do comércio entre as localidades cortadas pela estrada, facilitando a comunicação entre elas e estreitando as relações entre as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Para tanto foi concedido “o privilégio exclusivo pelo tempo de cinquenta anos para incorporar uma companhia para o dito fim [...]”.³⁶ Mas, o nome dado à estrada e, posteriormente, à Companhia, mostra também uma outra intenção. De acordo com o dicionário de Antonio de Moraes e Silva, o termo “indústria” se refere a “arte, destreza para granjear a vida, engenho, traça, em lavrar, e fazer obras mecânicas; em tratar negócios civis, etc”.³⁷ Deste modo, nem sempre o termo indústria tratava-se da atividade como um setor da economia, mas sim de elementos técnicos que pudessem promover melhoramentos no setor agrícola ou de obras públicas.³⁸ Em outras palavras, a ideia que perpassa e é representada na estrada é a de que a União está atrelada à modernidade do Império.

É, portanto, a partir desta perspectiva grandiosa e ousada que a estrada ganha, desde a sua autorização, uma espécie de estigma para sua compreensão subsequente, tanto na narrativa do jornalista Luís Honório quanto naquela feita pelo Imperador em sua caderneta de anotações. Ressaltamos que é, justamente, esta dimensão grandiosa que favorece a tarefa da hermenêutica, qual seja, “reconstruir todo o arco das operações mediante as quais a experiência prática dá a si mesma obras, autores e leitores”.³⁹

Há, neste sentido, uma sintonia com o Historicismo, no qual a contribuição do filólogo alemão Chladenius foi de significativa

³⁶ BASTOS, W. de L. Op. cit., p. 23.

³⁷ MORAES SILVA, A. de – *Diccionario da lingua portugueza* - composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 1: A - K). Lisboa: Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. p. 738. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/00299210>>. Acesso em: 1 set. 2013.

³⁸ Gabler, Louise. *A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891)*[recurso eletrônico]. Louise Gabler. Dados eletrônicos. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012.

³⁹ RICOEUR, P. *Tempo e narrativa*. V. 1. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010. p. 95.

importância para uma elaboração historiográfica ancorada em depoimentos orais oculares que expressavam pontos de vista, tal como podemos observar no caso do Imperador e do jornalista. Cientes das várias representações da história, os historicistas pautam suas técnicas de interpretação especialmente na hermenêutica com a intenção de postular um paradigma particularizante. A virada relativista marcada por Droysen, Dilthey e Simmel com a contribuição de Gadamer, Ricoeur e Koselleck recolocam a percepção da subjetividade na produção das fontes, no contexto em que foram produzidas. Neste sentido, cabe ponderar sobre a subjetividade encontrada nas duas fontes em questão. Há traços subliminares que, como já indicamos, imprimem uma dada expressividade que perpassa toda a obra de construção da estrada e um ponto comum que podemos considerar em relação às duas narrativas que aparece indiciariamente na narrativa do Imperador: ele relata no dia anterior à viagem, a leitura de um relatório sobre a construção da estrada. Este relatório, segundo o Imperador, fora produzido e entregue pelo Diretor da Companhia e idealizador da estrada, Mariano Procópio Ferreira Lage. Avaliaremos, em melhor estilo o texto que subjaz às narrativas, no próximo item. Por enquanto, é importante termos em mente que este relatório detalhado fornece informações precisas que, com certeza, aparecem nas explicações dadas pelo jornalista sobre a estrada e na compreensão que o Imperador expressa em seu diário sobre a viagem.

Explicação jornalística e a compreensão imperial, como articulá-las? Para Dilthey haveria uma oposição entre as “ciências do espírito” e as “ciências da natureza”, contrastando posturas metodológicas distintas: as primeiras compreendem; as segundas, explicam.⁴⁰ Assim, as ciências do espírito são sustentadas pelos feitos espirituais dados pela vivência e ancorados na realidade, dando ao cientista do espírito a função de apreciar o individual, descrever o singular, comparar as semelhanças e considerar as relações causais dirigidas à singularidade e que estão correlatas à História; e, no caso, específico da narrativa do Imperador, sem dúvida há um esforço em descrever a viagem, a estrada e todo o evento a partir da sua apreciação pessoal. Daí, a importância da Hermenêutica que nos permite interpretar as manifestações sensíveis da vida, na tentativa de compreender a vivência por meio da classificação das expressões manifestas em conceitos, juízos e racionalizações do espírito objetivo que, aliás, ficam mais expressivos na narrativa do jornalista.⁴¹ De fato, o exercício hermenêutico proposto por Paul Ricoeur é justamente

⁴⁰ BARROS, J. A. *Teoria da História*. V. II. Petrópolis: Vozes, 2011. p. 107-151.

⁴¹ DILTHEY, Wilhelm. *La esencia de la filosofía*. Buenos Aires: Editorial Losada, 1944. Ver também do mesmo autor, *Teoria de la concepcion del mundo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1954.

a construção de uma “dialética entre explicação e compreensão como constitutivas do trabalho de interpretação [...], elaborada a partir do foco na noção de texto como discurso escrito.”⁴² Daí, a proposta de uma interface entre as duas narrativas.

Neste sentido, a princípio podemos partir de um conceito de narrativa que a concebe somente como o contar (através de qualquer que seja o meio, ainda que especialmente através da linguagem) uma série de eventos temporais de tal modo que se possa esquematizar uma sequência significativa – a história ou a trama da narrativa. Em outras palavras, a narrativa dá uma tonalidade de ordem e de sentido à vida humana no e através do tempo. Através de uma sequência ordenada e com o desenvolvimento dos eventos, a extensão temporal torna-se significativa.⁴³

Esta trama narrada e desvelada pela hermenêutica de Ricoeur pode inferir sentido à encenação da inauguração da estrada, assim como pode indicar as múltiplas compreensões a partir de significados variados que perpassaram a União e Indústria para os dois testemunhos oculares que temos como fontes privilegiadas neste artigo. Nesta trama há ações e estas são dramáticas porque elas incluem conflito, objetivos, reflexão e escolha. Por isso, conforme Kenneth Burke, os objetos e os eventos devem ser interpretados, deve-se-lhes dar um sentido. Os símbolos usados são modos de nomear e de descrever. Neste processo são feitas seleções e são criados sentidos. Dessa forma, para Burke, o comportamento humano apresenta um lado cognitivo e outro ativo. No primeiro, temos a compreensão das situações imersas em sistemas de definição e em uma gramática específica e, no segundo, as operações/ações das pessoas em cada situação, embebidas em uma retórica.⁴⁴ Em *A Grammar of Motives*, Burke desenvolve a ideia de que a cultura funcionaria como uma espécie de roteiro de uma peça teatral que pode valorizar ou desconsiderar determinadas situações que o autor busca através da *Pentade*, termo criado por ele, que considera cinco questões básicas para o processo de definição de uma situação: 1) O que aconteceu? (Ato); 2) Qual é o contexto em que aconteceu? (Cena); 3) Quem realizou o ato? (Agente); 4) Como foi feito? (Agência); 5) Por que, afinal, foi feito? (Propósito).⁴⁵

⁴² RICOEUR, *Tempo e narrativa*. V. 1., op. cit., p. XV.

⁴³ RAPPORT, N.; OVERING, J. Narrative. In: _____. *Social and Cultural Anthropology: Key Concepts*. London, Routledge, 2000, p. 283-290.

⁴⁴ BURKE, K. *On Symbols and Society*. Chicago: The University of Chicago Press, 1989. p. 10 a 14.

⁴⁵ BURKE, K. *A Grammar of motives*. Berkeley: University of California Press, [1945] 1966. p. XV.

Nesse sentido, podemos designar dois tipos de narrativas: a do jornalista de cunho mais objetivo e a do Imperador de cunho mais pessoal, tratando de experiências. O primeiro, informa; o segundo, vivencia. O jornalista escreve para uma plateia incalculável, leitores de diversas partes da Corte, do Rio de Janeiro e, talvez de todo o Império visto que era comum os jornais de outras localidades replicarem matérias dos jornais que circulavam na Corte. O Imperador escrevia para si mesmo. O jornalista escrevia para o tempo presente e sobre o presente. O Imperador escrevia sobre uma experiência que se ancorava em outros tempos que a memória assim determinasse e lançava ao futuro suas palavras. O jornalista conta aos outros (leitores) o que vira sobre a estrada e ao fazê-lo define o horizonte de compreensão de seu público, demarcando claramente o que é importante enquanto informação. O Imperador, ao usar como recurso o diário, estabelece um diálogo consigo mesmo. Ele tenta contar para si mesmo a experiência que tivera. O jornalista se preocupa com a precisão das informações, o Imperador em passar para o papel suas impressões.

Traduções da União e Indústria

Visto que já consideramos as duas narrativas e que ambos os testemunhos almejam criar uma visão a partir do que narram, entendemos que temos dois textos que desvelam contextos culturais diferentes e que fazem surgir estradas diferentes; implicam, portanto, em representações construídas para falar a alguém. Neste ponto, é importante retomar não só o que lhes é particular como o que lhes serve de substrato. Já pontuamos anteriormente que os dados precisos utilizados em ambos os textos tiveram um informante comum: o relatório produzido por Mariano Procópio Ferreira Lage. Este relatório fora lido pelo Imperador, conforme suas anotações na caderneta pessoal, precisamente no dia 22 de junho, à noite, horas antes da viagem. Muito provavelmente este mesmo relatório tenha chegado às mãos do jornalista. Em sua narrativa, Luís Honório faz referências extremamente precisas sobre a metragem dos vãos de cada ponte, do número de animais em cada paragem, da distância entre as localidades e da metragem de cortes feitos nas encostas da estrada. Em vários momentos as metragens e distâncias são idênticas nas duas narrativas. Mas, não há como negar que subjaz à narrativa do jornalista – muito mais do que na do Imperador –, uma intenção subliminar de marcar com minúcias a construção de cada ponte, de realçar o uso de materiais e estilos diferentes para cada uma delas, o esmero na construção de cada paragem, o serviço de alta qualidade praticado pelos funcionários

da Companhia, onde aparece até mesmo o tempo gasto nas trocas de parênteses. Enfim, podemos considerar que há uma contaminação da visão da estrada, produzida pelo seu próprio idealizador, que interfere na perspectiva dos testemunhos oculares que geraram as narrativas em foco.

Isto posto, há que se ponderar sobre o que é particular em cada testemunho e como cada um dos viajantes traduziu o que leu, o que viu e o que vivenciou da estrada no momento de sua inauguração. Para este exercício vamos nos valer da *Pentade* de Burke, exposta no item anterior, definindo basicamente, para cada viajante não somente a síntese de sua narrativa mas para quem ele escreve? A partir de qual perspectiva? Qual a sua intenção?

Toda narrativa se estrutura de modo a reconstruir um evento. Em sua primeira ação complexa o narrador produz uma espécie de síntese (*abstract*). De um modo geral, o narrador inicia com uma infinidade de fatos que antecedem o evento a ser narrado, estabelecendo as causas eficientes. Este começo é fundamental visto que se relaciona com a credibilidade do que está sendo contado. O ouvinte/leitor deve crer que o evento reportado aconteceu mesmo na realidade; no tempo real. Estabelece-se, portanto, um paradoxo fundamental quando há uma inversão da relação credibilidade e reportabilidade. “To the extent that the most reportable event is uncommon and unexpected, it is less credible than more common and expected events. There is therefore a strong motivation to precede the event, with another that explains it: that is, which is related to it as cause to effect”.⁴⁶ Isto posto, vamos às traduções.

a) *A Estrada traduzida pelo jornalista*

Começamos pelo jornalista. Podemos pontuar como sendo a sua síntese narrativa, a primeira frase de sua descrição:

A estrada da Cia. União e Indústria foi empreendida com o fim de ligar, por meio de uma estrada normal, a capital do Império, e a província do RJ com a província de Minas Gerais, aproveitando-se a linha de navegação a vapor existente da corte à Mauá, e a magnífica estrada normal que, para vencer esta serra até Villa Thereza, na altura de 883 metros e 27 centímetros acima no nível do mar, custou aos cofres públicos provinciais do RJ sacrifícios que montam hoje a milhares de contos de réis.⁴⁷

⁴⁶ LABOV, W. *Uncovering the event structure of narrative*. Georgetown University Round Table, 2001. p. 6. (Georgetown: Georgetown University Press). Disponível em: <<http://www.ling.upenn.edu/~wlabov/uesn.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2009. “Na medida em que o evento é o mais reportável, isto é, é incomum e inesperado, ele é menos crível que os eventos mais comuns e esperados. Existe, portanto, uma grande motivação em preceder o E-0 com outro que o justifique: isto é, que se relacione com ele na forma de causa e efeito”.

⁴⁷ *Viagem Imperial de Petrópolis a Juiz de Fora por ocasião de inaugurar-se a estrada “União e*

Em sua síntese o jornalista enfatiza a finalidade da estrada: ligar a capital do Império à província de Minas Gerais e a conecta à linha de navegação à vapor que sai do Porto de Mauá e à estrada que liga a Serra à Vila Tereza. O público do jornalista compreende a União e Indústria como uma conexão entre duas importantes províncias: Rio de Janeiro e Minas Gerais, reconhecidas referências políticas e econômicas para todo o Império. Este público deve receber uma narrativa informativa e precisa. A inauguração deve ser apresentada de forma que o público a acompanhe desde o seu momento inicial até o final. Ela deve conter uma seleção de personagens (centrais e periféricos) e atos, dentre os quais o jornalista ressalta a saída antecipada de um grupo de nobres que deveria aguardar o Imperador na Estação do Juiz de Fora, a preparação da saída do cortejo imperial de Petrópolis com os nomes do grupo eleito para acompanhar o Imperador durante a viagem, a descrição das vestimentas e das diligências, o horário preciso da partida, o roteiro que serpenteava as margens dos rios e as pontes que levavam a comitiva a vislumbrar um percurso feito a uma velocidade já experimentada apenas nos trilhos.

A narrativa minuciosa da viagem aparece franqueada por informações grandiosas, como por exemplo, a passagem por Retiro, “uma ponte de madeira de quinze metros de vão, formada por cinco arcos de pranchões colocados ao alto. Esta ponte feita de pedaços de Tapinhoan, que podem ser substituídos sem nunca interromper o trânsito, é uma obra prima de carpintaria, tanto em solidez quanto em elegância”.⁴⁸ Mais à frente, na primeira paragem da comitiva, denominada Corrêas, o jornalista busca fornecer informações aos futuros viajantes: “Nos Corrêas tem a companhia grandes oficinas de reparação e fábrica de carroças, e vastas estrebarias com capacidade para 600 animais” e, complementa: “a muda de parelhas fez-se, rapidamente, e dentro de três minutos tornamos a partir”.⁴⁹ A descrição da viagem segue no sentido de dar ao leitor a sensação da aventura: “Contornando assim os despenhadeiros das abas destas serras por onde ha bem pouco tempo os mais ousados empreendedores reputavam loucura qualquer tentativa de levar uma estrada normal, era impossível que corações brasileiros se não entusiasmassem [...]”.⁵⁰ Dessa forma, vão aparecendo as estações. Após a Estação dos Corrêas seguem as de Pedro do Rio, Posse, Julioca, Luiz Gomes, Paraíba, Ente-Rios, Serraria, Paraibuna e Juiz de Fora.

Indústria”. Op. cit., p. 7

⁴⁸ Ibid., p. 9.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Ibid., p. 10-11.

Em cada uma delas a Família Imperial foi recebida pelas povoações que circundavam a estrada e havia a distribuição de esmolas pelo camarista imperial. Dentre as breves paradas, algumas chamam a atenção pelo nível de detalhamento, como é o caso do exame da ponte sobre o rio Paraíba. A ponte foi vistoriada a pé pela comitiva imperial. As colunas da ponte estavam ornadas de verde e amarelo e em cada canto havia bandeiras “das diversas nações que forneceram trabalhadores àquela obra”.⁵¹ A descrição da ponte propõe transportar o leitor àquele cenário e enfatiza a “ideia do belo espetáculo de que gozam os que contemplam da margem do rio, a certa distancia, esta obra grandiosa, que, sendo começada em abril de 1859, achou-se concluída em março de 1861, fazendo honra a quem a executou e ao país que a possui”.⁵²

Dividindo o tempo da viagem em antes e depois do almoço, a narrativa parece ganhar mais personagens no segundo período. A partir de Três Barras surgem os barões, os grandes fazendeiros e os cafezais. Na primeira localidade na província mineira, Rancharia, o povo e as autoridades locais cercaram a diligência imperial. Em meio à vivas, foi dado o beija-mão.⁵³

Fiel à síntese que inaugura sua narrativa, o jornalista-narrador se utiliza de passagens que demonstrem a ideia de união e dos “milagres” da tecnologia que enaltece um Brasil que busca ser moderno e marca a diferença do tempo vivido da viagem. Em meio ao caminho, a comitiva de viajantes, ao cruzar a estrada velha (Caminho Novo), próximo à fazenda de D. Lina, encontrou com uma tropa de bestas conduzindo café.

Ali se ofereceu viva à nossa contemplação a imagem do passado e do presente, o contraste entre a rotina e o progresso, a antítese completa entre as íngremes ladeiras que – a custo e passo a passo – subiam os burros carregados, vergando sob o peso da carga e da cangalha, tipo fiel das de que primitivamente se serviram os contemporâneos de Pedro Álvares Cabral, e a suave rampa, de uma declividade quase insensível, percorrida velozmente pela diligência moderna, de dia em dia aperfeiçoada de conformidade com a experiência do mundo civilizado.⁵⁴

⁵¹ Ibid., p. 16.

⁵² Ibid. A título de ilustração, transcreveremos a descrição feita da ponte do Paraíba: “A ponte é de ferro laminado, e descansa sobre dois enormes pilares de 1 metro e 80 centímetros de espessura, que se erguem do rio. Cada um dos três vãos entre os pilares e os sapatas tem 51 metros, ou 153 meros reunidos todos três. As vigas de cabeceira, 5 metros e 30 centímetros de altura. Largura entre essas vigas, 5 metros e 50 centímetros. Elevação do soalho sobre as águas ordinárias, 5 metros e 50 centímetros. Altura das colunas das avenidas sobre as mesmas águas, 14 metros. Quantidade de ferro, 300 toneladas. Tijolos, 12. Cubo de madeira empregada no soalho, 78 metros. Engenheiro, o Sr. José Koeller, engenheiro em chefe das obras da estrada aquém Paraíba”.

⁵³ Ibid., p. 20.

⁵⁴ Ibid., p. 12.

O jornalista percebe e contempla o encontro das duas temporalidades que numa espécie de *flash* desafia a tecnologia experimentada naquele momento. Sua narrativa prossegue mas, antes de descrever as minúcias da recepção aos convidados imperiais em Juiz de Fora, Luís Honório descreve as despesas da estrada e explica a diferença no valor de custo de cada légua. Entretanto, ressalta o contexto de aumento de preços e dos salários a serem pagos aos trabalhadores. Ressalta, também, o esmero e a rapidez das diligências; “sem que os passageiros sintam o abalo que experimentaríamos transitando na capital do Império e nas melhores caleças, as ruas calçadas com paralelepípedos”, cenário que parece ultrapassado se comparado àquele apresentado pela alta tecnologia do macadame que remete à estrada.⁵⁵

A vasta descrição dedicada ao cerimonial da recepção nos leva a conjecturar sobre os vários sentidos da conexão que se estabelecia, aproximando a Corte não de Minas Gerais como um todo, mas de uma região específica, um importante pólo produtor de café e alimentos de subsistência mas, também, de uma economia permeada por títulos de nobreza e influências que excedia as fronteiras da província mineira.⁵⁶ De qualquer maneira, a narrativa produzida por Luís Honório busca dar uma dimensão da grandiosidade da própria estrada. Se por um lado, a estrada representava uma conexão inquestionável entre a Corte do Império e a província de Minas Gerais, representada por sua corte interiorana, reforçando as figurações de uma sociedade monárquica; por outro, a estrada também inaugurava, sorratamente, um novo tempo, o da modernidade. Sem dúvida, a União e Indústria trazia em sua essência a necessidade de modernização do Império e se tornava, naquele momento, seu grande ícone. A decisão de narrar cada passo do cerimonial, da suntuosidade do evento, de citar cada nome e cada detalhe da elegância dos jardins e do paço imperial preparado por Mariano Procópio Ferreira Lage enaltece a todos os envolvidos, como uma espécie de torvelinho que os lançam a um outro Brasil, num outro tempo, moderno e civilizado. Este era o país que nascia junto com a União e Indústria e que se chocava com a escravidão que o rodeava. Escrevendo para um jornal amparado pelo Partido Conservador e pelos antigos saquaremas fluminenses, a narrativa ganha contornos dramáticos uma vez que em meio a esse desencontro de temporalidades o jornalista precisa reafirmar um dado

⁵⁵ Ibid., p. 24. A diferença do valor de custo de cada légua foi pontuada da seguinte forma: em 1853 estimou-se o custo em 317:760\$000 que acrescido de juros chegaria a 336:000\$000. Com os aumentos nos salários dos trabalhadores o valor chegou a 380:000\$000.

⁵⁶ GENOVEZ, P. F. A viagem enquanto forma de poder: a viagem de d. Pedro II e a inauguração da rodovia União e Indústria, em 1861. *Tempo*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 5, 1998, p. 161-180.

discurso fundador do Império, defensor da monarquia, pautado na ordem/unidade e na disseminação da civilização.

b) A Estrada traduzida pelo Imperador

No esforço narrativo do Imperador identificamos em sua primeira frase uma síntese da viagem: “Estação de Juiz de Fora 6 $\frac{3}{4}$ da noite.” Em sua caderneta o dia anterior termina com a leitura do relatório da companhia e com reflexões sobre discussões ocorridas no Senado. Em seguida, a abertura do dia 23 de junho de 1861, aparece uma síntese resumida em sua primeira frase que mais nos parece uma provocação do Imperador. Ora, se todo narrador precisa de uma sequência de fatos que legitime e torne o evento reportado verídico e real, porque o D. Pedro II começa sua narrativa com a chegada à Estação de Juiz de Fora? Podemos a partir de esta indagação levantar outras questões: será que ao narrar para si mesmo o evento D. Pedro não sentiu necessidade de relatar fatos que justificassem sua reportabilidade? Ou será que o evento fora tão incomum e inesperado que não havia no horizonte pretérito do Imperador fatos que o justificasse?⁵⁷

Não há cenário e nem sentido/finalidade prévios. Nenhuma referência é feita aos preparativos e ao desenrolar da viagem como era comum acontecer em outras narrativas produzidas pelo Imperador. De fato, como já afirmamos no item anterior, D. Pedro sempre fora meticuloso e detalhista nas descrições de suas viagens. Em certa medida, podemos caracterizá-lo como metódico, registrando passo a passo o que fora visto, vivido e experimentado. Tudo, sempre, numa sequência linear de tempo, iniciando-se pelo horário de saída e início de cada viagem. Porque um perfil tão metódico contaria uma viagem a partir de seu fim?

Sem qualquer preocupação com linearidade temporal, o Imperador primeiro descreve uma parte da quinta de Mariano Procópio que lhe serviria de Paço. Ele a relaciona a lugares de banhos na Alemanha e ressalta a beleza do jardim em estilo inglês e a elegância dos edifícios. D. Pedro parece estabelecer primeiro um cenário em seu ponto de chegada. Neste momento inicial da narrativa nenhum evento progresso consegue conectar-se à viagem. Podemos imaginar que o cerimonial de recepção talvez tivesse chamado tanto sua atenção que esta experiência tenha tirado o foco do percurso feito entre Petrópolis e a Cidade do Paraibuna. Entretanto, ele também não se detém a descrever o cerimonial. Não

⁵⁷ Ressaltamos que as anotações do dia 23 foram feitas entremeadas com outras atividades que levaram a uma interrupção da escrita imperial. Ele inicia a escrita após o cerimonial de sua chegada, mas o convite para um passeio o leva a interromper sua narrativa.

cita nomes. Não cita o jantar oferecido e nem o vasto cerimonial que o envolveu. Apenas se lembra de relatar sobre a banda de música de colonos tirolezes.

Após sair do local onde o jantar ocorreu, ele se movimentou um pouco pela quinta e segue em direção a uma outra casa, em meio ao jardim. Na casa onde habitou por cinco dias, ele consegue um breve instante para iniciar seu registro na caderneta. É somente neste momento que o Imperador retoma o seu perfil metódico e põe o tempo em uma linha cronológica.

Agora, sim. Ele conta seu dia desde o momento em que acordou, às quatro horas da manhã e que assistiu à missa e entrou na diligência às cinco horas, com o relatório, o mapa e os jornais que não tinha lido. Demonstrou quase uma inveja ao passar pelo arcebispo que podia contemplar as belezas naturais montado em seu burrico. D. Pedro ressaltou que devia correr para chegar de dia na Estação de Juiz de Fora. Num breve percurso, chegando à Estação dos Corrêas, lembrou-se da ponte onde pescou em sua meninice e elogiou a excelente estrada; citou as Estações de Pedro do Rio e da Posse. Nesta última, começou a “gastar banalidades” mostrando sua peculiar amabilidade, autorizando a concessão de esmolas, feita pelo camarista. As marcações das horas vão passando rapidamente na narrativa. Em algumas linhas, o relógio registra as horas parecendo dar voltas mais rápidas, na verdade, D. Pedro narra saltos no tempo para registrar os locais por onde passava: “Parou o carro para todos os outros se porem em ordem e seguiu a caravana às 5 e 12. Parou às 6 no lugar dos Corrêas [...]. Às 6 e 35 estavam já percorridos 24 km, graças à excelente estrada. Com mais uma légua chegou a Pedro do Rio [...]”. Logo em seguida, “[...] às 7 e 10, tendo-se atravessado sobre o Piabanha as pontes do Retiro e da Olaria, com 15m e 40 de vão, e sobre o Bonsucesso confluyente daquele e desse nome de 15m de vão. [...] Às 7 e 20 era preciso andar com o sol. Às 8 parou na estação da Posse [...]”. Nesta última localidade, lamentou não ter aproveitado mais suas aulas de geografia para compreender a formação das enormes montanhas, cortadas pela estrada.

Neste ponto sua narrativa é interrompida: um convite para um passeio noturno e a apreciação da lua. O Imperador retorna do passeio às nove horas e fez seu relato na caderneta. Durante o passeio, “demasiado acompanhado”, o Imperador viu balões e fogos de bengala, o lago e as inumeráveis luzes que se espalhavam pelo jardim. Mais à frente no largo, ouviu novamente a banda que havia citado em sua chegada e se apressa “[...] em dizer, com mais consciência do que a generalidade dos viajantes, que não é de tirolezes, mas de colonos, todos moços, aqui ensinados por um brasileiro, e que trazem chapéu de tirolês”. Novamente, refaz

o cenário de chegada e, em suas palavras, reata o fio de sua história. O tempo volta a dar saltos e o espaço parece desaparecer entre as estações: “Saiu a caravana da Posse às 8 e 12 [...]. Parou na estação da Julioca, que é elegantemente construída [...]. Às 9 menos 18, tendo chegado depois à ponte de Sta. Ana de 45 m de vão às 9 e 5 e à estação de Luís Gomes às 9 e 12 (62km)”. Após uma breve parada em Luís Gomes, sem qualquer comentário segue a narrativa: “Partiu daí às 9 e ½, chegando à ponte de Carlos Gomes de 72 ms de vão às 10 menos 12, e à ponte de Entrerios, que atravessou-se a pé, para melhor vê-la, às 10 e 7. É uma bela obra, ligando as duas margens do Paraíba, com 70 braças de extensão”.

A chegada à estação de Entre Rios, às 10 horas e 37 minutos, o faz recordar-se rapidamente da Câmara da Paraíba e de outros que o aguardavam para o almoço. A viagem seguiu as 11 horas e 20 minutos. “[...] ao meio dia encontrou-se o Paraibuna na fazenda da Cachoeira. Parou no lugar da Serraria, de onde seguiu pouco depois e a 1 e 6 levantou-se a imensa mole de granito chamada de pedra do Paraibuna, chegando daí a pouco à estação deste nome [...]”. Neste ponto, o Imperador comenta que a estrada a partir de Posse não tem o mesmo padrão de qualidade na construção e rapidamente comenta sobre as cachoeiras e pedras encontradas neste trecho, realçando as plantações de café. Ele então continua viagem, agora em solo mineiro, às 13 hora e 36 minutos e retrata a pedra onde fora entalhado o discurso em resposta a Mariano Procópio quando do início dos trabalhos. “Chegou à povoação de Simão Pereira colocada em lugar muito bonito às 2 e 6 e havendo aí arco com meninas e bastantes pessoas, parou, seguindo caminho às 2 ½. Viu-se de novo o Paraibuna, às 3 menos 11, perdendo-se outra vez de vista em Matias Barbosa [...]”. Foram apenas nove minutos na estação do Paraibuna e a viagem seguiu, sendo este rio avistado pela segunda vez às “[...] 4 menos 13” e logo em seguida, às 4 e 27 atravessou-se a ponte do Zampa. “Passou-se a ponte de pau chamada Americana, por ser construída, segundo o sistema americano, às 4 e 35, tendo aí havido antes parada. Às 5 e 2 passou por defronte da cidade de Juiz de Fora, perto do qual há um brejo não pequeno às 5 e 2 e chegando a esta estação às 5 e 12”. Seu único comentário da chegada: “O povo tem acudido todo à estrada, e parece que há alegria em todos”.

É no mínimo curiosa a necessidade de cronometrar precisamente as passagens da viagem. Nas demais narrativas de viagens D. Pedro demonstra a mesma disposição embora discorra com maior detalhamento cada passagem. Apesar da preocupação com a cronometragem verifica-se uma diferença entre a chegada que inicia sua narrativa, marcada em “6 e ¾” e o horário de chegada que escreve ao findar as anotações do primeiro dia de viagem, “5 e 12”. Temos, de fato, alguns pontos a

ressaltar para além da diferença temporal. Há que se ponderar sobre os saltos do tempo e o desaparecimento do espaço; o fluxo contínuo e impiedoso dos minutos que vão escapando do cronometro imperial. O cronograma do Imperador é bem próximo daquele registrado pelo jornalista, embora também haja diferença quanto à chegada, marcada pontualmente, por este, às 17 horas e 30 minutos. Como podemos traçar uma linha que nos leve à experiência vivenciada pelo Imperador que o fez contar uma história circular nas anotações do primeiro dia de viagem, em sua caderneta? Como apreender a sensação dos saltos do tempo e do fim do espaço? Como entender o significado de um fluxo de tempo que mesmo cronometrado corria incessantemente, causando vertigem, ou se quisermos, distorções?

O desafio nesta análise é que o mais significativo acaba sendo o que não fora registrado; a experiência não elaborada; a *performance* da viagem, enquanto evento único e quase inexplicável.⁵⁸ Isto, porque, a *performance* leva a plateia a uma espécie de intercâmbio comunicativo em que as palavras nunca são tomadas em seu sentido literal mas cabe uma interpretação a partir da porosidade textual.⁵⁹ A partir da porosidade deixada na *performance* narrada pelo Imperador, talvez o

⁵⁸ Não estamos tratando o termo performance como sinônimo de desempenho mas numa perspectiva antropológica, conforme TURNER, Victor. Op. cit. p. 90. De acordo com este autor “*Performance* não é mais só um [conceito] étnico e intercultural, histórico ou a-histórico, estético ou ritual, sociológico ou político. Performance é um modo de comportamento, uma abordagem da experiência; ele é um *brincar* [encenar], uma estética, uma diversão popular, um teatro experimental e muito mais. O *drama* social é uma ruptura na superfície da vida social rotineira, com as suas interações, transações, reciprocidades e seus costumes voltados à prática do fazer com que todo o comportamento seja regular e sequenciado de modo ordeiro. Ele [o drama] é impulsionado por paixões, impellido por vontades, desconsiderando às vezes quaisquer referencias racionais. Ainda assim, a razão desempenha um papel significativo nos acordos diante de disputas que podem assumir a forma *sociodramática*. Especialmente, durante a fase de retomada [da normalidade] apesar de aqui de novo alguns fatores não-racionais possam entrar em jogo quando os rituais são *performados* (*performance* aqui então é vista em termos do processo de normalização) para lidar com as dissensões. Em outras palavras, existe ou temos presente uma relação com componentes estruturais cognitivos, afetivos e conotativos daquilo que Dilthey chamou de experiência viva [vivência]”.

⁵⁹ Ainda sobre *Performance* ver BAUMAN, R. *Verbal art as performance*. Long Grove: Waveland Press, [1977] 1984. p. 5. De acordo com Bauman, “a concepção de *performance* desenvolvida aqui é simplesmente uma perspectiva alternativa para os gêneros já familiares da literatura oral longamente estudados pelos folcloristas e antropólogos. É isto, mas ela é [também] como nossos exemplos selecionados ilustram, um fio condutor unificador vinculando gêneros estéticos segregados já demarcados e outras esferas da prática verbal numa concepção da *arte verbal* unida de um modo amplo como um modo de falar. A arte verbal compreende tanto a narrativa mítica como o discurso que é esperado de alguns membros [personagens] da performance que são *sintetizados* segundo variáveis típicas de uma cultura; variáveis estas que devem ser descobertas via etnografia no seio de cada cultura ou comunidade”. Ver também p. 9.

cronometro tenha servido como o único elemento capaz de dar algum tom de veracidade a uma história inusitada, ocorrida na segunda metade do século XIX, em uma monarquia escravocrata, com um Imperador que buscava ser ilustrado em meio a uma sociedade provinciana e atrasada. Formou-se, a partir da estrada, uma espécie de portal mágico, que fez um Império escravocrata se tornar civilizado, moderno, rápido e veloz. A estrada construída representava o avanço tecnológico que esgarçava a mão-de-obra escrava e as toneladas de ferro em cada ponte e a arquitetura desafiadora de cada estação fizeram com que o Imperador se sentisse ao final da viagem na Alemanha, diante de uma banda de tirolezes, sem saber ao certo a que horas, embora cronometrando tudo. A velocidade das diligências transformou doze dias em doze horas e cento e quarenta e quatro quilômetros em um espaço capaz de ser dobrado sem conexão com nenhum evento anterior. Talvez esta tenha sido a maior dificuldade do Imperador: relatar um evento que, se pensado em comparação ao tempo gasto na viagem anteriormente (dez a doze dias), poderia ser considerado numa perspectiva de instantaneidade, como talvez tenha tentado demonstrar na sua primeira frase-síntese; sem sair, chegou!! Para explicar como tudo aconteceu, a narrativa dá saltos espaços-temporais. O tempo se dilata e parece maior na chegada, afinal, como poderia ainda ser “5 e 12”? Era mais razoável que fosse “6 e $\frac{3}{4}$ ”. As pontes vão surgindo em toda a narrativa como uma metáfora da própria estrada: uma ponte entre dois mundos; entre o passado e o futuro; entre a tecnologia e a escravidão; entre as bestas e a velocidade; entre os despenhadeiros antes existentes e a estrada pavimentada; entre a hora da partida e da chegada.

A dificuldade de expressar em suas anotações o que se passara leva o Imperador a alterar seu estilo de registro e, ele próprio nos fornece pistas que revelam uma certa alteração da consciência ao refazer sua apreciação quanto à banda de supostos tirolezes. Esta alteração pode ser compreendida e apreendida se levarmos em consideração que a experiência da viagem e da velocidade empreendida pôs em xeque as noções de tempo e espaço do Imperador. Tais noções são variáveis antropológicas, figuradas a partir de padrões socioculturais. É a figuração espaço-temporal que situa o indivíduo na temporalidade e na espacialidade que lhe é peculiar e que lhe permitem reconhecer e legitimar o mundo a sua volta. Num estado alterado de consciência o indivíduo perde seus referenciais e passa a não reconhecer o tempo e o espaço vividos. Esta alteração subjaz às anotações imperiais que não explica de onde veio, nem mesmo como se deu esse transporte; apenas revela sua chegada a outro espaço e num outro tempo.

Considerações sobre os desvelamentos

Para o exercício de tradução proposto não é possível conclusões ou considerações finais. As possibilidades para a finalização deste artigo giram em torno de uma aproximação das representações que a estrada ganhou para os nossos narradores em foco. Se retomarmos a *Pentade* burkeana veremos que os atores envolvidos nas narrativas foram poucos. Na narrativa do jornalista eles ganham nome e fama com a publicação nos jornais da época; na narrativa do Imperador eles são difusos, poucos são nomeados e percebe-se uma seleção criteriosa: só os mais cultos. Entretanto, em ambos, aqueles que realmente fizeram a estrada estão ausentes; no máximo o nome de um ou outro engenheiro responsável.

Um segundo elemento da *Pentade* burkeana, os instrumentos utilizados também diferem: o jornalista estabelece uma narrativa mais técnica, informativa num formato de reportagem. Ele de fato tenta reportar a viagem. O Imperador escreve em um diário. Quanto ao cenário: o jornalista o descreve detalhadamente desde a saída até a chegada, pinçando personagens e situações bem definidas. No diário imperial não há um cenário de partida e pouco se sabe dos vários cenários da viagem. O único a ser tecido com mais afinco remete o leitor à Alemanha ou aos jardins ingleses. No quarto elemento da *Pentade*, a ação. Eles escrevem. O jornalista para um jornal vinculado ao Partido Conservador e sua síntese narrativa não deixa dúvidas que em 1861 os interesses mais prementes do governo e do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas não só é modernizar o país mas também criar meios de articular e interligar suas várias províncias, melhorando e facilitando o escoamento da produção. Mas, fica a pergunta: o que realmente a estrada estava ligando? Apesar de justificar os altos custos da construção, enfatizando a conexão entre as províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, na verdade, a despesa da viagem nos permite refletir sobre quem de fato teria condições de realizar tal conexão e pagar pelo transporte de carga efetuado pela estrada. Não foi por acaso que a Companhia União e Indústria já apresentava uma situação deficitária em 1863 e logo sofreria a concorrência dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II.⁶⁰

Quanto ao objetivo de cada um, cabe o mesmo questionamento: porque é necessário reportar a inauguração a uma plateia? Se o Imperador tivesse escrevendo não para si mesmo mas para uma outra plateia, teria registrado sua experiência da mesma forma? É neste sentido que temos que recuperar a subjetividade de nossas fontes. Retomando Dilthey, o

⁶⁰ BASTOS, W. de L. Op. cit., p. 131-133.

jornalista tenta explicar para sua plateia o que era a União e Indústria; o Imperador procura compreender, elaborando sua experiência a partir de uma escrita para si mesmo. Ambos se complementam no exercício hermenêutico proposto por Ricoeur, permitindo a dialética entre a explicação e a compreensão. A partir deste ponto, a *performance* da inauguração ganha sentido uma vez que o ritual demarca um tempo e cria uma identidade. Ambos tentam narrar e frisar um novo tempo e relacionam os atores à estrada, cenário privilegiado do ritual encenado, forjando inclusões e exclusões. Assim, a *performance* compreende todo o conjunto de fatos desde os contratos firmados até o momento da inauguração com todo o aparato simbólico da monarquia. Ela se conecta ao acontecimento da construção da estrada que permanecerá através dos tempos, por meio de seu traçado. Dado que tudo foi encenado a realidade e o cotidiano da estrada em nada podia refletir o Brasil o que a levou a uma situação deficitária rapidamente, acabando suplantada pela estrada de ferro.

Em síntese, podemos apontar dois tipos de narrativa: uma de caráter mais performático no diário do Imperador; a outra mais próxima de um relato técnico. De qualquer maneira, elas se apresentam com o objetivo de tocar as pessoas. Isto porque “as histórias têm a capacidade de despertar a imaginação das pessoas; elas fazem não só que o invisível seja visível, mas até chamativo. Por isso, as histórias despertam emoções.” No caso do Imperador, podemos imaginar que o diário é muito mais um momento de elaboração de suas experiências que um momento de escrever informações, como ocorreu no caso do jornalista.⁶¹

Mas, como estas histórias/narrativas, afinal traduzem a estrada? Indiciariamente podemos aventar que a estrada narrada por nossos informantes não tinha de fato conexão com o Brasil; era, na verdade, uma estrada para o futuro.⁶² Os dois relatos narram e mostram um Brasil inexistente. Esse Brasil moderno, rápido e veloz exige a marcação de uma temporalidade que só poderia ser vivenciada no percurso da estrada, pelos viajantes. Talvez por esse motivo essa viagem tenha sido tão descrita e propagada como vimos no início deste artigo. A viagem permitia a um indivíduo experimentar outra temporalidade: a modernidade. Cabe ressaltar que o preço da viagem completa reservava esta experiência para um grupo seletivo e permitia vivências parciais para aqueles que podiam pagar para circular em pequenos trechos.

⁶¹ Cf. FRANK, A. W. *Letting stories breathe: a socio-narratology*. Chicago: University of Chicago Press, 2011. p. 40-41.

⁶² Este argumento: “Estrada para o futuro”, foi utilizado para dar título à mostra fotográfica organizada pela Fundação Museu Mariano Procópio.

Na linguagem objetiva do jornalista a descrição detalhada tenta impedir qualquer rachadura na realidade que se quer propagar. Só em algumas brechas percebemos que a estrada do futuro existe, mas está fora do Brasil. Num breve instante, as bestas aparecem, a tropa, as lembranças dos contemporâneos de Pedro Álvares Cabral etc. O Imperador tenta lidar com este tempo futuro contando para si mesmo a experiência vivenciada. Ele o faz, provavelmente, como um recurso para se localizar no próprio tempo. Os detalhes quantitativos, marcando freneticamente o tempo, na verdade, são empregados para qualificar a estrada. Em suma, a estrada não conecta somente duas províncias, ela estabelece uma ponte temporal entre o futuro e o passado. Ela é um pretexto incontestável que mostra o que o Brasil monárquico não conseguia ser. As narrativas desvelam um sonho, mas velam a realidade.

Recebido em: 16 de outubro de 2015.

Aprovado em: 18 de março de 2016.