

PONTES COLONIAIS: HISTÓRIA E RESTAURAÇÃO DA PONTE DE CANTARIA DE ANTÔNIO DIAS EM OURO PRETO, MINAS GERAIS

Fabiano Gomes da Silva¹
Carlos Alberto Pereira²
Flávia Fonseca Fortes³
Rodrigo Fina Ferreira⁴

RESUMO

A intervenção em bens históricos sempre se reveste em um momento de encontro entre o passado e o presente. É o momento de perscrutar uma técnica e um saber tradicional, que muitas vezes se apresentam arredios às necessidades da atual racionalidade. Oportunidade para se entender os diferenciados usos e reapropriações sociais e culturais desses objetos ontem e hoje. Por isso, esse artigo pretende abordar a restauração de uma ponte colonial e algumas interfaces existentes entre história e restauração. Pensar a importância desses monumentos para as sociedades que os criaram, bem como a utilidade que eles têm para nós. O projeto cantaria da UFOP participou na restauração e manutenção da cantaria com a equipe formada pelo mestre José Raimundo Pereira, aprendizes da oficina Francisco Bárbara de Oliveira e Celso de Souza Amarante Junior.

PONTES COLONIAIS: OBRAS PÚBLICAS EM VILA RICA SETECENTISTA

A descoberta e a ocupação das Minas foram etapas decisivas para a colonização do interior e para a experiência urbana dos colonos na América Portuguesa. Povoações e vilas de formações compósitas e instáveis surgiram no calor das descobertas do ouro.

Aproximadamente entre trinta e quarenta mil almas transitaram por leitos de rios e encostas dos morros auríferos na região antes de 1710. Essas populações de aventureiros e arrivistas passaram por lenta estabilização somente a partir do crescimento dos primitivos arraiais,

¹ Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG

^{2,3,4} Universidade Federal de Ouro Preto - UFOP

que se constituíram em espaços vitais de vivência religiosa, de prática comercial e de suporte à mineração.

A fundação de Vila Rica (1711), atual Ouro Preto, teve como base os primitivos arraiais de Nossa Senhora do Pilar do Ouro Preto e Nossa Senhora do Antônio Dias, morada dos principais mineiros e negociantes da localidade. Em poucos anos, a dita vila se tornaria sede político-administrativa da Capitania de Minas Gerais e um centro comercial de vulto no Império português. Favorecendo o concurso de importantes autoridades régias, corpos militares, artífices experientes, comerciantes com extensas conexões mercantis e a instalação de instituições chaves, como a Santa Casa de Misericórdia.

Criar a vila foi uma decisão régia para conferir legalidade aos arraiais primitivos e concorrer para a normalidade na exploração do ouro e na cobrança dos tributos. As autoridades metropolitanas e locais intentaram demarcar a presença do Estado com uma série de intervenções urbanísticas nessa rede de arraiais, como a construção de prédios oficiais em local cômodo, pelourinho em pedra, várias pontes e chafarizes em pedra, a abertura de novas ruas, o levantamento de paredões em encostas e uma insistente política de conservação e manutenção dessa infraestrutura em quase toda a vila.

A construção de um espaço urbano conveniente para a boa acomodação do comércio e dos súditos favorecia a posse simbólica do território. Os calçamentos, as pontes, os chafarizes, os quartéis, as residências oficiais e os emblemas reais, feitos em material perene, como a rocha da região, ajudavam nesse processo, demarcando a presença visual e física do Estado.

A participação da Câmara mostrou-se decisiva no processo de posse simbólica e normalização da população de Vila Rica. Instituição de natureza política, administrativa e jurídica de manutenção do Império marítimo português, a Câmara também se constituía em órgão importante de defesa dos interesses dos colonos. Assim, ela funcionava como um misto de instituição local e metropolitana, onde se executavam as políticas da Coroa na colônia e se consolidavam mecanismos de atendimento às demandas locais.

A análise da documentação camarária, particularmente dos livros de receitas e despesas da referida instituição, mostra a amplitude

da Câmara no cotidiano da vila e na vida dos moradores. Por isso, coletamos todos os registros de despesas relativas a obras públicas e serviços correlatos (conservação, reparo, pintura, jornais de avaliadores e materiais) contidos nos livros de receitas e despesas. O período utilizado para o levantamento estende-se de 1726 a 1760, faltando apenas os anos de 1730, 1731, 1732 e 1733, por ausência de documentação.

Grande parte das rendas arrecadadas pela Câmara tinha destino certo. Um terço era destinado aos cofres metropolitanos e outra parcela significativa foi utilizada na montagem e na conservação do mobiliário urbano e na promoção de festividades. A título de exemplo, entre 1726 a 1744, os dispêndios em festividades e obras públicas consumiram mais de 65 contos de réis, quase a metade dos 135 contos réis gastos pela instituição nesse intervalo. Anualmente, as despesas para tais finalidades não representavam 30% dos gastos totais, mas essa participação ultrapassou os 50% nos anos de 1726, 1728, 1736, 1740, 1741, 1743 e 1744.

Os montantes movimentados nas festas e nas obras públicas evidenciam a importância delas na primeira metade do século XVIII. Promovê-las fazia parte das atribuições dos membros das câmaras, para preservação da autoridade e maior distinção dos senadores (vereadores), bem como para ostentação da figura do monarca e de seu poder, especialmente nas festas de Corpus Christi e na ereção de dignos símbolos de justiça como o pelourinho, a forca e a Casa de Câmara e Cadeia.

Os gastos específicos em obras públicas tinham participação expressiva no conjunto de despesas do período que vai de 1734 a 1760. O dispêndio de recursos nesse caso variava muito de ano a ano. Às vezes não atingia 10% dos gastos, mas, em alguns anos, como 1741, 1744, 1745, 1755, 1757 e 1758, as obras públicas consumiram 45% ou mais dos recursos da Câmara.

Os valores movimentados para aumento e conservação do mobiliário urbano público (pontes, chafarizes, calçamentos, prédios e outros) foram substanciais no período estudado, atingindo a quantia de 87:958\$719 réis. A construção, reparo e conservação das pontes, chafarizes e calçamentos perfizeram mais de 65% das despesas em obras

públicas Esse tipo de serviço se tornou tão recorrente que, a partir da década de 1730, a Câmara passou a fazer a arrematação anual das “conservações das calçadas, fontes e pontes”.

A política de edificação, aumento e conservação da rede urbana executada pelas autoridades locais implicaram a desapropriação de moradas, a remoção de encostas, a construção de muros de contenção, a abertura de ruas e o nivelamento de trechos para melhor acomodar as novas pontes, chafarizes, calçamentos e quartéis. Todas estas intervenções no espaço urbano vilarriquenho se encontram registradas nos autos de arrematações e nos livros de despesas da Câmara, o que nos força a matizar a imagem desordenada e espontânea atribuída a essa vila mineira colonial.

Quanto às pontes, foram equipamentos urbanos decisivos na ligação dos principais aglomerados urbanos da vila, ajudando a transpor córregos e riachos, além de visualizar o tênue limite entre o espaço urbano e o rural. Tanto elas quanto os chafarizes compunham os espaços intra-urbanos de domínio e uso comum, não apenas para abastecer a povoação e transpor córregos e vales, respectivamente, mas para dilatar “o restrito circuito público”. Assim, serviam como *locus* de sociabilidade e circulação de conhecimentos, notícias, gostos e culturas, utilizados por livres e escravos. Inclusive, algumas dessas pontes (Antônio Dias, Barra, Casa dos Contos) foram concebidas com bancos que deveriam ser utilizados tanto pelos transeuntes quanto pelos devotos nas celebrações religiosas.

Antes de 1740, as pontes eram confeccionadas de madeira. As constantes despesas para a conservação e as dificuldades em restringir o uso das pontes de madeira por carreiros com seus pesados carros de boi motivaram a edificação de pontes em materiais pétreos dos morros da vila. Durante todo o século XVIII, foram erguidas por volta de dezoito pontes, entre grandes e pequenas, em arcos romanos plenos ou abatidos.

Os gastos com novas construções em pedra e cal, reedificações e reparos chegaram a 18:530\$044 réis, o que também incluía as despesas relativas à compra e à demolição de residências particulares que atrapalhavam a fatura das pontes, como foi o caso de algumas residências nos bairros Caquende e Antônio Dias.

A primeira ponte de pedra de cantaria a ser edificada foi a de São José, que transpõe o córrego de Ouro Preto ou do Xavier. Arrematada por Antônio Leite Esquerdo, a construção teve início em 1744, com término no ano seguinte. Essa obra foi arrematada pela quantia de quatro mil cruzados e cento e cinquenta mil réis, vindo a sofrer um acréscimo que custou mais 650\$000 mil réis. Os pagamentos seguiam o ritual costumeiro de três parcelas, sendo uma no início da obra, outra quando o arco da ponte estivesse terminado e a última quando os avaliadores verificassem a adequação da obra executada ao risco fornecido pela Câmara. É também chamada de Ponte dos Contos, por se localizar perto da Casa dos Contos.

Outro destaque é a ponte do arraial de Antônio Dias, por ser a mais ampla e artística, sendo construída com dois arcos romanos. Em 1755, ocorreu sua arrematação para Manuel Francisco Lisboa, que ofereceu um lance de onze mil cruzados e seiscentos mil réis, mas, por termo de cessão, a obra foi entregue ao pedreiro Antônio da Silva Herdeiro e seus fiadores, Isidoro Leite Esquerdo e João Amorim Pereira.

Os novos construtores deveriam executar a obra conforme a planta e as condições fornecidas pela Câmara. Por isso, a ponte foi construída em alvenaria de pedra e cal, com boas juntas, possuindo dois arcos de pedra da região do Itacolomy, pedra rígida e toda ela lavrada a picão miúdo, medindo cerca de 5 m de vão e 7,4 m de altura, do leito do rio até o fecho do arco. O parapeito, que também usou a mesma pedra lavrada a picão miúdo, foi colocado acima da primeira fiada de lajes de bueiros construídas sobre o enchimento dos vãos das paredes. Para o preenchimento dos vãos utilizava-se o cascalho do córrego da ponte. Além disso, todas as juntas dos parapeitos na fiada de cima seriam com grampos (“gatos”) de ferro, chumbado e embutido na cantaria.

O calçamento da ponte seria feito sobre uma camada de barro seco, por cima do cascalho, onde as águas pluviais pudessem alcançar os bueiros embutidos na fiada do lajeado encontrado por baixo dos parapeitos. A ponte tanto de um lado quanto do outro teriam suas paredes rebocadas (embutidas) com cal e areia até a altura da faixa dos parapeitos.

Usualmente, a Câmara publicava edital de arrematação para edificação e/ou reparo das pontes, chafarizes e demais obras, confiando-os a renomados arrematantes, pedreiros e mestres-de-obras. Vencia a concorrência quem oferecesse menor preço e se comprometesse com seus bens ou de seus fiadores a concluir a obra no tempo previamente estipulado. O arrematante quase sempre executava a obra sob orientação de um risco (planta ou desenho) e das condições — conjunto de cláusulas sobre tipos de rochas, quantidade de bicas, formas de vedação das canalizações etc. — fornecidas pelo contratante.

A não satisfação da obra e/ou dos prazos acarretava impedimentos legais tanto para quem arrematava quanto para quem se vinculava ao contrato como fiador do arrematante. O pedreiro Antônio Leite Esquerdo foi preso por não terminar no prazo a ponte de madeira no bairro da Barra. Mesmo alegando o excesso de chuvas, o referido arrematante somente foi libertado quando se comprometeu a terminar a obra em uma semana. Os fiadores do ausente arrematante das calçadas e quartéis, Antônio Ferreira de Carvalho, também foram autuados e presos por não concluírem as obras que tinham assegurado.

Por outro lado, os construtores/arrematantes deveriam organizar-se para atender as construções e os reparos do mobiliário público (pontes, calçamentos, chafarizes e quartéis) requeridos pelo maior cliente de Vila Rica até 1760, a Câmara. Assim, a constituição de uma oficina com escravos, ferramentas, materiais (ferro, madeira, pedra) e equipamentos (carros de boi, guindastes) era um passo importante, pois, quando impulsionada pela contratação de trabalhadores livres, permitia a seus proprietários atenderem tais condições e, ainda, abrirem várias frentes de trabalho ao mesmo tempo.

Era considerável o investimento para a montagem de oficina capaz de satisfazer os contratos firmados com grandes clientes como Senado da Câmara, irmandades religiosas e particulares, o que somente poucos construtores conseguiram fazer. Especialmente pelo perfil escravista das equipes de trabalho dos renomados arrematantes de obras públicas no século XVIII em Vila Rica.

Não resta dúvida de que, no período colonial, a construção e conservação das pontes de cantaria facilitavam a circulação de pessoas, carroças, mercadorias e animais pelas ladeiras e vielas da urbe,

concorrendo para o aumento do comércio e para a comodidade e a conveniência dos moradores vilarriquenhos. Isso contribuiu para a ereção de uma vila digna de ser sede política da Capitania das Minas Gerais.

RESTAURAÇÃO DA PONTE DE MARÍLIA

A ponte do Antônio Dias continuou uma importante via de transposição do córrego Sobreira para pessoas, carroças e animais. Entretanto, novas apropriações e utilidades foram acrescidas a essa ponte no período posterior. No final do século XIX, os românticos identificaram nela o cenário ideal para o arcádico amor entre Marília e Dirceu. A ponte passava a ser conhecida como Ponte de Marília ou dos Suspiros, por ser uma das pontes do caminho que levava o ouvidor da antiga Capitania e poeta Tomás Antônio Gonzaga (cujo pseudônimo era Dirceu) à casa de Maria Dorotéia Joaquina de Seixas (Marília). No século XX, a velha ponte colonial foi alçada a condição de monumento histórico nacional por órgãos oficiais dedicados a preservação patrimonial. Registrada no livro do tombamento, a ponte passou a ser parte de uma memória coletiva mediatizada por novas demandas políticas, que buscavam rememorar um período “áureo” da experiência colonial.

Ocasionadas pelas novas apropriações ou não, a ponte passou por intervenções para conservação e pequenos reparos ao longo das décadas. Em 1888, a Câmara pagou a João Gonçalves de Magalhães a quantia de 92\$500 mil réis pelos consertos realizados na ponte. Sendo 50\$400 mil réis destinados aos operários: Américo Ferreira (12 dias por 1\$200 réis), José Felipe (5 dias por 3\$000 mil réis), José dos Santos Freitas (7 dias por 3\$000 mil réis); além de 15\$100 mil réis destinados a despesas com cal e 27\$000 réis destinados a 15 carroças de pedra. Ainda não foi possível avaliar a extensão desta e de outras intervenções realizadas no começo do século XX, acredita-se que não tenha representado serviços de maiores complexidade e interferência.

Na década de 1970 a ponte sofreu intervenções causadas pela CEMIG, que para passar os cabos de energia acabou obstruindo os buzinos e prejudicando a drenagem da água do monumento. Além

disso, foi nessa época que a cruz de cantaria da ponte ficou totalmente destruída após um acidente. Segundo relato do Sr. Teófilo Forte, morador do bairro, a cruz foi puxada por um fio que estava preso à cruz e se enroscou em um caminhão carregando de carvão, causando danos irreparáveis. O Sr. Teófilo Forte, que é carpinteiro, executou a fôrma que serviu para a confecção da nova cruz em concreto, cabendo ao órgão de preservação patrimonial local a guarda dos restos da antiga cruz.

O tempo e as transformações não tardaram em afetar a ponte. O intenso tráfego de veículos pesados e de passeio, a falta de uma política sistemática de manutenção e limpeza, a execução de intervenções sem maiores controles e fatores ambientais contribuíram para danificar e comprometer a estrutura da antiga ponte do Antônio Dias.

Isso motivou a realização da última intervenção feita na ponte do Antônio Dias, que iniciou em setembro de 2001 e concluiu em abril de 2002. Obras bancadas pelo Programa Monumenta, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Governo Federal, além da parceria da Prefeitura Municipal de Ouro Preto, IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), UNESCO e a UFOP. O custo total da obra foi de R\$80.166,16, incluindo os R\$10.000,00 da restauração da cantaria pagos pela Prefeitura.

O objetivo maior desta restauração foi recuperar a drenagem e passeios, a limpeza da cantaria, a remoção da vegetação e o alinhamento do parapeito. Segundo o engenheiro civil Júlio de Grammont, que fiscalizou a obra, esta restauração foi de caráter emergencial

A ponte encontrava com o revestimento dos seus paredões deteriorado ou em estado de deterioração e tomado por vegetação, o que causa infiltrações laterais danificando o próprio revestimento e a argamassa de assentamento das pedras.

A drenagem superficial da ponte se mostrava inadequada. As várias intervenções em seu pavimento originaram o aparecimento de pontos de acúmulo de água na plataforma e a obstrução dos buzinotes em suas laterais. As águas de chuva penetraram pelo pavimento, carregando o enchimento (cascalho) da ponte e provocando o desgaste das argamassas de assentamento tanto das pedras dos paredões como dos arcos.

Os arcos apresentam, em alguns pontos, degradação da argamassa de assentamento causada pela ação do tempo, infiltrações e outros agentes. Também apresenta rachaduras em algumas pedras provavelmente por acúmulo de tensões oriundas do excesso de carga e/ou acomodações na estrutura. Acomodações estas que podem ter se dado tanto por estabilização do solo, quanto por deslocamentos devido a degradação da argamassa de assentamento e excesso de tráfego.

A cantaria do guarda-corpo apresentava desalinhamento, desaprumos e degradação da argamassa de assentamento e rejuntamento em certos trechos. A princípio pensou-se que o desalinhamento tivesse sido causado por um caminhão, mas o seu real motivo foi o crescimento de uma goiabeira. Também alguns elementos de fixação (“gatos”) se perderam ou desgastaram com o tempo. Outros apresentam pequenos danos causados pelo tempo e/ou pela ação do homem, chamando a atenção apenas para um dos pilaretes mais danificados e para a cruz que é feita de concreto e não de quartzito.

Para que a restauração pudesse ser feita foram confeccionadas instalações adequadas às exigências legais, adotadas as normas de segurança para os operários e interditada a ponte durante todo o processo das obras. Estimulou-se a visitação dos moradores em determinados períodos para o acompanhamento da recuperação do patrimônio da comunidade.

Inicialmente retirou-se o meio fio (111,17m), os paralelepípedos (258,59 m²), os passeios, o piso de quartzito (145,31 m²) e o revestimento em argamassa (170,86 m²). Na demolição do meio fio, paralelepípedos e piso foram encontrados vestígios de caixas de drenagem com tubos de pedra sabão (sextavados) em vários tamanhos unidos com cola da época.

Para a extração da vegetação entre os blocos de cantaria, trazidas pelas fezes de pássaros, foi aplicado herbicida (óleo mineral com controlador de vegetação infestante – ARSENA/NA[®]) – (639,68 m²), que após a secagem, em média uma semana, foi arrancada manualmente (639,68 m²).

Entre os blocos de cantaria foram retirados o rejunte (95,99 m²) existente de cimento e areia (o qual foi detectado que estava fora das

normas de restauração) e executados novamente em argamassa (95,99 m²) de cal e areia (1:3).

Foi concluído que as fissuras existentes se deram devido ao trânsito pesado de caminhões e ônibus sobre a estrutura da ponte, os quais geram vibrações, e uma possível acomodação da fundação da ponte. Observado que a ponte não tinha sido calculada para trânsito pesado, visto que no período colonial o tráfego pesado se resumia as carroças carregadas de mantimentos ou pedras.

As fissuras foram limpas com lixadeiras e, posteriormente, receberam resina epoxi fluída (SIKADUR 52 ou similar) – (15,65 m). Nas fissuras mais graves foram empregadas grampos feitos de chapas metálicas (28,00 un) e cravados nos blocos de cantaria revestido com pó de pedra. Igualmente, usamos teodolito para realizar um levantamento planialtimétrico detalhado, nivelamento do greide (formato do tabuleiro), redes, e mapeamento.

Após retirar os paralelepípedos, o meio fio e os passeios, foi removida toda a terra que existia da altura do greide até o topo dos arcos (129,30 m³). A mesma passou em peneiras com tela de 4,8 milímetros para posteriormente ser acondicionada em camadas de 0,20 m em 0,20m compactadas manualmente com soquete. Esta terra compactada mede-se em torno de 0,70 a 1,00m de material peneirado e compactado, recebendo uma mistura de 7% de cal para dar coesão no aterro (117, 30 m³).

Um colchão de brita (2) drenante (12,00 m³) foi executado depois da compactação da terra. O colchão de brita foi coberto com uma lona preta (220,00 m²) para que fosse feito o tabuleiro de concreto, evitando a penetração do concreto na brita. Este tabuleiro de concreto tem uma inclinação de 1% para os lados dos passeios e confeccionado em malha de ferragem Q138 (480,00 kg) e Q238 (970,00 kg) e concreto fck 20 mpa usinado (70,00 m³).

Para a pavimentação em paralelepípedo foi adotada a seguinte norma: colchão de areia grossa sobre o tabuleiro de concreto em uma altura de 0,12m para melhor drenagem. Assim, os paralelepípedos foram assentados sobre o colchão de areia, acompanhando a inclinação de 1% para o meio fio.

Abaixo dos passeios executou-se drenagens com tubulações de PVC de 100mm com 69,95 m de comprimento, onde as mesmas foram ligadas às caixas de passagem e bueiros públicos. Estes tubos foram envelopados com manta de BIDIN e posteriormente aterrados com material drenante (mistura de areia com terra – 1:1). Essa drenagem foi executada para coletar as águas das sub-bases. Logo após o serviço de drenagem, foram assentados os meio-fios. Foram instaladas grades numa distância de 3,00 em 3,00m entre os meio-fios para captação de águas pluviais sobre o calçamento.

A limpeza da cantaria foi feita com sabão neutro (sabão de coco), água e bucha de náilon. Aproveitaram-se os dias chuvosos, em que a pedra estava úmida para realizar a lavagem, sendo que o correto seria primeiramente realizar testes para saber qual o método e material mais apropriado de limpeza a ser utilizado. Em princípios, o objetivo da limpeza em cantarias seria remover todas as substâncias que efetivamente causam o processo de deterioração da pedra ou contribuem para isso, respeitando-se a textura e a cor original. A escolha do método a ser usado dependeria também da natureza das substâncias a serem removidas e do tipo de superfície a ser limpa. Assim, o uso da escova de náilon pode ser utilizado, mas é inadequado em superfícies de pedra muito porosa, pois há a desagregação dos grãos que a constitui.

Foram confeccionados 9 buzínates e restaurado o restante, cuja função primordial é coletar as águas pluviais dos passeios da ponte. Na produção dos novos buzínates utilizou-se o quartzito da região da Estrada Real, que apresenta teor de clorita mais elevado e, como consequência, maior dureza.

Na lateral da ponte fez-se o lixamento da parede (442,15 m²) para recebimento da pintura, cal hidratada e areia (1:3), excluindo os blocos de cantaria.

Para a consolidação das pedras fissuradas do arco da ponte, empregou-se a resina epóxi GROUT V2, de SIKA. Alguns enxertos de acabamento na parte superior do guarda corpo de pedra da ponte foram executados com argamassa de resina e pó de pedra. Embora não tivesse uma má intervenção, melhores resultados seriam proporcionados se os enxertos fossem executados com fragmentos da própria pedra.

Foram recolocados os grampos de ferro (“gatos”) chumbado para união dos blocos de cantaria que servem de parapeito, usando resina no lugar do chumbo. Depois de tudo pronto questionou-se a qualidade do acabamento da fixação dos grampos. Fizeram-se três amostras utilizando produtos variados e ficou acertado que se não estivesse na qualidade exigida seriam realizados novos testes. Sem dar nenhuma explicação foi solicitada a retirada da resina e substituída por chumbo.

A afixação desses grampos nos blocos de cantaria está em fase de pesquisa para observar o comportamento da resina e do chumbo na pedra de quartzito. Esse estudo será para detectar se o chumbo é danoso à pedra ou não. Observa-se que há uma grande ocorrência de trincas nos blocos de cantaria de janelas de igrejas e casarões pela fixação das grades de proteção, o que provavelmente tem a ver com as diferenças de dilatação dos materiais sob efeito das alterações climáticas.

Foi constatada que a rede com tubulação da TELEMAR era encamisada com concreto armado, sendo necessária sua demolição para recolocação. Foram gastos 12m de rede de tubulação TELEMAR e 60m de rede de abastecimento de água da PMOP (Prefeitura Municipal de Ouro Preto).

Identificou-se que as caixas de passagem e a tubulação da rede de energia da CEMIG, não causaram nenhuma interferência danosa na estrutura e reforço da ponte. As caixas estão localizadas à distância dos arcos de forma a não transferir esforços significativos a estes. Além disso, a rede de tubulação está localizada junto ao meio fio, região de baixos esforços e suas dimensões não interfere na concretagem da placa de distribuição de esforços.

A cruz da ponte, hoje de concreto, já esteve em pauta de reunião realizada no gabinete da prefeita Marisa Xavier no dia 23 de julho de 2001 formalizando a indução da confecção da cruz da ponte citando o projeto de Extensão da UFOP para sua execução de cantaria. Sendo sua conclusão não sendo concebida até o presente momento.

CONCLUSÃO

O restauro não deve prescindir da pesquisa histórica, pois ela auxilia no entendimento dos usos que perpassam a trajetória de tais objetos, bem como os saberes e práticas manuseadas pelos seus *autores*. Assim, uma simples ponte se reveste em lócus de novas apropriações e velhos aprendizados. A exemplo, os impactos da vegetação no desalinhamento de blocos de cantaria e as falhas nos sistemas de drenagem dos buzínates poderiam ter sido evitados se houvesse a política de manutenção e conservação das pontes como no período colonial.

Patrocínio: Petrobras, Fapemig, Lei de incentivo a Cultura Ministério da Cultura, FAUF, Fundação Gorceix.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANASTASIA, C. M. J. *et al.* Vila Rica ocupação improvisada. *Oficina da Inconfidência*: Revista de Trabalho, Ouro Preto-MG, ano 01, nº 0, p. 34-35, dez., 1999;
- Arquivo Público Mineiro(APM), Câmara Municipal de Ouro Preto (CMOP) – Documentação Não Encadernada (DNE), cx. 22, doc. 63, 1749.
- APM, CMOP – DNE, cx. 12, doc. 69, 1741 e cx. 13, doc. 06, 1741.
- COSTA, I. D. N. da. *Populações Mineiras*: sobre a estrutura populacional de alguns núcleos mineiros no alvorecer do século XIX. São Paulo: IPE/USP, 1981, p. 28;
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 18ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1982, p. 73-75;
- HOLANDA, S. B. Metais e pedras preciosas. In.:_____. *História Geral da Civilização Brasileira – A época colonial: administração, economia e sociedade*. 3ª ed. São Paulo: DIFEL, 1973, t. 1, v.2, p. 279-81;
- HOLANDA, S. B. de. Metais e pedras preciosas...op.cit., p. 275.

- KLEIN, H. S. *A escravidão africana: América Latina e Caribe*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 83.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. O governo local na América Portuguesa: um estudo de divergência cultural. *Revista de História*, nº 109, p. 34-45, 1977;
- SILVA, M. S. *Poderes locais em Minas Gerais setecentista: a representatividade do senado da câmara de Vila Rica (1760-1808)*. Campinas (SP): Tese apresentada ao Departamento de História/IFCH da Unicamp, 2003.
- SILVA, F. G. *PEDRA&CAL: os construtores de Vila Rica no século XVIII (1730-1800)*. Belo Horizonte (MG): Dissertação (mestrado em História Social), FAFICH/ UFMG, 2007.
- SANTIAGO, C. F. G. *A Vila em ricas festas: celebrações promovidas pela Câmara de Vila Rica (1711-1744)*. Belo Horizonte: C/Arte, FACE-FUMEC, 2003.