

A vida social da diligência Mazeppa

Mário Chagas*

Claudia Storino**

RESUMO

O artigo é dedicado a uma análise sobre a vida social da diligência Mazeppa, meio de transporte do século XIX, pertencente ao Museu Imperial, que hoje se encontra exposto no Museu Rodoviário de Mont Serrat, distrito do município de Comendador Levy Gasparian – RJ. Os autores trazem à baila dois projetos de memória que têm esse objeto museológico como alvo de disputa. Um é relacionado à estrada União e Indústria que ligava as cidades de Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora (MG), percurso realizado pela diligência, cuja uma das estações foi o local de instalação do referido Museu. Outro é ligado ao Museu Postal, a ser criado em Brasília, onde a diligência comporia parte da narrativa sobre os transportes utilizados nos serviços dos Correios. A partir da análise desses dois projetos, os autores mapeiam os possíveis impactos que a transferência do objeto para Brasília podem causar à população de Mont Serrat, uma vez que houve construção de identidade local a partir das relações estabelecidas entre o objeto no Museu e a comunidade.

PALAVRAS-CHAVE

Diligência Mazeppa, Mont Serrat, identidade.

ABSTRACT

The social life of the Mazeppa Diligence.

This article is an analysis on the social life of the Mazeppa diligence, a means of transportation (a four-wheeled public stagecoach) from the XIX century. The Mazeppa Dilligence described in the article belonged to the Museu Imperial and today can found in the Museu Rodoviário in Mont Serrat, municipal district of Comendador Levy Gasparian – RJ. The authors discuss two projects on the memory of this museum object. One is related to the União e Indústria highway that joined the cities of Petrópolis (RJ) and Juiz de Fora (MG), a trajectory carried out by the diligence, where one of the stations was once the Museum installation. The other is related to the Museu Postal that is being built in Brasília, where the diligence is part of the narrative of transportation that was used in the Mail service. With the analysis of these two projects the authors imagine the possible impacts that transferring the object to Brasília could cause to the Mont Serrat population, since local identity was built on established relations between the object in the Museum and the community

KEYWORDS

Mazeppa diligence, Mont Serrat, identity.

Introdução

Ma localidade de Mont Serrat, distrito do município de Comendador Levy Gasparian, no Estado do Rio de Janeiro, em trecho remanescente da primeira rodovia macadamizada¹ do Brasil, situa-se o Museu Rodoviário. Em lugar de destaque, no centro de uma sala especial, encontra-se, nesse pequeno museu, uma diligência preta e amarela, de grandes rodas raiadas, com capacidade para 14 passageiros. Nas laterais do compartimento de passageiros, situado ao centro do veículo, há uma faixa com uma inscrição que indica o seu percurso original: Petrópolis - Juiz de Fora. Nas portas, abaixo dessa faixa, em letras maiúsculas, está pintada a palavra "MAZEPPA".

Em 2005, por dever de ofício, subimos a serra para rever o Museu Rodoviário, examinar a Mazeppa e escutar a comunidade de Comendador Levy Gasparian. A viagem foi tranqüila e em menos de duas horas chegamos ao distrito de Mont Serrat, onde encontramos representantes do poder público, visitamos o museu e proseamos com representantes da comunidade local. Em nossa pauta destacava-se um item: a disputa que nos últimos dois anos vem sendo travada em torno da diligência Mazeppa. Seu "proprietário",² o Museu Imperial, localizado em Petrópolis, quer retirá-la do Museu Rodovi-

* Mário Chagas é poeta, museólogo, doutor em Ciências Sociais (Uerj), professor adjunto da Unirio - com atuação na Escola de Museologia e nos Programas de Pós-graduação em Memória Social e em Museologia e Patrimônio – professor convidado da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias e Coordenador Técnico do Departamento de Museus e Centros Culturais do Iphan.

** Claudia Storino é arquiteta, especialista em conservação e restauração de bens culturais, mestrande do Programa de Pós-graduação em Memória Social (Unirio) e Coordenadora do Núcleo de Arquitetura e Museus do Departamento de Museus e Centros Culturais do Iphan.

ário – que, há mais de três décadas, tem exercido o direito de exposição e o dever de conservação da diligência – para emprestá-la ao Museu Postal que será implantado em Brasília. Como justificativa da transferência da diligência para o Planalto Central, o museu “proprietário” adotou o argumento de que a Mazeppa teria servido para o transporte de malas postais. A radicalização desse discurso de verdade autorizou o rebatismo da diligência como Carro Postal Mazeppa.

Ao retornar dessa viagem etnográfica algumas questões nos acompanhavam: é fato que a Mazeppa está em disputa, mas que significado tem essa disputa? Que significado tem Mazeppa no coração dessa guerra, no centro dessa batalha por um ícone de memória? Qual é a importância dessa diligência? E afinal, o que significa Mazeppa? Por que essa diligência tem esse nome?

As reflexões aqui alinhavadas levam em conta essas questões e buscam compreender o drama e a vida social³ de uma diligência batizada com o nome de um personagem histórico que viveu episódios dramáticos e inspirou variadas narrativas.

Mazeppa e a grande guerra do norte

No início do século XVIII a Europa presenciou a “grande guerra do norte”, gerada por disputas de território entre a Suécia – governada pelo rei Carlos XII –, a Rússia – governada pelo czar Pedro I – e seus respectivos aliados.

Em 1709, na cidade de Poltava, na Ucrânia central, travou-se a mais importante batalha desse conflito que marcou o declínio da Suécia como grande potência e a ascensão da Rússia. Nessa batalha os cossacos ucranianos, sob a liderança de Ivan Mazeppa, lutaram contra os exércitos russos.

Até 1708, Ivan Mazeppa apoiara a Rússia, mas as medidas políticas adotadas pelo czar, de anulação da autonomia ucraniana e de abolição dos privilégios cossacos, levaram-no a lutar pela independência da Ucrânia e a aliar-se aos reis da Polônia e da Suécia numa coalizão contra a Rússia. No verão de 1709, na famosa batalha de Poltava, Ivan Mazeppa e seus aliados foram derrotados. Nesse mesmo ano, velho, doente e acompanhado pela memória da derrota, Mazeppa faleceu na Moldavia.

Ivan Mazeppa nasceu em 1639, quando a Ucrânia estava sob domínio da Polônia e foi educado na corte do rei polonês. Na Ucrânia, assumiu vários postos e em 1687 foi eleito chefe de estado pelo Conselho Cossaco. A economia, a literatura, a pintura, a arquitetura, a educação e a ciência ucranianas prosperaram sob o seu governo. O seu programa político centrava-se na idéia de um estado único pan-ucraniano.

Apesar de existirem opiniões controversas a seu respeito, Mazeppa transformou-se num símbolo da independência da Ucrânia, onde o período de seu governo é conhecido como a Renascença Mazeppa.

Mazeppa e a autonomia das narrativas

Artistas românticos interessaram-se de modo especial pela narrativa de um episódio lendário da vida de Mazeppa, popularizado pelo memoria-lista polonês J.C. Pasek. Em sua *História de Carlos XII*, publicada em 1731, Voltaire narrou esse episódio dramático, segundo o qual Mazeppa teria tido um envolvimento amoroso com uma nobre polonesa casada. Como castigo, teria sido atado, nu, às costas de um cavalo selvagem, que depois de açoitado, fora solto e partira em disparada, sem destino certo. Sobrevivendo ao castigo, Mazeppa teria sido resgatado por cossacos nas estepes ucranianas e tornar-se-ia posteriormente seu líder. O episódio romântico e o caráter épico do herói instigaram ao longo do tempo a imaginação de escritores, pintores e compositores.

Russos e ucranianos tiveram, por motivos históricos, opiniões divergentes a respeito de Mazeppa: para uns ele foi grande herói e estadista; para outros, traidor. Essa é, por exemplo, a versão do escritor russo Alexandr Pushkin, em seu poema *Poltava*, de 1828. Com base nesse poema Tchaikovsky compôs uma ópera, estreada em 1884 no teatro Bolshoi, apresentando Mazeppa como vilão.

Na Inglaterra e na França, predominou a versão heróica do personagem. Em 1819, Lord Byron publicou o poema *Mazeppa*, inspirado na narrativa de Voltaire. Alguns anos depois esse poema foi adaptado para o teatro por Henry M. Milner e deu origem ao hipodrama *Mazeppa; ou o cavalo selvagem da Tartária*, de estrondoso sucesso nos circos fixos, muito populares na Inglaterra do século XIX.

Na França, em 1820, Théodore Géricault e Eugène Delacroix pintaram Mazeppa e, no Salão de 1827, Louis Boulanger apresentou *O Suplício de Mazeppa* e Horace Vernet expôs *Mazeppa e os lobos*. O apelo popular e o caráter romântico do personagem levariam Victor Hugo, dois anos mais tarde, a publicar o poema *Mazeppa*, que, por sua vez, daria origem ao poema sinfônico do mesmo nome, composto em 1840 por Franz Liszt. Em 1862, foi apresentada pela primeira vez a cantata *Mazeppa*, do compositor irlandês Michael William Balfe. A narrativa do drama do herói parecia ter autonomia e ser fonte inesgotável de inspiração e produção de outras narrativas autônomas.

Como se vê, na França e na Inglaterra do século XIX, Mazeppa figurava entre os heróis popularizados por autores ilustres nas artes plásticas, na literatura, no teatro e na música.

Não é, portanto, de se estranhar que diligências – sofisticados meios de transporte do século XIX – amarradas no lombo de cavalos e por eles puxadas em grande velocidade, pudessem ser batizadas com o nome de um herói-vilão de gosto romântico, nacional, internacional e bastante popular no mundo ocidental, e que também viveu seu drama pessoal amarrado no lombo de um cavalo.

Mazeppa e a estrada União e Indústria

Ligando as cidades de Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora (MG) foi construída, na segunda metade do século XIX, a primeira estrada macadamizada da América do Sul. A iniciativa, apoiada por Pedro II, coube ao seu amigo, o comendador Mariano Procópio Ferreira Lage. O empreendimento foi iniciado em 12 de abril de 1856 e inaugurado com a presença do imperador em 23 de julho de 1861.

A estrada de 144 km e as diligências importadas da Inglaterra, capazes de alcançar a extraordinária velocidade de 20 quilômetros por hora, revolucionaram o transporte rodoviário no Brasil. O poder econômico atribuído a essas diligências e o lugar de destaque que ocupavam no imaginário social revelam-se em pelo menos dois pontos: elas figuravam nas ações da Companhia União e Indústria, lançadas em 1873, e também no brasão da cidade de Juiz de Fora, onde estão até hoje imortalizadas.

Ao longo do trajeto Petrópolis - Juiz de Fora estavam distribuídas 12 paradas ou “estações de muda”, nas quais as parelhas eqüinas que puxavam a diligência eram trocadas. O trajeto romântico e a empreitada heróica foram registrados pelo fotógrafo alemão Revert Henrique Klumb, resultando num pioneiro guia de viagem pelo Brasil: *Doze Horas em Diligência – Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*, publicado em 1872, em edição litográfica de J. J. da Costa Pereira Braga. A primeira versão, manuscrita, dedicada à imperatriz Thereza Christina, data de 1870, e encontra-se no Arquivo Histórico do Museu Histórico Nacional.

A partir de 1875, com a chegada da ferrovia a Juiz de Fora, a estrada União e Indústria entrou em declínio e passou a sofrer alterações. Já no século XX, no final dos anos 50, a construção da hidrelétrica do município de Alberto Torres inutilizou grande trecho da estrada e obrigou a construção de uma variante. Na década de 80, a construção da BR-040 incorporou e destruiu parte da antiga estrada. Das 12 estações de muda, restou apenas a oitava. Foi nessa oitava estação que, na década de 70, o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) instalou o Museu Rodoviário, com o apoio museológico e museográfico do Museu Histórico Nacional. Ainda hoje, restam diversos trechos da estrada União e Indústria nos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais à espera de processos de tombamento e de ações dinâmicas de preservação e musealização.

Entre as cidades do Rio de Janeiro e Juiz da Fora houve um tempo em que se consumia mais de três meses de viagem; hoje, em viagem por transporte terrestre – tanto por automóvel, quanto por ônibus – leva-se menos de três horas. Conclusão que se precipita: a velocidade de deslocamento no trajeto em questão aumentou cerca de 800 vezes. Essa é uma evidência concreta da aceleração do tempo, do encurtamento do espaço e, no meio de tudo isso, da importância para o mundo contemporâneo da narrativa romântica, heróica e mítica de Mazeppa.

O drama social da diligência

A diligência Mazeppa do Museu Rodoviário é, sem dúvida, o seu objeto de impacto, a sua peça de referência e resistência. Por ela, a comunidade do distrito de Mont Serrat é capaz de se pôr em armas; ela é âncora de aspectos fundadores da memória social da região; ela é a identidade do museu e o

museu, por seu turno, é a principal referência cultural do distrito de Mont Serrat e, quiçá, do município de Levy Gasparian.

Fabricada na Inglaterra em meados do século XIX e adquirida especialmente para circular na estrada União e Indústria, a diligência Mazeppa chegou ao Brasil em tempos de romantismo. A popularidade e a autonomia das narrativas referentes ao herói-vilão Mazeppa não tinham fronteiras, seu drama parecia ser universal e permeava, sobretudo, o mundo dominado pela denominada cultura ocidental.

Amarrada ao lombo de parelhas eqüinas treinadas, trocadas de tempos em tempos, a diligência Mazeppa fazia em meio dia, como foi indicado, o percurso entre Petrópolis e Juiz de Fora. Aposentada após o declínio da estrada União e Indústria, a diligência permaneceu por algum tempo com herdeiros do comendador Mariano Procópio.

Pode-se bem imaginar que, no hiato de tempo entre sua última viagem comercial e o dia em que foi encontrada numa fazenda da região, a diligência Mazeppa tenha gradativamente se tornado veículo obsoleto, coisa velha, traste sem serventia, curiosidade, fragmento de memória, relíquia. Encontrada na fazenda onde estava encostada, foi transferida para o Museu Histórico de Petrópolis e, com o fechamento deste, para o Museu Imperial, de onde saiu em 1970 para o Museu Rodoviário.

É possível imaginar ainda que a viagem, a diligência e a estrada de que tratamos compusessem uma grande sinfonia romântica, da qual resta o expressivo fragmento composto pela oitava estação de muda, pelo pequeno trecho remanescente da estrada e pela própria diligência transformada em campo de batalha.

Difícilmente poderíamos imaginar que a diligência Mazeppa, mais de 100 anos depois de sua fabricação, mais de 100 anos depois de sua aposentadoria, mais de 290 anos após a batalha de Poltava e com mais de 30 anos de vida social aparentemente calma no Museu Rodoviário, voltasse a ocupar um lugar de destaque num drama social que envolve pelo menos três museus: Museu Rodoviário (instituição que a abriga), Museu Imperial (seu “proprietário”) e Museu Postal dos Correios e Telégrafos (instituição em fase de criação, em Brasília, e para a qual a direção do Museu Imperial deseja transferir a diligência Mazeppa).

A disputa entre esses três museus, o drama social vivido pela diligência e a sua relação paradigmática e sintagmática com a narrativa do herói-vilão sugerem que o mito de Mazeppa, além de ter força poética, tem grande conexão com a atualidade e grande poder de contaminação.

Notas

- 1 Tipo de pavimentação inventada pelo escocês John Mac Adam.
- 2 Em lugar de "proprietário" talvez gostássemos de dizer "fiel depositário", uma vez que se trata de bem público, de um acervo da união e que, portanto, pertence ao povo brasileiro.
- 3 Cf. CHAGAS, Mário e SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. A vida social e política dos objetos de um museu. *Anais do Museu Histórico Nacional*. Rio de Janeiro, v. 34, p.195-220, 2002.