



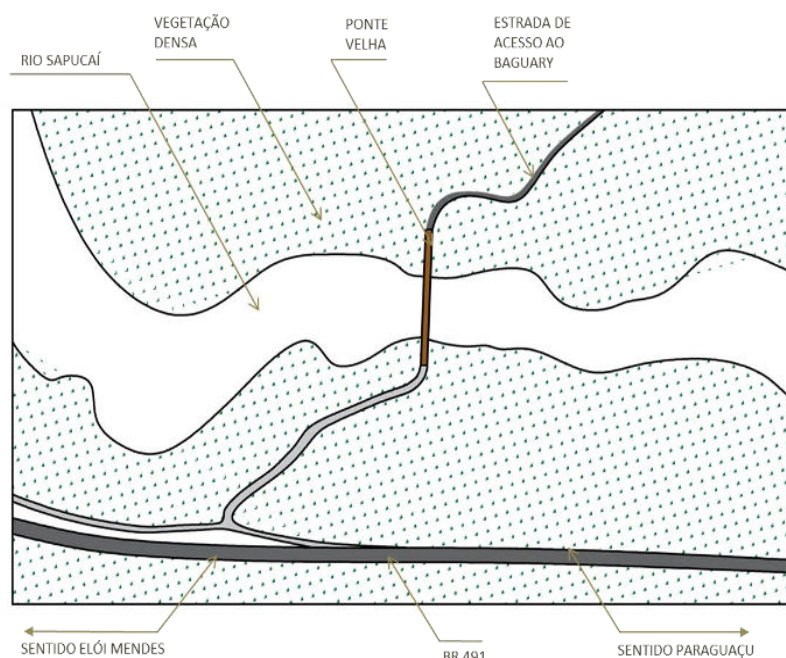
Ficha nova inventariada

Ficha 01 – Ponte Velha do Baguary – BI (Estruturas arquitetônicas e urbanísticas)

Ficha 01 – Ponte Velha do Baguary – BI (Estruturas arquitetônicas)	
01. Município	Paraguaçu
02. Distrito	Sede
03. Designação	Ponte Velha do Baguary
04. Endereço	BR-491, Rodovia do Café, km 213, Baguari, Paraguaçu - MG, 37120-000
05. Motivação do Inventário	
<p>A Ponte Velha do Baguary foi construída entre os anos de 1929/1930 e é representativa de importante patrimônio industrial, pois foi constituída com a técnica do cimento armado. A materialidade do bem traz em si documento histórico dessa técnica e dos materiais da época. Além disso, a Ponte estava inserida num caminho significativo que interligava o Sul de Minas à região de Lavras e ao Circuito das Águas. Essa estrada, utilizada ao longo de muito tempo como via principal, foi preterida com a construção do novo trajeto da BR-491, permanecendo sem pavimentação e tornando-se via de acesso ao distrito de Guaipava e à zona rural de Paraguaçu. Portanto, ela ainda é referencial para os moradores da zona rural de Paraguaçu. Por esses aspectos mencionados e pela relevância histórica, industrial e de infraestrutura viária, a Ponte Velha do Baguary, foi indicada para tombamento como patrimônio material da coletividade de Paraguaçu e pelos mesmos motivos está sendo inventariada.</p>	
06. Propriedade	
Prefeitura Municipal de Paraguaçu	
07. Responsável	
Prefeitura Municipal de Paraguaçu	
08. Situação de ocupação	
Ligação entre dois lados do Rio Sapucaí, como estrada viária.	

09. Análise do entorno – situação | ambiência

O acesso à ponte se dá pela Rodovia BR-491, importante marco divisor que determina o limite na paisagem. Das margens da rodovia até a ponte, o percurso se acontece por meio de uma estrada com aproximadamente 260m, não pavimentada.



Croqui representativo em planta – Acesso à Ponte Velha pela Rodovia BR-491. Croqui sem escala. Luís P. Sarto. Março/21.

A relação que se estabelece entre o bem cultural e seu entorno ocorre de maneira orgânica, não havendo grandes limites ou obstáculos presentes na paisagem, como edificações ou outras estruturas diversas. Ao contrário, por estar relativamente distante do tecido urbano, mais precisamente 9,8km do centro de Paraguaçu, a Ponte Velha faz parte de uma paisagem predominantemente natural.

A vegetação no entorno da ponte e do rio Sapucaí é densa, e as estradas de acesso, tanto para a ponte quanto para as demais propriedades no entorno, são de terra batida ou cascalho, sem pavimentação asfáltica. Tais características são de grande relevância para a ambiência do lugar, uma vez que a própria topografia e a presença da vegetação nas diferentes visadas, em conjunto com as linhas curvilíneas das margens do Rio Sapucaí criam uma moldura natural na paisagem da Ponte Velha.

10. Documentação Fotográfica

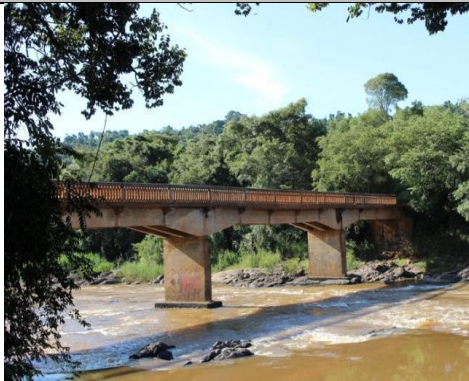


Imagem 01: Ponte Velha do Baguary – Ponte do Baguary em perspectiva. Fotografia de Cristiane Magalhães. Março/21.



Imagem 02: Ponte Velha do Baguary – Ponte do Baguary em perspectiva. Fotografia de Cristiane Magalhães. Março/21.

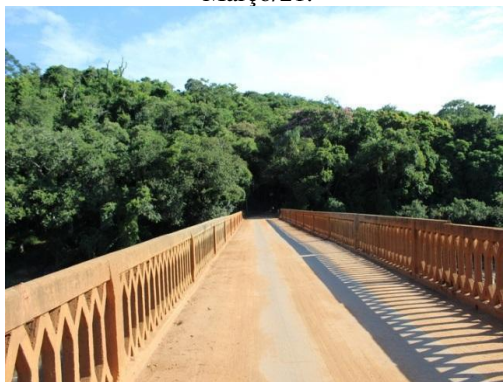


Imagem 03: Perspectiva da ponte à partir da estrada de acesso. Fotografia de Cristiane Magalhães. Março/21.



Imagem 04: Perspectiva da ponte com detalhe para a estrutura. Fotografia de Luís Phillipe Grande Sarto. Março/21.

11. Uso atual

Como acesso viário ao distrito de Guaipava e parte da área rural de Paraguaçu.

12. Histórico do bem

A Carta Patrimonial de Nizhny Tagil, publicada em 17 de Julho de 2003, abordou a temática de Patrimônio Industrial e conceituou essa categoria de Patrimônio como:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

As pontes, assim como as fábricas, os mercados, as estações ferroviárias, os curtumes, as caixas d'água, os conjuntos habitacionais, entre outros, são testemunhos da técnica e das tecnologias, do trabalho e dos materiais disponíveis em determinada época histórica.

A Ponte objeto desse Dossiê de Tombamento é representativa do desenvolvimento tecnológico da década de 1920-30, quando o concreto armado começou a ser utilizado em larga escala em substituição às pontes de madeira. De igual modo, o bem cultural simboliza o antigo caminho que ligava os municípios de Alfenas, Paraguaçu e Machado à região de Varginha, Três Corações, Lavras e a Belo Horizonte. No entanto, a sua relevância histórica, industrial e patrimonial ficou esquecida depois da construção da BR 491, na década de 1960.



Anteriormente à popularização do automóvel, nas primeiras décadas do século XX, as estradas terrestres eram construídas para suportar a passagem de cavalos, carroças, pedestres e similares. Eram as chamadas “estradas carroçáveis”, estreitas e sem estrutura viária. O leito dos rios era utilizado como navegação fluvial e com a implantação do sistema ferroviário, na segunda metade do século XIX, a ferrovia se tornou um meio de transporte largamente utilizado para escoamento de cargas, mercadorias e para a locomoção das pessoas.

No entanto, com a invenção do automóvel nos últimos anos do século XIX e a popularização dele nas primeiras décadas do século XX, o transporte terrestre tornou-se uma opção viável para a maioria das pessoas. Para se locomover por terra, no entanto, fazia-se necessária a construção de estradas e de pontes sobre os rios para que os automóveis circulassem com segurança, em estradas mais largas e com certa estrutura.

A primeira linha de montagem de automóvel veio para o Brasil em 1919, com o Ford Modelo T. E a segunda fabricante a montar seus veículos em nosso país foi a General Motors em 1940. No entanto, antes mesmo das linhas de montagem aqui instaladas, veículos importados começaram a chegar ao Brasil no início do século XX.

De acordo com Guilherme Prado, o primeiro automóvel foi levado para Paraguaçu pelo empresário Izidoro Doin, em 1918, um Berliet de fabricação francesa (PRADO, 2004). O automóvel foi levado por Izidoro Doin, empresário paranaense, para inaugurar, em 1918, a primeira linha de transportes rodoviários entre Paraguaçu e Pontalete. Rebello (2006), escreveu que a lei estadual n. 660, de 14 de setembro de 1.915, autorizou Governo de Minas a contratar com o construtor e empresário Izidoro Honório Doin, ou empresa que organizasse, a construção de estradas para automóveis nos municípios de Santo Antônio do Machado, Paraguaçu, Campestre e outros. A Lei permitiu, ainda, a outorga de privilégio por trinta anos, a subvenção de dois contos de réis por quilômetro de estrada construída e outros benefícios (REBELLO, 2006).

No ano seguinte, o Decreto n. 4.531, de 23 de fevereiro concedeu privilégio a Izidoro Doin para tráfego por trinta anos, com subvenção quilométrica, para construção, uso e gozo de estradas de automóveis com os seguintes traçados:



- de Poços de Caldas a Pontalete, passando por Botelhos, Campestre, Santo Antônio do Machado e Paraguaçu;
- de Botelhos a Monte Cristo, no município de Muzambinho, passando por Cabo Verde;
- de Machado a Machadinho;
- de Machado a Três Corações, passando por São Gonçalo do Sapucaí, com ramal para Volta Grande (REBELLO, 2006).

A concessão compreendia cerca de 300 quilômetros de estradas, e o contrato foi assinado em 29 de fevereiro de 1916. Essa a rodovia teria sido traçada pelo Dr. Estrela, e passava pelos espigões divisores de águas nos municípios de Machado e de Paraguaçu. No entanto, Doin construiu apenas o trecho entre Pontalete e Machado (58.860 metros), sendo em 1º de janeiro de 1918 inaugurados os 25 quilômetros iniciais (REBELLO, 2006).

Nos anos 1920, o empresário de Paraguaçu José Camilo da Costa (1878-1934), fundador da Companhia Mineira de Eletricidade (atual CEMIG) e pai do empresário Oswaldo Costa, assumiu a construção da estrada entre Paraguaçu e Elói Mendes.

A estrada foi inaugurada em 1926, conforme aponta texto do Jornal “O Paraguassú”, de 15 de agosto de 1926:

ESTRADA DE ELOY MENDES (O Paraguassú, 15/08/1926)

Conforme o programa distribuido pela empresa, é hoje que se realiza a inauguração official desta estrada que nos põe em communicação com as estações de aguas do estado de ainda varias cidades importantes, como Varginha, Lavras e outras . As solemnidades da inauguração terão lugar na ponte do Baguary, onde será tambem celebrada pelo revmo Padre Piccinini, uma missa campal e bençã da estrada.

Do programa consta ainda uma grande passeata de automoveis á Eloy Mendes e baile em nosso club, que já foi cedido para esse fim. Devemos este empreendimento que ora vemos realizado, á iniciativa do abastado capitalista José Camilo da Costa. Que a galinha do vizinho é sempre mais gorda não resta duvida.

Vale a pena sahir a gente de quando em vez, e meter a cara no mundo, como diz o caboclo em sua alta philosophia. Em materia de viação, por exemplo, acabamos de nos convencer, ou reafirmamos a convicção em que sempre nos encontramos de que Paraguassú não fica a dever nada a ninguem, pois as nossas rodovias si não são as melhores do mundo tambem não fazem papel feio, diante o que vai por ahi, pois há muita estradinha mambembe de rampas fortissimas, descuidada por completo e cujos mata-burros em estado de lastima conclamam muito alto e bom som contra a administração desidiosa dos responsaveis pelo renome da região e bem estar dose viajores que se abalançam a visitar novas terras e novas gentes, na suposição muito natural de que os vehiculos nos quais encarapitam não encontrarão obstaculos que os inibam de prosseguir condusindo muitas vezes cargas valiosas, gente importante e boa.

Ora, nem só por ahi a nossa collocação no numero dos municipios mineiros não nos fará cora como corariam tal vez frades de pedra diante a incuria que por alhures se nota e se registra.



Mas, vamos dizendo nem só quanto ao assumpto rodoviario. A nossa urbsinha é limpa, e dessa limpeza nos devemos orgulhar razão de sobra para queimarmos a nossa myrra e o nosso incenso em louvor do sr. agente executivo o qual não banca o coronel, mas é triumpho e mais que coronel em se tratando do cumprimento do seu dever, não só no caracter de administrador como em tudo o mais.

Aos seus auxiliares, os illustres e dignissimos edis justo é que prestemos tambem as nossas homenagens, o que não quer dizer que peguemos no bico da chaleira, mas que saberemos ser justos.

De gente bôa assim como nos não se poderia esperar sinão justiça. Isso posto passemos adiante ou antes, voltemos á vacca fria. No uso e gosto de um direito o sr. engenheiro Paione, pegou a estradinha de Cubatão -isso há um anno - disendo dessa rodovia aquillo que Mafona não disse do toucinho. S. excia.foi inflexivel, não é demais que o tratemos de execelencia- de maneira que o seu relatorio parece mais um castigo inflingindo a quem teve a inaudita e quasi única coragem de gastar mais de trinta contos, de seu minguado bolso, em favor do publico. Foi grande o premio, não há duvidar, e injusto o veto, pois conhecemos estradas que mui longe estão da que incidiu nas ...do engenheiro - e que todavia gosam de alta fama.

Mas, o relatorio do nosso amigo tem cousas admiraveis e é uma obra de comprido folego.

Há ali depoimento interessantes, nem sempre fieis - mas sempre interessantes.

Alem do que ficou dito outros serviços publicos em Paraguassú nada deixam a desejar.

O abastecimento d'agua, por exemplo honra a administração e satisfaz plena e cabalmente aos cidadãos contribuintes ainda os mais exigentes.

Há ainda diversas organizações nossas que nada ficam a dever ás congeneres, o que importa diser, que de quando em vez preciso é que abandonemos os nossos penares e nos ponhamos a visitar novas terras e novas gentes,para que nos convençamos de que os pessimistas cada vez mais se afastam da verdade.

José Camilo da Costa faleceu 10 anos depois da inauguração da estrada, aos 56 anos, no dia 18 de dezembro de 1934. Ironicamente, o industrial de Paraguaçu foi atropelado por um automóvel na Rua Torres Homem, no bairro de Vila Isabel, no Rio de Janeiro. Na ocasião, o empresário residia no Rio de Janeiro, à Rua Sattamini, n. 86.

De acordo com dados levantados por Guilherme Prado, seis meses antes do término da estrada já funcionava a empresa de transporte de passageiros Rosa & Solia, dos senhores Pedro Solia e João Rissieri Rosa. O auto-ônibus diariamente fazia o trajeto entre Paraguaçu, Elói Mendes e Varginha, nos veículos da marca “Graham Brothes” (PRADO, 2004).

Os valores cobrados em réis eram:

Machado a Paraguaçu 9\$000

Machado à Elói Mendes 17\$000

Machado à Varginha 22\$000 (dados levantados por Guilherme Prado, 2004)

A ponte referida na matéria de inauguração da estrada, no entanto, não era a atual Ponte de concreto e sim, provavelmente, uma anterior de madeira. Para compreender a



questão das estradas e das pontes do município de Paraguaçu precisamos retornar ao século XIX.

As pontes do município de Paraguaçu

Em 1884 sabemos pela descrição do Almanack Sul Mineiro, que existia uma ponte sobre o Rio Sapucaí que era referida como “Ponte do Baguary”, que acreditamos ter sido feita em madeira, como era comum à época. O Relatório descreve os rios e córregos ao redor da antiga

A E. da povoação, e a 4 leguas, está o Mutuca, passando-se o Sapucahy a 2 leguas, na ponte do Baguary; - Ao S.E., e a 4 ½ léguas, o Douradinho, passando-se o Ouvidor a 2 leguas; - ao S.o Machado, a 5 leguas, passando-se na mesma distância o Ouvidor e por outro caminho o Machado, também a 2 leguas; - a O, e a 5 leguas, Alfenas, passando-se a 2 ¾ léguas o Machado; - a N.O, e a 4 leguas, o Corrego do Ouro, passando-se a 3 leguas o Sapucahy; - ao N. e a 6 leguas, Tres Pontas, passando-se a 3 leguas o Sapucahy. – O Ouvidor deságua no Sapucahy abaixo do Pouca-Massa, e o Machado no Sapucahy no lugar denominado Villa da Fome [hoje, município de Fama], perto da Fazenda do capitão Job. - Á 1 ½ légua do Carmo da Escaramuça existe uma bonita e assombrosa cachoeira, formada pelas águas do Sapucahy, que com imenso barulho cahem de uma altura calculada de 50 palmos (VEIGA, 1884, p. 238).

O Almanack Sul Mineiro relatou ainda que a ponte estava em mal estado de conservação “exigindo atenção dos poderes públicos” (1884).

Alguns anos mais tarde, em Relatório publicado no ano de 1905 pelo Dr. Antônio Pinto de Oliveira, agente executivo municipal de Varginha, há a menção a construção da Ponte do Baguary, sobre o Rio Sapucaí, entre as obras mais importantes realizadas entre os anos de 1898 a 1900. “Foi também construída a Ponte do Baguary sobre o rio Sapucahy” (OLIVEIRA, 1905, p. 4)⁶.

O Álbum Chorográfico de Minas Gerais, publicado em 1927, apresenta mapas territoriais dos municípios mineiros, entre eles de Paraguaçu. Pelo mapa podemos compreender a localização das pontes existentes sobre o Rio Sapucaí até 1927⁷.

⁶Disponível em: <https://fundacaoculturaldevarginha.com.br/arquivos/relatorio-dr-antonio-pinto-de-oliveira-varginha-1905.pdf>. Acesso em março de 2021.

⁷Disponível em: <http://www.albumchorografico1927.com.br/>. Acesso em março de 2021.



Nesse ano de 1927, as três pontes referenciadas no mapa eram de madeira. A ponte do Pontalete foi concluída em 1923. A Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais, Raúl Soares de Lima, ao Congresso Mineiro, de 1924, informa sobre o término da construção da Ponte de madeira do Pontalete:

Das pontes de madeira ultimamente construídas a mais importante é a do Pontalete, sobre o Rio Grande [sic], na estrada de automóveis que vai da referida localidade à cidade de Machado. Iniciada no governo passado, só agora ficou concluída, não só por apresentar a sua construção sérias dificuldades, mas ainda porque, durante a execução dos trabalhos, surgiram diversas questões. Tem o comprimento de 162 metros e é dividida em nove lances iguais, de 18 metros. A sua largura é de 12 metros, repousando as vigas em cavaletes duplos de madeira, com 12 metros de altura. Custou 314:821\$300⁸.

Segundo Rebello (2006), a Lei municipal n. 43, de 12 de maio de 1911, concedeu privilégio a José Camillo da Costa para construção de ponte sobre o Sapucaí, no Pontalete. No entanto, ela parece não ter sido construída na ocasião, o que foi feito mais de uma década depois. A ponte de madeira foi inaugurada em 1923, com 162 m. de extensão, pondo fim à travessia por balsa (REBELLO, 2006).

Guilherme Prado reproduziu nota que foi emitida pelo telégrafo de Pontalete, no dia da inauguração ponte:

O sr. dr. Daniel de Carvalho, secretário da Agricultura, recebeu o seguinte telegramma:
Pontalete, 30.
Com a presença dos deputados João Lisboa e José Christiano, e dos presidentes das Camaras Municipaes de Paraguassu, Machado e Tres Pontas, foi inaugurada a ponte de Pontalete - Foi dada a benção pelo vigario de Paraguassú, sendo delirantemente aclamados os nomes dos presidentes Arthur Bernardes e Raul Soares, o de vossa excellencia e dos deputados João Lisboa e J. Christiano. Entreguei a ponte ao transito publico, respondendo os deputados João Lisboa e José Christiano e representantes das Camaras Municipaes. A população, com grande entusiasmo, festeja a inauguração. Saudações.
Mario Andrade Santos, engenheiro do Estado (PRADO, 2004).

Segundo Guilherme Prado, a relevância dessa ponte se dá porque Pontalete era um importante entreposto comercial e servia às localidades de Carmo da Escaramuça (atual

⁸ Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=3092>



Paraguaçu), Machado e Machadinho, tanto para exportação por ferrovia, dos produtos regionais, como para importação dos artigos necessários (PRADO, 2004).

Pontalete encontrava-se na divisa entre o município de Paraguaçu e Três Pontas, onde há a confluência do rio Verde com o rio Sapucaí. Importante lembrar que a ponta dos trilhos da Estrada de Ferro Muzambinho chegou a Pontalete em 1896 (COSTA, 2011, p. 114).

Pontalete tinha grande movimento de pessoas e de mercadorias. A transposição do rio era feito por balsas, antes da construção da ponte. A Estação da Estrada de Ferro distava cerca de 1 km da balsa. Então, foi construída uma linha de troles sobre trilhos, como os usados nas ferrovias para transporte dos operários e respectivas ferramentas. Ainda segundo Prado, todas as mercadorias eram conduzidas por carros de bois e tropas de burros, havendo necessidade de ter pasto para tais animais, assim como para as montarias dos viajantes (PRADO, 2004).

No entanto, essa ponte durou muito pouco. Cerca de dois a três anos depois ela ruiu e foi levada por uma enchente do rio.

As pontes de concreto armado

Mencionamos a história da ponte do Pontalete, construída em madeira alguns anos antes da Ponte do Baguary, para compreendermos a transição que se fazia na década de 1920 entre a construção de pontes de madeira para as pontes de concreto armado.

A primeira ponte construída com a técnica e o material do concreto armado surgiu na França, em 1875, para o Castelo Chazelet. A técnica foi criada e desenvolvida pelo jardineiro e horticultor francês Joseph Monier (1803-1906). Ele é considerado o inventor do emprego da técnica do cimento armado em ornamentos para jardins e parques, na década de 1840.

Joseph Monier uniu armações de ferro, cerâmicas e pedras à argamassa composta por cimento para executar resistentes vasos de flores, reservatórios e pontes. A técnica patenteada por Monier foi denominada de cimento armado. No entanto, a nomenclatura “concreto armado” teria surgido décadas depois, a partir de 1892, e se vulgarizado no século XX. O



Bulletin de la Société d'Horticulture de Cherbourg, de 1846, menciona a descoberta de Monier e o designa como *horticulteur-rocailleur* (MAGALHÃES, 2017).

No Brasil, no entanto, foi nas décadas de 1920-30 que as pontes de concreto armado começaram a ser difundidas com maior intensidade. Na década de 1920 ainda se fez diversas pontes de madeira em Minas Gerais, conforme dados das Mensagens anuais dos Governadores do Estado.

Na Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado de Minas Gerais, Fernando de Mello Vianna, ao Congresso Mineiro, em 1926, ele escreveu sobre o intensivo trabalho de substituição das pontes de madeira pelas de concreto armado:

Intensifiquei o mais que pude a orientação de substituir pontes de madeira por outras de concreto armado. Si considerarmos a duração e a maior beleza destas, não vacilaremos na substituição. Com as que já achei executadas pelos meus antecessores, e as que iniciei e conclui, o Estado fica na vanguarda dos demais do país, em relação a pontes de cimento armado. Iniciei, no meu governo, a construção de quarenta e duas pontes de concreto armado, das quais já se acham concluídas 20 [ele relata quais foram concluídas]⁹.

Outras 22 pontes de concreto armado estavam em construção, além de ter concluído pontes de concreto iniciadas em gestões anteriores. Fernando de Mello Vianna descreve ainda que havia autorizado a construção de 29 pontes de madeira, das quais sete estavam concluídas em 1926¹⁰.

O Presidente do Estado mineiro à época colocava como prioridade do seu governo a construção de pontes de concreto armado em substituição às de madeira, embora podemos observar que ainda era prática construir pontes de madeira sobre os rios mineiros.

A construção do Ponte do Baguary faz parte desse momento de inovação da infraestrutura viária no país. A sua construção foi concluída em 1930, conforme Mensagem enviada ao Congresso mineiro pelo Presidente Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, em 1930.

⁹ Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=3832>. Acesso em março de 2021.

¹⁰ Para consultar a relação de todas as pontes construídas e as finalizadas em 1926 ver:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=3835>.



Foram contratadas no ano passado e se acham em execução, pela importância total de 1.219:778\$227, as seguintes pontes de concreto armado:
[...] Sapucahi (Rio), município de Paraguaçu, 148:744\$900¹¹.

A conclusão das obras da Ponte do Baguary, agora em concreto armado, foi noticiada no pelo Jornal, do Rio de Janeiro, no dia 9 de março de 1930. Quem escreveu a nota foi o médico paraguaçuense Henrique F. do Prado.



O Jornal, de 9 de março de 1930. Acervo da Biblioteca Nacional.

Por esta nota sabemos que a ponte foi concluída no início de 1930, no local denominado Baguary, a 12 km do centro urbano de Paraguaçu, executada pela Companhia Construtora de Bello Horizonte. Essa empresa possuía, em 1931, escritório à Av. Afonso Pena, 1124, em Belo Horizonte¹². Depois de 1931, não localizamos mais nenhuma referência à construtora. A extensão da ponte é de 90 metros, dividida em 4 lances, com 5 metros de largura. Custou ao estado de Minas Gerais o valor de 800:000\$000 [sic].

Em outra nota, do mesmo Jornal, do dia 1 de julho de 1934, há a menção de que a obra da ponte teria custado aos cofres públicos mineiro 180 contos de reis, e não 800 como relatado na nota anterior. Nessa nota de 1934, que descreve a administração do prefeito

¹¹ Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=4830>

¹² Dados do Almanak Laemmert, de 1931.



Nestor E. de Andrade e todos os melhoramentos que ele promoveu em sua gestão, a ponte é adjetivada como “magnífica ponte de concreto armado sobre o rio Sapucahy”¹³.

O Almanack “Paraguassu”, do ano de 1939, referenciou a “monumental obra de engenheira”, que era a Ponte do Baguary nos seguintes termos:

Existem no município 4 pontes principais, além de outras menores, sendo 2 metálicas, ambas da Rede Mineira de Viação Sul, a primeira no rio Sapucaí, na divisa com o município de Campos Gerais, a segunda no rio Machado; uma de madeira, ainda no rio Machado, na rodovia que liga a vila de Fama à cidade de Paraguassú e outra de concreto armado, monumental obra de engenharia, com 98 mt. de extensão em 4 lances de 5 mt. de largura, transpondo o rio Sapucaí entre este município e Elói Mendes (LEITE, 1939, p. 10).

A estrada e a ponte sobre o rio Sapucaí, construídas no lugar denominado Baguary, nas proximidades da antiga Fazenda do Baguary de propriedade de Marcos Souza Dias, o Marcos do Baguary, tinha extrema relevância para o município de Paraguaçu, e também para os municípios de Alfenas, Machado, Elói Mendes e Varginha. Pois a estrada e a ponte possibilitavam a ligação entre essas cidades do Sul Mineiro ao Circuito das Águas, a Três Corações, Lavras, entre outras.

O fazendeiro Marcos de Souza Dias (1856-1932), conhecido como Marcos do Baguary, era casado com Dona Leonor de Souza Dias (1858-1932). A sede da fazenda estava instalada nas proximidades da Ponte do Baguary e foi completamente desmontada com a venda da fazenda, em data incerta (possivelmente entre os anos 1950/60 quando a BR-291 foi construída).

Com a construção da BR-491, a Rodovia do Café, e mais a inauguração da Rodovia Fernão Dias (em 1959), houve um apagamento da história desse significativo patrimônio industrial de Paraguaçu. A estrada que cruza a ponte permaneceu não pavimentada e tornou-se uma estrada vicinal de acesso às localidades rurais do município de Paraguaçu e do seu distrito Guaipava.

¹³ Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=110523_03&pesq=paraguassu+%22rio%20sapucahy%22&pasta=ano%20193&pagfis=19601. Acesso em março de 1930.



A imagem abaixo, captada pelo googlemaps, mostra a localização da Ponte do Baguary, agora denominada de “Ponte Velha” (à direita da imagem) e a atual ponte sobre o Rio Sapucaí, localizada na BR-491, Rodovia do Café (à esquerda da imagem) em Paraguaçu, MG.

BR 491 e a designação de Ponte Velha

O novo traçado rodoviário aconteceu no contexto da construção do Complexo Hidrelétrico de Furnas, a partir dos anos 1950/60, como compensação aos municípios atingidos pelos alagamentos da barragem. A antiga “Rodovia de Furnas”, atualmente denominada de BR-491, foi inaugurada em 15 de novembro de 1969 (COSTA, 2011, pp. 114-115). Em 1967 a rodovia foi asfaltada.

A rodovia 491 inicia no entroncamento com as rodovias BR-265 e MG-050, no município de São Sebastião do Paraíso, e termina no entroncamento com a BR-381 (Fernão Dias) em Três Corações. O trajeto todo pavimentado, passa pelos municípios de Itamogi, Monte Santo de Minas, Guaranésia, Guaxupé, Muzambinho, Monte Belo, Areado, Alfenas, Paraguaçu, Elói Mendes e Varginha. Atualmente a responsabilidade da BR 491 é do DER/MG - Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais.

A rodovia e o novo traçado possibilitaram a interligação do Sul de Minas com a capital, Belo Horizonte, e com o Estado de São Paulo.

É nesse contexto, entre os anos 1950 e 1960, que outras duas pontes de concreto, uma sobre o Rio Verde (entre Eloi Mendes e Varginha) e outra sobre o Rio Sapucaí (entre Paraguaçu e Eloi Mendes), interligando os municípios de Elói Mendes e de Paraguaçu à Varginha e à rodovia Fernão Dias (inaugurada em 1959), foram construídas.

Desde então, a Ponte do Baguary, tão desejada nas décadas anteriores, foi relegada ao esquecimento e passou a se chamar simplesmente de “Ponte Velha”.

Contudo, a Ponte do Baguary, construída em concreto armado e inaugurada em 1930, é simbólica do desenvolvimento da técnica, materializada em sua estrutura física, e também

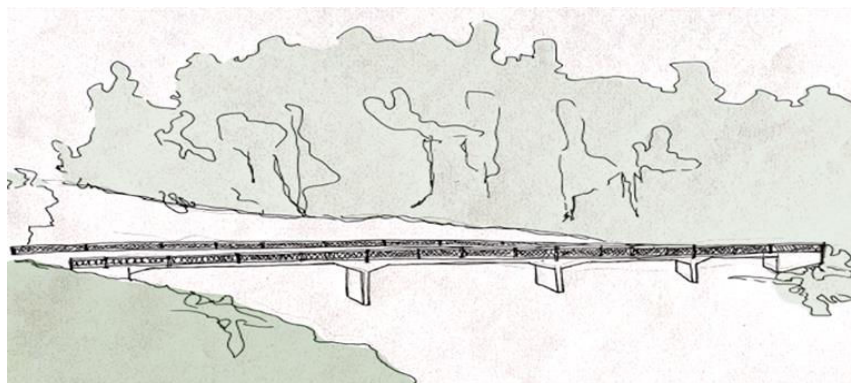
da ligação dos caminhos para automóveis. Por esses motivos é um importante elemento do patrimônio industrial não só do município de Paraguaçu, mas também de Minas Gerais e do Brasil.

13. Descrição do bem imóvel

Por definição, ponte pode ser entendida como uma obra de infraestrutura viária que estabelece uma comunicação - ligação -, entre dois pontos separados por um curso de água, ou terreno acidentado, ou um vale, vencendo este obstáculo.

No caso desse Dossiê de tombamento, trata-se da Ponte do Baguary, também conhecida como “Ponte Velha”, construída sobre o Rio Sapucaí no município de Paraguaçu – MG, que foi edificada no início do século XX, mais precisamente no ano de 1930.

A ponte em evidência tem como principal característica, além de sua beleza sóbria e imponente, o material com que foi edificada, o concreto armado. Tal material e técnica foram difundidos no Brasil ainda no final do século XIX, mas grandes empreendimentos ganharam força somente no século seguinte, pois o uso de tal material, se comparado aos materiais usados até então como pedra e madeira, possibilitava além de uma maior plasticidade, maior resistência aos esforços, o que possibilitava vencer vãos maiores.



Croqui representativo. Ponte Velha do Baguary de Paraguaçu – Ponte do Baguary. Croqui sem escala. Luís P. Sarto. Março/2021.

A ponte em questão possui 90 m de comprimento, e 4,66m de largura. O trânsito, tanto de pedestres, ciclistas e veículos, acontece em ambas os sentidos. O guarda corpo, que totaliza 1,15m de altura, foi estruturado com tijolos cerâmicos e perfis metálicos no interior.

Módulos dispostos sequencialmente por toda a extensão da ponte, e de ambos os lados, simetricamente, compõem uma repetição harmônica e criam uma balaustrada elaborada com motivos geométricos e livre de ornamentação. Estas partes, portanto, tabuleiro e guarda corpo, juntos, compõem a superestrutura.

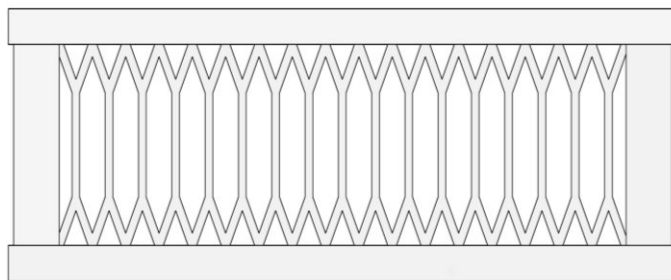
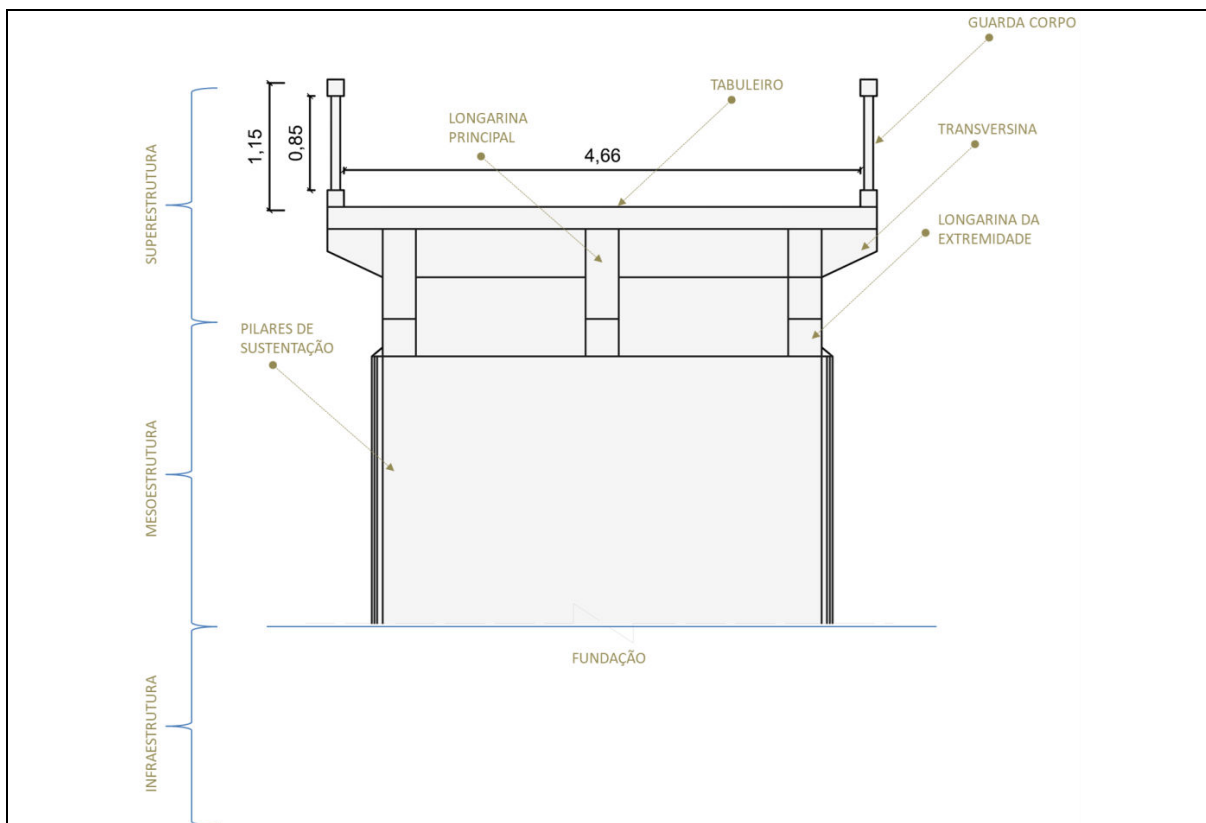


Imagem: Croqui representativo – esquema do guarda-corpo em vista. Ponte Velha do Baguary. Croqui sem escala. Luís P. Sarto. Março/21.

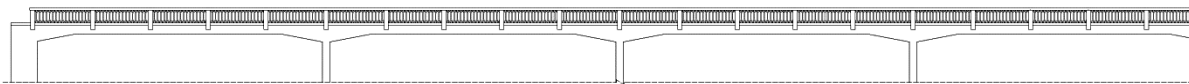
Quanto à mesoestrutura, a ponte possui três grandes longarinas, distribuídas uniformemente por toda a extensão do tabuleiro, expostas, apoiadas, juntamente com as transversinas, em três grandes pilares de sustentação, também em concreto armado.



Croqui esquemático em corte. Ponte Velha do Baguary. Croqui sem escala. Luís P. Sarto. Março/21.

Tal conjunto de elementos estruturais dão uma sensação de leveza e ao mesmo tempo robustez, uma vez que tal disposição permitiu que quatro grandes lances fossem criados, sendo dois com 20m e dois com 25m de comprimento, totalizando os 90m de extensão da ponte.

De forma geral, a Ponte Velha do Baguary mostra-se como uma edificação que perdura, ao longo dos seus 91 anos de existência, imponente até os dias atuais e que mantém sua imagética, embora naturalmente mostre os desgastes e a deterioração causados pelo uso e pela passagem do tempo.



Croqui representativo – Ponte Velha do Baguary em vista. Croqui sem escala. Luís P. Sarto. Março/21.



14. Proteção legal existente

Tombamento em 2021, por meio do Decreto municipal n. 087, de 03 de novembro de 2021

15. Proteção legal proposta:

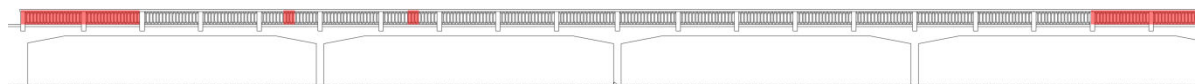
Inventário e Tombamento

16. Estado de conservação

EXCELENTE BOM REGULAR PRECÁRIO

17. Análise do estado de conservação

O bem não apresenta intervenções descaracterizantes, tanto no aspecto volumétrico quanto estilístico. Mostra-se estável, sem aparentes fragilidades estruturais ou instabilidades que sejam visíveis. No entanto, revela desgaste natural e degradação causados pela exposição às intempéries e pelo uso constante.



Croqui representativo em vista – Pontos em que a perda do guarda corpo foi mais acentuada. Croqui sem escala. Luís P. Sarto. Março/21

O guarda corpo da ponte apresenta partes faltantes, principalmente nas extremidades, assim como há perda pontual da camada de recobrimento que envolve a parte metálica no interior dos elementos que o compõem. Além disto, foram identificados trincas e desprendimentos da camada superficial em pontos ao longo de toda a extensão da ponte, de ambos os lados, deixando à mostra ora os blocos cerâmicos usados na confecção do elemento, ora o perfil metálico no seu interior.

De forma geral, levando em consideração as perdas pontuais no guarda corpo e demais patologias relacionadas ao concreto armado, considera-se seu estado de conservação como regular, pois os danos causados ao longo do tempo não foram suficientes para comprometer a unidade potencial do bem, assim como sua integridade.



No entanto, faz-se necessária uma intervenção urgente para reconstituição do guarda-corpo que foi perdido e daqueles que estão em estado precário de conservação.

18. Fatores de Degradação

Os principais fatores de degradação da estrutura arquitetônica estão relacionados à exposição direta à ação das intempéries e o uso sem manutenção. Ainda, por se tratar de uma ponte sobre o Rio Sapucaí, considera-se o contato direto com as águas um fator relevante e que naturalmente contribui para a degradação da infraestrutura em pedra e concreto armado.

19. Medidas de conservação

Manutenção periódica nas partes expostas, como guarda corpo e o tabuleiro da ponte, de forma a minorizar seu natural processo de degradação, além de limpeza de forma geral, tanto do Bem Cultural quanto da vegetação envoltória. Sugere-se, ainda, estudos aprofundados a respeito de sua composição e estado de conservação, com o objetivo de se propor ações de intervenção para restaurar as partes faltantes e sanar as possíveis patologias encontradas.

20. Intervenções

Não localizamos nenhuma referência a intervenções e obras

21. Referências

Acervo do Jornal A Voz da Cidade.

ARAÚJO, Itamar Rodrigues. Breve Histórico do Município de Paraguaçu – MG, 2002.

BRANDI, C. **Teoria da Restauração**. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia - Ateliê Editorial, Coleção Artes & Ofícios, 2008.

Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial, TICCIH, 2003

CAVALCANTE, Gustavo Henrique. **Pontes em Concreto Armado: Análise e dimensionamento**. Editora Blucher: 1ª edição - 2019.

CHING, Francis D. K. **Dicionário visual de Arquitetura**. [2. tiragem]. São Paulo: Martins Fontes, 2000. ISBN: 85-336-1001-7.

COSTA, Maria Lúcia Prado. Capacitação de Educadores em Educação Ambiental e Educação Patrimonial Focada em Recursos Hídricos: A Fazenda-Escola Fundamar (Paraguaçu/MG, baixo curso do rio Sapucaí). Dissertação de Mestrado. Mestrado Interdisciplinar em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável. UFMG, 2011.



COSTA, Maria Lúcia Prado. Fontes para a história social do Sul de Minas: os trabalhadores de Paraguaçu e Machado (1850-1900). Belo Horizonte: Mazza Edições, 2002.

COSTA, Maria Lúcia Prado. A transição da mão de obra escrava para a livre no Sul de Minas. Fundamar: Belo Horizonte, s/d.

COSTA, Maria Lúcia Prado. *As tropas da moderação no tempo Saquarema*. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH – MG. XVI, 2008, Belo Horizonte. Simpósio Temático Sociedade, Poder, Região no Império Português e do Brasil nos séculos XVIII e XIX. 1 CD-ROM.

DOSSIÊ DE TOMBAMENTO DA PRAÇA OSWALDO COSTA. 2008.

DOSSIÊ DE TOMBAMENTO DO TEATRO MUNICIPAL. 2006.

Entrevista realizada com Guilherme Prado, concedida a Cristiane Magalhães. Março de 2021.

INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE PARAGUAÇU. 2006.

JORNAL A VOZ (1975, 1980, 1987);

JORNAL INFORMATIVO ACADÊMICO (n.º 1, nov/2001).

JORNAL O PARAGUASSU (1943, 1946, 1947, 1948);

JORNAL PARAGUAÇU NOTÍCIAS (1986, 1988);

LEI Municipal n.º 1.017, de 02/agosto/1989;

LEITE, Célio Conde. *Município e Comarca da Paraguassu – Estado de Minas Gerais – Texto e Fotografias Originais*. [Paraguaçu?]. 1939. Edição fac-similar.

MAGALHÃES, Cristiane Maria. Obras rústicas e ornamentos: os artífices e a técnica da rocaille para jardins e parques urbanos no Brasil entre o final do século XIX e o início do XX. Anais Museu Paulista. vol. 25 no. 3 São Paulo Sept./Dec. 2017. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142017000300019.

MENDES, Paulo de Tarso Cronemberger . Contribuições para um modelo de gestão de pontes de concreto aplicado à rede de rodovias brasileiras. Tese Escola Politécnica, USP, 2009. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3144/tde-29062009-103830/publico/TESE_PTCM_GERAL.pdf

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente. Florianópolis: UDESC; ANPUH; PPGH, 2011.

Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais, Antonio Carlos Ribeiro de Andrada, ao Congresso Mineiro, 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=4830>. Acesso em março de 2021.

Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais, Fernando de Mello Vianna, ao Congresso Mineiro, 1926. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=2892>. Acesso em março de 2021.



Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais, Fernando de Mello Vianna, ao Congresso Mineiro, 1926. Disponível em:
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=3835>. Acesso em março de 2021.

Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais, Raúl Soares de Lima, ao Congresso Mineiro, 1924. Disponível em:
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873381&pesq=ponte+%22Rio%20Sapucahy%22&pagfis=2892>. Acesso em março de 2021.

MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Serviço de Estatística Geral. *Album chorographico municipal do estado de Minas Geraes*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1927. 178 f. il. Mapas.

MUSEU ALFERES BELISÁRIO. Acervo particular.

O SUL-MINEIRO ILUSTRADO. *O desenvolvimento de Paraguassú e a administração Cristiano Otoni do Prado*. [s.l.]. [1941?]. Edição fac-similar.

PRADO, Guilherme. *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Enciclopédia Paraguaçuense para Win 98/2000 / XP. Ver. 1.0. 08/2004. 120 MB. I CD-ROM.

PRADO, Oscar. *O Sertão dos Mandibóias* – Fundação de Paraguaçu-MG. Paraguaçu. [1981?]. 276 p.

_____. Os Mandibóias. *O Paraguassu*. Paraguaçu (MG). 18 set. 1949.

PREFEITURA Municipal de Belo Horizonte. *O Fim das Coisas: as salas de cinema de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Secretária Municipal de Cultura/CRAV, 1995.

RAMOS, Fernão (org.). *História do Cinema Brasileiro*. São Paulo: Art Editora, 1987.

REBELLO, Ricardo Moreira. O município do Machado até a virada do milênio. Tomo I e II. Machado (MG), [s.n.] 2006.

REGISTRO de imóvel: livro n.º E, matrícula 1.962, fls. 199. *Cartório de registros de imóveis*, Rua Nestor Eustáquio, 237 – Centro, Paraguaçu/MG.

Relatório publicado pelo Dr. Antônio Pinto de Oliviera, agente executivo municipal de Varginha, no ano de 1905. Disponível em: <https://fundacaoculturaldevarginha.com.br/arquivos/relatorio-dr-antonio-pinto-de-oliveira-varginha-1905.pdf>. Acesso em março de 2021.

TEIXEIRA, Manuel C.; SILVA, Maria Manuela C. G. da. A construção da cidade brasileira. Coleção Estudos de arte. São Paulo: Livros Horizonte, 2004.

VEIGA, Bernardo Saturnino da (Org.). Almanack Sul-Mineiro para 1874. Campanha: Typ. do Monitor Sul Mineiro, 1874. 460 p. Edição fac-similar.

_____. Almanack Sul-Mineiro para 1884. Campanha: Typ. do Monitor Sul Mineiro, 1884. Edição fac-similar.

22. Informações complementares

Não há.



23. Ficha técnica
Levantamento
Cristiane Maria Magalhães (Historiadora)/ Lorrana Negretti Ferreira Costa (Engenheira Civil) / Luís Phillipe Grande Sarto (Arquiteto e Urbanista) / Geraldo Magella de Carvalho (Secretário de Cultura e Patrimônio, Turismo, Esporte e Lazer). Maio de 2021.
Elaboração
Cristiane Maria Magalhães (Historiadora)/ Lorrana Negretti Ferreira Costa (Engenheira Civil) / Luís Phillipe Grande Sarto (Arquiteto e Urbanista). Outubro/Novembro de 2021.
Revisão
Agência Mineira de Entretenimento. Novembro de 2021.