



UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE GEOGRAFIA

Juliana Padula Villar

VAPOR E MOVIMENTO: A ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA E A
(TRANS)FORMAÇÃO DA PAISAGEM NO MUNICÍPIO DE PONTE NOVA -
MG

Viçosa, junho de 2010.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**VAPOR E MOVIMENTO: A ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA E A
(TRANS)FORMAÇÃO DA PAISAGEM NO MUNICÍPIO DE PONTE NOVA -
MG**

Monografia apresentada ao Curso de Geografia da Universidade Federal de Viçosa como pré-requisito para obtenção do título de bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Leonardo Civale.

Acadêmica: Juliana Padula Villar.

Viçosa, junho de 2010.

*Dedico este trabalho às mãos cansadas que desenharam essa paisagem,
e àqueles que a recriam cotidianamente
no vale do Piranga e nos mares de morro de Minas Gerais.
E também àqueles que acompanharam a descoberta que foi a realização deste trabalho.*

A quem agradecer afinal?

Ao processo. Foi ele que me acompanhou, me ensinou, leu e releu esse texto. Tantas vezes brigamos, iludimos e desiludimos, encontramos o caminho e juntos seguimos até o final.

É ele, o processo de construção desse trabalho que fica como o mais importante, muito mais que os próprios resultados. Aprendi assim e fico tranqüila agora por entender isso. Ainda bem.

Então agradeço aqui, àqueles que, em seus planos, emanaram boas vibrações e que contribuíram para que esse processo fosse mais leve. E foi. Além disso, foi *muito importante* porque preencheu minha formação e me levou de encontro à Geografia pelo caminho que eu gostaria.

Como não podem e nem devem faltar nomes, agradeço:

A Marcela, Camila, Sara, Luis Eustáquio, Selma, Natália, Alex, Derê, Joubert, Nina, Filipe, Myriam, Lílian, Carol, Eduardo, Izabel, Angélica, Laura, Padeiro, Mayara, Irene, Willer, Edgar, Irene, Lucas, Aline, Maria, Camila, Fernanda, Clara, Godi, seu Sérgio, Nogueira, Kamil, Mazarello, Gilson, Hélcio, Nice, Victor, Ronildo, Vó Siuda. E ainda a todos que me deram carona para ir e vir de Ponte Nova a Viçosa, quase toda semana viabilizando a realização dessa pesquisa! (Quem eu esqueci não me leve a mal!).

A Leonardo Civale, pelo incentivo e orientação.

Em especial, a Fabrício que ouviu, opinou e com certeza co-orientou esse trabalho; e aos meus pais, Lenir e Márcio, pelo apoio, carinho, dedicação, incentivo e confiança durante toda essa caminhada, principalmente no momento de realização dessa pesquisa.

Muito obrigada!

Resumo

O processo de formação de Ponte Nova é fortemente marcado pela circulação, O rio Piranga, que corta a cidade ao meio, passando sob as pontes que trazem em sua essência a necessidade de transpassar para o outro lado. A construção de Ponte Nova advém do movimento da roda do engenho das usinas de cana-de-açúcar e do trabalho do negro. Todo esse movimento ganha impulso quando os trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina alcançam a cidade, no final do século XIX. A vinda do trem traz consigo algumas modificações que vão refletir na paisagem. Inicia-se uma nova fase marcada pela riqueza no campo, com as lavouras e o desenvolvimento agroindustrial das usinas de cana-de-açúcar. Configuram-se agentes, espaços e dinâmicas diferenciadas, acentuando o processo de urbanização e constituindo o patrimônio histórico local.

Abstract

The process of formation of Ponte Nova is strongly marked by the movement, Piranga River, which crosses the city in half, passing under the bridges that bring in it essence the need to cross to the other side. The construction of Ponte Nova comes from the mill wheel movement of plants cane sugar and by slave labor. This whole movement gains momentum when the rails of the Leopoldina Railroad reaches the city in XIX century. The coming of the train carries with it some changes that will be reflected in the landscape. It begins a new phase marked by wealth in the countryside, with crops and by development of agrarian industry by cane sugar. It was configured agents, space and different dynamics, increasing the process of urbanization and constituting the local historic heritage.

Sumário

1. Caminho dos trilhos	7
2. Conceito de paisagem	11
3. Avistando pela janela do trem: Ponte Nova se forma	15
4. Desembarque na estação da Leopoldina: Ponte Nova durante a República Velha	21
4.1. Expansão urbana: criação de um novo bairro	22
4.2. Reformas urbanas	25
4.3. Novas dinâmicas de circulação	29
5. Memória e Patrimônio	38
6. Conclusão	45
7. Referências Bibliográficas	
8. Anexos	

1. CAMINHO DOS TRILHOS

Ponte Nova é uma cidade que fica na Zona da Mata mineira a aproximadamente duzentos quilômetros da capital de Minas Gerais, Belo Horizonte e possui pouco mais que cinquenta e sete mil habitantes. Sempre me pareceu uma cidade feia. Na verdade, eu já a via com olhos cansados dela. Buscava vivenciar outros espaços, o que me levou à Geografia. Nessa nova paisagem em que me vi, fui buscar o novo fora de mim. Observei muito, mas talvez tenha explorado pouco. A Geografia possibilitou o encontro com lugares diversos, dinâmicas complexas e com pessoas de tipos variados. Mas as referências eu encontrava sempre no lugar de origem, na vivência naquele lugar.

Enquanto vasculhava o mundo pela Geografia, outros mundos se descortinavam na experiência universitária. Práticas e entendimentos encontrados na extensão. A teoria fazia sentido se pensada a partir da prática. E quando parei, comecei a compreender todos os processos que me envolviam. Processos de formação, deformação, todos intensos em sua medida.

Assim, bastou acostumar os olhos a outra paisagem para começar a perceber a antiga de outra forma. São essas coisas de valorizar, quando não se tem - no meu caso, quando não se está. Mas os caminhos me levaram a lugares completamente afastados daquele que tinha colocado como objetivo no início do percurso.

Nesse movimento, me esbarrei com a possibilidade de voltar às raízes. Voltar às origens parece ser movimentar-se no espaço mais que no próprio tempo. A escolha de embarcar no trem que me levaria rumo à minha terra possibilitou desvendar caminhos, respirar sensações e até desenhar futuros.

A idéia de realizar uma pesquisa sobre o patrimônio histórico de Ponte Nova surgiu de uma demanda da Prefeitura Municipal no ano de 2009. A Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer havia entrado em contato com a Universidade para que esta pudesse auxiliar na continuidade do inventário dos bens históricos e culturais do município, uma vez que a gestão anterior havia dado início à sua elaboração a partir de um convênio com uma empresa de consultoria. Entendemos que seria importante contribuir de alguma forma e decidimos realizar uma pesquisa que, aos poucos, foi se transformando nessa pesquisa monográfica.

Contatei pessoas, procurei informações sobre o assunto e claro, mobilizei a família. Foi preciso vasculhar, explorar, descobrir e abrir caminhos. Aprendi que em cidade pequena sempre existe alguém, que conhece alguém e esse sempre é o caminho

mais curto, e, incrível, mais agradável. Basta assuntar com um e outro que a informação chega. Todos pareceram dispostos a ajudar, muito embora às vezes sem saber ao certo por que. A pesquisa possibilitou tecer laços e recriar vínculos.

Primeiramente acessei ao material relativo ao Inventário do Acervo Cultural de Ponte Nova. As informações contidas nesse inventário foram importantes de início porque ofereceram um panorama geral de bens móveis e imóveis que existiam no município e apresentava de forma sistematizada os dados das construções de época. Encontrar aqueles dados havia me deixado esperançosa e feliz por pensar que, assim como eu, alguém demonstrava interesse por esse assunto na cidade.

Com esse material em mãos fui ver o que conseguiria encontrar no Arquivo Municipal. Quando falei a respeito da pesquisa, que era sobre o patrimônio de Ponte Nova e que eu estava coletando informações para definir um objeto de estudo mais específico, me indicaram o setor de projetos, onde havia diversas plantas de edifícios históricos, de traçado de ruas, de projetos de pontes, cais, etc. que poderiam gerar estudos interessantes. Pois bem. Analisei com certo cuidado essas plantas arquitetônicas, mas elas não me diziam muita coisa. Na verdade foi uma experiência um tanto quanto desastrosa o contato com esse setor.

Nesse momento foi preciso muita convicção para não desistir, quando as pessoas a quem eu me referia sobre a pesquisa me olhavam com aspecto de quem gostaria de dizer “coitada, pra quê mexer com isso!” O pessoal da prefeitura tinha dificuldade em efetuar o registro de pesquisador no Arquivo Municipal – Ninguém nunca fez isso! – disseram.

Todavia resolvi prosseguir e ao final desse percurso inicial, com a junção do que encontrei consegui elaborar uma listagem cronológica de construções históricas relevantes existentes ainda hoje, que foi o ponto de partida para realizar todo o trabalho. As informações encontradas eram intrigantes, mas apresentavam-se de forma muito fragmentada. Até então eram pontes, igrejas, grandes fazendas, engenhos e posteriormente usinas de cana-de-açúcar e estações de trem entrelaçadas num espaço modificado com o tempo que reservavam algo mais sobre aquele lugar.

Era necessário estabelecer alguma relação entre as informações, o que exigiu um aprofundamento do estudo histórico da formação do município. Utilizamos como base a obra de Antônio Brant. Dois de seus livros - *Ponte Nova, 150 anos de História e Lavoura e Riqueza, Voto e Poder* - são as referências que utilizamos nos relatos dos fatos históricos de Ponte Nova. Assim sendo, a maior parte das referências aos dados históricos

do município é fruto de sua pesquisa, uma vez que poucos autores se interessaram em registrar a história dessa cidade.

De imediato foi possível perceber a presença da circulação muito marcante na história do município. O rio Piranga cortando a cidade ao meio, passando sob as pontes que trazem em sua essência a necessidade de transpassar para o outro lado. A construção de Ponte Nova advém do movimento da roda do engenho das usinas de cana-de-açúcar e do trabalho do negro.

Todo esse movimento pareceu ter ganhado força quando os trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina foram instalados na cidade, no final do século XIX. De acordo com aquela listagem elaborada, o período que mais condensava edificações era o final do século XIX até as primeiras décadas do século XX. Esse período compreende, no Brasil, o final do Império e a transição para o que a historiografia denomina de República Velha, que corresponde aos anos de 1889 a 1930.

O movimento trazido da ferrovia apresentava algo particular. Qual era o tom da sua chegada? Que sons ela produzia? Procurando entender a dinâmica que se conformou no município a partir da sua instalação iniciamos uma busca sobre o histórico da própria Leopoldina. O movimento da sua chegada parecia desenhar a história de Ponte Nova e a paisagem que se conhecia parecia ter se transformado a partir dela.

Assim, compreendemos que a chegada da Estrada de Ferro Leopoldina era um marco importante na história de Ponte Nova, que, a partir de sua instalação, passa por uma fase de crescimento, fazendo-nos crer que impulsionado por ela. Dessa forma, decidimos analisar quais implicações ocasionadas pela construção dessa ferrovia, focando nossa análise na (trans)formação da paisagem em Ponte Nova. O recorte temporal que escolhemos são os anos entre 1886 quando, em Ponte Nova, são inauguradas as linhas férreas da Leopoldina, e 1926 quando chegam os trilhos da ferrovia Central do Brasil. Acreditamos que com a Central do Brasil, configuram-se dinâmicas diferenciadas no município e que podem, futuramente, originar outros estudos.

Além da bibliografia que mencionamos, era preciso tentar abarcar de que modo essas transformações ocorreram após a chegada da Leopoldina. Para isso, optamos por realizar uma pesquisa documental no Arquivo Municipal em jornais existentes naquele período. Nesse momento nos deparamos a alguns desafios: a existência de diversos periódicos¹ mas com ausência de muitas edições, o que, muitas vezes comprometeu o

¹ Correio da Matta, Correio da Semana, O Piranga, O Tupinambá, A Onda, Gazetta de Ponte Nova, A Notícia, O Excelsior.

entendimento cronológico dos fatos. Assim, todos os jornais foram consultados, mas não todos os números, uma vez que selecionamos aleatoriamente as edições. Necessitando limitar a pesquisa, selecionamos manchetes e reportagens que remetesse diretamente a Cia. E. F. Leopoldina e a ações executadas pelo poder público em Ponte Nova entre 1886 e 1926.

Assim, o texto se articula da seguinte forma: no segundo capítulo apresentamos como se deu o processo de formação de Ponte Nova: e a chegada dos primeiros colonizadores buscando resgatar os aspectos da impressão de suas atividades no território; bem como a origem das primeiras aglomerações urbanas, culminando no momento da chegada da E. F. Leopoldina. No capítulo seguinte, vamos nos ater à análise do conceito de paisagem de modo a embasar a discussão do quarto capítulo, que tem como foco as transformações ocorridas na paisagem do município durante todo o período estudado, focando a ação política dos governantes, as causas e conseqüências desse processo. Por último analisaremos o processo de constituição da memória nacional tecendo uma crítica de como se deu esse processo em Ponte Nova, realizando uma análise dos registros relativos ao patrimônio do município e propondo novas ações embasadas nas novas políticas de patrimônio.

2. CONCEITO DE PAISAGEM

O enlace entre a temática da ferrovia como fio condutor de nossa análise e a escolha da categoria geográfica paisagem vão nos remeter à possibilidade de compreensão da dinâmica que se apresenta em Ponte Nova a partir de um olhar sensível, mas ao mesmo tempo focado nos processos políticos que constituíram a cidade naquele período.

Dizemos sensível porque a palavra paisagem (*landskip*) surge na experimentação artística, com a pintura. Ela faz referência às representações que apresentam uma parte da natureza enquadrada, como uma imagem avistada da janela de um trem. O expectador possui papel secundário nessas pinturas, onde a superfície terrestre é uma imagem a ser admirada, um espaço do qual se deve afastar para compreendê-lo em sua totalidade.

Nesse momento a paisagem e a corografia compartilham a mesma linguagem. Ambas se definem como *a arte da leitura visual dos signos que constituem a qualidade própria de uma paisagem*. No entanto esses signos na geografia são expressos também pela palavra enquanto na pintura, somente pela imagem. A paisagem é um recorte que representa uma área particular. (BESSE, 2006)

O conceito de paisagem se expande atrelado a uma concepção de mundo universal que marca o período das grandes navegações. O espaço se amplia uma vez que o ser humano encontra o movimento na dimensão do planeta Terra. O trem também remete ao movimento no espaço, saída de um lugar, chegada em outro. Movimento é modificação. A paisagem é naquele momento, a dimensão visível da *nova experiência geográfica no mundo*. Naquele novo mundo, amplo e aberto a descobertas, se locomover é um ato de conhecer e aprender sobre ele, mas admitindo-se parte dele.

A superfície terrestre é tomada como *teatro do mundo*. Nesse palco o ser humano ocupa, ao mesmo tempo, os lugares de espectador e de ator; ele contempla a transformação da paisagem terrestre, mas entende que ela só ocorre devido à sua atuação. “O mundo tornado imagem concebida é inseparável do evento que faz do homem um sujeito em meio ao existente”. (BESSE, 2006, p. 30).

A dimensão visível da realidade é o objeto de análise. A referência às pinturas como representação fiel da paisagem é valorizada. “A paisagem é da ordem da imagem, seja esta imagem mental, verbal, inscrita sobre uma tela, ou realizada sobre um território”. (BESSE, 2006, p.61). As imagens serão importantes no conhecimento das

formas da paisagem de Ponte Nova. Elas apresentam o visível, o real, o palpável e se mostram muitas vezes mais esclarecedoras que o próprio texto.

No entanto, a dimensão visível, sozinha não dá conta de abarcar todo o processo. É preciso avançar para além da estética, não a abandonando, mas antes analisando seu teor. Nesse aspecto a paisagem pode ser interpretada, também como uma produção cultural da interação homem-natureza. O desenho da paisagem será realizado nessa relação, que carrega sentidos variados inscritos no território. A paisagem é assim, *impressão* da atividade humana que vai revelar uma *outra noção do visível*,

O visível conta algo, uma história, ele é a manifestação de uma realidade da qual ele é, por assim dizer, a superfície. A paisagem é um signo, ou um conjunto de signos que se trata então de aprender a decifrar, a decifrar, num esforço de interpretação, que é um esforço de conhecimento e que vai, portanto, além da fruição e emoção. A idéia é então que há de se ler a paisagem. (BESSE, pp. 63-64)

Nesse sentido as formas visíveis podem expressar um dado *gênero de vida*. Esse é um conceito instituído por La Blache, que considera que a relação homem-natureza é construída historicamente e em diferentes meios. As diversas culturas divergem na maneira de olhar a natureza e atribuir-lhe significado e isso vai influenciar no modo como a paisagem é construída.

A superfície terrestre é assim, base e produto das diferentes inscrições dos *agentes de impressão*, os seres humanos. A geografia se ocuparia da *escritura* desse processo em que as análises das interações entre o ser humano e o meio destacam a relação entre formas e forças da evolução da paisagem e descrição de sua fisionomia. “É sobre o plano das aparências que é preciso se situar para apreender toda a densidade epistemológica e ontológica. O aspecto das coisas é uma realidade geográfica”. (BESSE, 2006, pp. 66-67).

[...] a paisagem está intimamente ligada a uma nova maneira de ver o mundo como uma criação racionalmente ordenada, designada e harmoniosa, cuja estrutura e mecanismo são acessíveis à mente humana, assim como ao olho, e agem como guias para os seres humanos em suas ações de alterar e aperfeiçoar o meio ambiente. (COSGROVE, 2004, p.99)

Nesse momento a paisagem se manifesta como característica do discurso geográfico. Os esforços estão voltados para se descrever a realidade tal como ela é. Para isso o geógrafo deve oferecer diversos pontos de vista sobre o mesmo objeto de análise. Muito difundidas nos estudos da geografia regional procura-se, pela observação e

descrição dos elementos existentes numa determinada área, aprofundar extremamente o conhecimento sobre ela. (MORAES, 1981)

Os geógrafos culturais, que ironicamente pouco se interessaram pela cultura, voltaram sua atenção quase que exclusivamente para os artefatos. Através dos anos, inúmeros artigos em periódicos se dedicaram ao tópico da distribuição regional – e, ocasionalmente, da difusão – de artefatos tais como tipos de casas, de celeiros, de cercas, ou “conjuntos” de paisagens, dos quais se dizia que revelavam regiões culturais ou focos culturais. (DUNCAN, 2004, p. 92)

Essa visão objetiva do mundo, estabelecida a partir de uma concepção positivista vai se desgastando. Suscitando interesse não somente pelas cansativas descrições, mas também pelas *percepções, representações e atitudes diante do espaço* uma abordagem fenomenológica entra em cena. Sua flexibilidade possibilitou a ampliação do campo de pesquisa que envolve a paisagem, admitindo-se a utilização de outras fontes que agregam significado à sua interpretação. (COSGROOVE, 2004).

A nova concepção que os geógrafos têm da paisagem os leva a se interessarem pelas motivações daqueles que a desenharam ou organizaram. Para a geografia clássica, a paisagem resultava sempre do jogo de mecanismos físicos, biológicos ou sociais. Sua análise não se detinha absolutamente sobre o sentido que ela teria para os homens. [...] O geógrafo não estuda mais apenas a paisagem como realidade objetiva. Preocupa-se com a maneira como a paisagem está carregada de sentido, investida de afetividade por aqueles que vivem nela ou a descobrem. (CLAVAL, 2004, p. 51)

Berque (2004) não descarta a ordem visível da paisagem, ele a entende enquanto *marca* e expressão de um grupo. Nesse sentido a paisagem admite a descrição, mas valendo-se de outros instrumentos e metodologias que avancem na apreensão do campo visível. No entanto, este autor coloca que esse procedimento conseqüentemente não permite a compreensão da paisagem como um dado sensível. Enquanto *matriz* é que a paisagem vai definir as relações e percepções da sociedade diante do espaço que habitam.

[...] não é suficiente (embora seja necessário) explicar o que produziu a paisagem enquanto objeto. É preciso compreender a paisagem de dois modos: por um lado ela é vista por um olhar, apreendida por uma consciência, valorizada por uma experiência, julgada (e eventualmente reproduzida) por uma estética e uma moral, gerada por uma política etc. e por outro lado ela é matriz, ou seja, determina em contrapartida esse olhar, essa consciência, essa experiência, essa estética, essa moral, essa política, etc. [...] De fato o que está em causa não é somente a visão, mas todos os sentidos; não somente a percepção, mas todos os modos de relação do indivíduo com o mundo; enfim não é somente o

indivíduo, mas tudo aquilo pelo qual a sociedade o condiciona e o supera, isto é, ela situa os indivíduos no seio de uma cultura, dando com isso um sentido à sua relação com o mundo. (Berque, 2004, p. 87)

Fez-se necessário assim, superar o rigor e a objetividade das descrições, buscando resgatar a sensibilidade de análise e compreensão das paisagens para entender os processos que se encontram implícitos sob suas formas e objetos. Nesse sentido, uma paisagem não é imparcial, pois as relações nela existentes não podem ser resumidas na relação individual humana com o meio.

A partir das duas últimas décadas do século XX o olhar renovado lançado sobre dicotomia entre ciências humanas e da natureza, possibilitou novas abordagens sobre a paisagem, sobretudo, aquela que leva em consideração as relações sociais. Além de retratar as formas de atuação do ser humano no espaço, a paisagem, vai representar o processo de reprodução de uma sociedade, que nele manifesta suas ideologias. (GANDY, 2004)

Assim, para Duncan (2004) a paisagem pode ser considerada em três níveis: como reflexo da cultura dentro da qual foi construída; como indícios relacionados a acontecimentos do passado; e como a junção de elementos constituintes na evolução dos processos sócio-políticos de reprodução e transformação cultural.

Desse modo, em nossa análise das implicações na paisagem do município com a ferrovia não pudemos nos contentar em olhar a paisagem e somente apontar suas formas e contornos mais atraentes. Logo, procuramos tomar como base não apenas a descrição dos sistemas de objetos instalados no período e as transformações que ocasionaram, mas principalmente procurar compreender, os significados que eles transmitem à época. Para compreender de fato as modificações trazidas com a chegada da maria-fumaça precisaremos, desembarcar para apreender o que significou esse momento e o que ele testemunha naquela região.

3. AVISTANDO PELA JANELA DO TREM: PONTE NOVA SE FORMA

O rio Piranga, que banha Ponte Nova e se encontra com o rio Carmo para formar o rio Doce encontra-se no caminho que liga o município à antiga capital da província, Vila Rica – atual Ouro Preto. Para facilitar a ligação com essa região foi construída uma pinguela e posteriormente uma ponte mais resistente. Existem contradições quanto a datas e origens do nome Ponte Nova, contudo uma das hipóteses é que tenha surgido nesse contexto mantendo-se até hoje.

Nos tempos do ciclo do ouro, Ponte Nova funcionava como pouso para viajantes que iam e vinham da região das minas, mas não chegando a formar aglomerações significativas nessa época. Naquelas regiões a escassez de alimento se apresentava como uma adversidade. O transporte era feito com extrema dificuldade, devido à distância que se encontravam as vilas dos grandes centros.

Diante daquela situação pessoas solicitavam ao poder público a doação de sesmarias. A doação de sesmarias era um método adotado pela Coroa Portuguesa num período de necessidade de fixação das pessoas no território. (DEAN, 1996). Pela vasta extensão territorial da colônia, era freqüente a itinerância de pessoas que, quando se esgotavam os recursos para constituição de lavoura em determinado local, direcionavam-se para outro. Essa prática era condenada pelos governos, pois dificultava a coleta de impostos e tornava instável a garantia de abastecimento dos centros urbanos, além de promover a devastação intensa da mata – esta última, preocupação inexistente na época. É claro que a doação de sesmarias atendia também aos mais abastados, favoritos na ação de proteger as fronteiras e pretendendo a produção de bens para exportação. (DEAN, 1996, p.163)

Assim, a doação das terras era realizada a homens poderosos e de prestígio *ou* aos considerados rebeldes e “vadios” que, por não se fixarem, atrapalhavam o bom andamento da colonização. A estes últimos restava obrigatoriamente a escolha de vestir a farda ou seu estabelecimento nessas terras. (DEAN, 1996). Aqueles que acabavam deixando a exploração do ouro em busca de terras onde tirariam seu sustento e poderiam contribuir no abastecimento da região das minas. No entanto,

“[...] por longo período, a diminuição da produtividade quase não reduziu a atividade mineradora. Quando os garimpeiros finalmente perderam a esperança e adotaram a lavoura e a pecuária, contudo, estenderam seus domínios para o interior da floresta, ainda intocada.” (DEAN, 1996, p. 109).

Esse é o caso daqueles que se deslocaram para a região de Ponte Nova e que hoje são considerados responsáveis pela sua fundação, apesar de aquele já ser um território habitado pela tribo indígena dos Aimorés. Entre outros que adquiriram terras naquela região, se destaca a figura de Padre João do Monte Medeiros que se instalou em uma sesmearia em 1763, anos depois da chegada dos primeiros sesmeiros, seus irmãos Miguel Antônio do Monte Medeiros e Sebastião do Monte Medeiros da Costa Camargo. Esses três nomes estão atrelados à fundação de três das maiores fazendas existentes no período: a Fazenda Vauassú, Fazenda Vargem Alegre e Fazenda Córrego das Almas; respectivamente. Com o falecimento da mãe, em propriedade herdada pelos filhos foi construída a primeira capela no município, pronta em 1770, no mesmo local onde está hoje a Matriz de São Sebastião. (BRANT, 1993)

Ao final do século XVIII, mesclada com outras atividades, como a criação de rebanhos e o plantio de cereais, a cana-de-açúcar era cultivada na localidade. É interessante destacar que nesse século a construção de engenhos era proibida em Minas Gerais, sendo possível somente com autorização do governo, medida estendida a todas as outras capitânias:

A despeito de tal medida, centenas de engenhocas operaram durante a corrida do ouro e do diamante. [...] Objetivava-se provavelmente com justiça que essas medidas eram meros pretextos para manter os privilégios dos proprietários das usinas existentes e relegar os pequenos produtores de cana a uma situação de dependência. (DEAN, 1996, p. 189)

Além da cana-de-açúcar outra cultura exótica foi introduzida no país atingindo altos índices de produção e exportação, também muito contribuindo para o desenvolvimento dessa região: o café. Segundo Brant (1996), em Ponte Nova essa cultura não perdeu espaço e foi impulsionada na década de 80 do século XIX. (p.57)

A consolidação da independência econômica do Brasil em relação a Portugal, fez com que o governo Imperial voltasse os olhos para questões internas do país. Um dos problemas encontrados foi a necessidade de melhoria nos transportes, no caso o ferroviário. Em 1852 é sancionada a lei nº. 641 que concedia diversos privilégios, como o pagamento de juros sob o capital empregado para a companhia que se organizasse para a construção de linhas ferroviárias. Em meados do século XIX, o Barão de Mauá, antecipando a necessidade da constituição de novas vias de transportes, reuniu

investidores para a implantação de estradas de ferro. Parte dessas construções ferroviárias foi implantada nas regiões agroexportadoras. (SILVEIRA, 2003).

Na zona da mata mineira, o cultivo de cana-de-açúcar ressurgiu no século XVIII com adoção de novas técnicas comumente difundidas no Caribe e que no Brasil ainda não haviam se disseminado. A maior parte dos engenhos era movida por animais e aqueles a vapor foram adotados bem mais tarde:

A maioria dos engenhos era, no início da reativação, operada com força animal; relativamente poucos eram movidos a água [...]. O primeiro engenho com cilindros movidos a vapor foi construído em 1816. Daí em diante a conversão prosseguiu e, pelo menos na região de Campos, os engenhos movidos a vapor eram comuns em 1850. [...] Termômetros que indicavam quando os melaços da cana estavam prontos para cristalização começaram a ser importados nos anos 1840. O uso do bagaço para combustível era desconhecido, exceto em Campos, e, mesmo em 1850, era incipiente. (DEAN, 1996, p.190)

Além das novas técnicas que instauraram ânimos renovados para a produção do açúcar, são disseminados incentivos para a produção industrial de forma a garantir, com uma maior variedade de produtos, a estabilidade econômica do país perante uma depressão na economia, entre 1873 e 1896. (SILVEIRA, 2003). Nesse período é promulgado o Decreto Imperial de seis de novembro de 1875, subscrito pelo Ministro da Fazenda, Barão de Cotegipe que oferecia subsídios para a composição de engenhos centrais de produção de açúcar. (CARVALHO, 1954, p.33).

É nesse contexto que sob influência do centro açucareiro próximo a Campos dos Goitacazes - RJ, que sediava o Engenho Central de Quiçamã desde 1877, foi inaugurada em Ponte Nova, no ano de 1883 a Usina Anna Florência, primeira usina de beneficiamento de cana para a produção de açúcar cristal do estado de Minas Gerais. A usina levou esse nome, pois Anna Florência Martins Rabelo era mãe dos irmãos José Vieira Martins e Francisco Vieira Martins que juntos fundaram a associação Vieira Martins e Cia para sua montagem. (CARVALHO, 1954).

A articulação para a construção dessa usina teve início com o Capitão Manuel Francisco de Souza e Silva, que já no ano de 1878 convidara algumas pessoas para realizar uma visita ao Engenho Quiçamã. O capitão, porém veio a falecer em 1880, antes de realizar a visita. Anos mais tarde, seus sobrinhos, os irmãos Vieira Martins que estudavam medicina no Rio de Janeiro se interessaram pelo negócio, conheceram o engenho em 1882 e decidiram implementar a idéia em Ponte Nova. Esse empreendimento

atraiu o interesse e suscitou outros investimentos na produção de açúcar no município. Após sua inauguração foram criadas a Usina de Piranga, no povoado do Xopotó, em 1887 e no ano seguinte foi inaugurada a Usina Vau-Assú, em localidade de mesmo nome. Até meados do século XX mais quatro usinas foram criadas: Usina Jatiboca em 1920, Usina do Pontal em 1935, Usina São José em 1939 e Usina Santa Helena em 1940. (CARVALHO, 1954).

Segundo Brant (1996) o período de construção da usina movimentou o comércio local e absorveu *toda mão-de-obra disponível na cidade* para os trabalhos (p.51). Nesse caso é difícil afirmar em que nível existia uma mão de obra local que não fosse a escrava, sobretudo porque até aquele período a escravidão ainda era legitimada no país.

Assim, as usinas de cana-de-açúcar em Ponte Nova conheceram um período de grande sucesso entre o último quartel do século XIX e o início do século XX. Contudo, as dificuldades de transporte da produção eram uma constante. A localidade contava apenas com uma estrada que ligava a Ouro Preto, só sendo possível a sua utilização nas épocas da estiagem. Esses caminhos ofereciam alguns perigos pela constância dos ataques das tribos indígenas. Os Aimorés, primeiros habitantes daquela região, apelidados pelos europeus de Botocudos, em alusão aos seus botoques, se mostraram resistentes em relação aos desígnios do colonizador europeu.²

Os itens que vinham do Rio de Janeiro percorriam longo caminho, chegando de trem até o município de São Geraldo, que foi durante muito tempo ponto final da E. F. Leopoldina na região, e seguiam para Ponte Nova em carroças ou carros de boi. Em seus relatos sobre a implantação da usina de cana-de-açúcar Anna Florência, Carvalho (1954) conta que os primeiros maquinários foram transportados com dificuldade de São Geraldo até Pião, local onde se instalaria a usina, atualmente o município de Oratórios:

Os carros de bois não foram os únicos veículos destinados ao transporte dos maquinismos. Foram construídos carretas especiais de madeira para comportar alguns aparelhos de maiores dimensões. Vários fazendeiros alugaram os seus carros para o transporte daquelas máquinas: - vácuo, moendas, cristalizadores, caldeiras, etc. Alguns trechos da estrada, ou caminhos foram alargados, concertados e melhorados nesta extensão.

² Tanto incomodaram a colonização, que no início do século XIX, foram construídos presídios pelo governo da Capitania e montadas tropas de combate para reprimi-los. O autor Warren Dean ao tratar sobre o assunto do combate aos botocudos na Zona da Mata afirma que “raro era o branco que assumiria tal responsabilidade sem o intuito de explorar ao máximo o trabalho dos nativos e de ser conivente na usurpação de suas terras.” (DEAN, 1996, p.168). Em Ponte Nova havia o Presídio da Décima Divisão, comandado por Antônio de Souza Guimarães e posteriormente João do Monte da Fonseca, possuidor da Fazenda Jatiboca, que mais tarde abrigaria a usina de mesmo nome. (BRANT, 1993, p.10)

[...] O transporte durou mais de quarenta dias. (CARVALHO, 1954, p.46)

Nesse contexto de crescimento da atividade açucareira e conseqüente pressão de uma elite agrária que vinha se fortalecendo, a justificativa da necessidade de escoamento da produção foi utilizada pelo poder público de Ponte Nova para negociar junto ao Governo Imperial a autorização à Companhia E. F. Leopoldina para a construção de um prolongamento da linha férrea que cruzaria Ponte Nova até o município de Itabira. (BRANT, 1993).

Após quatro anos desde a concessão imperial para a sua construção, entre negociações para modificações no projeto do percurso original, foi inaugurado em quatro de abril de 1886, o prolongamento da Leopoldina até Ponte Nova. Em 1898 este prolongamento já chegava até Saúde, atual Dom Silvério, com bifurcação em Ponte Nova em direção à Rio Casca. (Figura 1).

A implantação da estação da Leopoldina foi objeto de discussões durante a execução das obras da ferrovia. No projeto inicial os trilhos vinham de São Geraldo, passando por Coimbra e Viçosa e vindo de Teixeira, percorreriam a margem do ribeirão Vau - Açu até seu encontro com o rio Piranga, onde se fundaria sua estação. Utilizando a justificativa de que a estação ficaria muito distante da área urbana, a câmara solicita sua alteração. O projeto foi modificado sendo acolhidas pela direção da empresa todas as especificações da mudança solicitada, que substituía o traçado inicial. O local onde foi fundada a estação era próximo ao centro urbano, à margem esquerda do rio Piranga, próximo à ponte velha. A criação da estação no local planejado inicialmente poderia criar novas possibilidades à urbanização, contudo, a modificação do projeto é pensada para atender os interesses de uma classe urbana já estabilizada.

A vinda do trem traz consigo então, algumas modificações. Para Brant (1993) “O acontecimento teve significado marcante para a economia de toda a região. E a ‘maria fumaça’ trouxe rapidamente o progresso para Ponte Nova. O transporte já não era o grande empecilho para a expansão econômica do lugar”.(p.117) Assim, a partir daqui analisaremos o processo de desenvolvimento ocasionado pela ferrovia a partir das transformações urbanas decorrentes desse processo.



1. Mapa ilustrativo das linhas da E. F. Leopoldina, em 1898, com destaque para o trajeto que atendeu o município de Ponte Nova.

4. DESEMBARQUE NA ESTAÇÃO DA LEOPOLDINA: PONTE NOVA DURANTE A REPÚBLICA VELHA

Durante todo o século XIX, a cultura da cana se destacava naquela região e a aguardente e o açúcar mascavo, produzidos nos engenhos pertencentes às fazendas, abastecia o mercado interno e algumas localidades vizinhas. Com a abolição da escravidão em 1888, em Ponte Nova, a situação não era muito diferente do restante do país. O fim da escravidão já estava em vias de fato e os fazendeiros, em maioria monarquista, já se preparavam para este anúncio. Um grupo de mulheres se reunia para discutir sobre a abolição e alguns proprietários assinaram a alforria antes da Lei Áurea. Nesse contexto, Brant (1993) afirma que “o novo aspecto que a economia da região tomava já dispensava a força escrava, quando se aproximava a abolição”. (p.124). É importante destacar, contudo que até aquele momento, sem a mão de obra do negro o município pouco teria avançado. Naquele período o que fortalecia a economia da região era com toda certeza a zona rural, grande produtora de cana-de-açúcar, café e cereais aonde, por mais que existissem excelentes administrações nas fazendas a mão de obra escrava é que operava.

Naquela época Ponte Nova já contava com três usinas de beneficiamento da cana para produção de açúcar cristalizado: Anna Florência, Piranga e Vau-Assu e o crescimento econômico dessa atividade é que justificou a chegada dos trilhos da Leopoldina na região. Segundo Silveira (2003) pode-se assegurar que no Brasil, as ferrovias na maioria das vezes adentravam regiões onde já existissem ocupação e produção agrícola que lhes assegurasse o pagamento dos fretes. Assim, a instalação da ferrovia chega quando o processo de desenvolvimento econômico e das indústrias de açúcar já está em curso no município.

Nesse contexto, em meados do século XIX no centro urbano já se desenhavam suas ruas, consolidando a localidade como um povoado de referência. Na zona rural cresciam as lavouras e os rebanhos, os engenhos de cana já eram lucrativos. (BRANT, 1993) Algumas das áreas rurais, como Vau-açu e Xopotó eram atendidas pelos trilhos da Leopoldina e possuíam estações. A formação deste último povoado teve forte ligação com a instalação da Leopoldina. (ANEXO 1)

O transporte ferroviário, que teve papel decisivo para a modernização do país e principalmente na definição do modo capitalista de produção no Brasil (ABREU, 1996) contribuiu para que em Ponte Nova fossem impulsionados comércio e a indústria gerando

uma série de investimentos em infra-estrutura, e, conseqüentemente reconfigurando a paisagem local.

4.1. Expansão urbana: a criação de um novo bairro

Até o final do XIX a população se agregava nessa área, correspondente ao Centro, que nesse período já havia passado por certas transformações. Algumas ruas contavam com a canalização da água e já havia um matadouro municipal. A rua que dava acesso à Estação Leopoldina já possuía calçamento. (BRANT, 1993, p.)



2. Vista antiga da Rua Direita no Centro de Ponte Nova, com destaque para a Matriz de São Sebastião.

Segundo Milet (1988) as limitações existentes na estrutura anterior das cidades eram vistas como entrave para o desenvolvimento do capital, o que gerou uma série de transformações nas áreas urbanas a partir do século XIX. Em Ponte Nova, a topografia mais acidentada do Centro dificultava cada vez mais a expansão do povoado. Devido à necessidade de ampliação dos limites territoriais a Câmara Municipal resolve adquirir terras pertencentes a uma fazenda - aproximadamente 156 hectares - para criação de um novo bairro, Palmeiras.

Dentre os primeiros representantes políticos que compunham a câmara no novo regime se encontravam Francisco Vieira Martins e José Mariano Duarte Lana,

respectivamente, proprietários das duas maiores usinas de cana do município. Os cargos de agente do Executivo e presidente da Câmara - que hoje correspondem a presidente da Câmara e Prefeito - são assumidos por Major Manoel Olympio Soares.

A Igreja sempre exerceu forte influência no processo de ocupação de Ponte Nova. Sempre em parceria com as elites locais, também se configura como um agente no processo de modificação da paisagem. Devido às articulações efetuadas pelo vigário João Paulo Maria de Britto instala-se na casa sede da Fazenda Palmeiras, em 1896 – um ano após a aquisição das terras pela câmara - a Escola Normal para mulheres, comandada por freiras salesianas.

A criação da escola é um fator decisivo que direciona o processo de formação e ocupação do bairro e transformação da paisagem naquele local, como é possível observar no trecho seguinte:

(...) Os altos penachos das palmeiras viram operar-se a seus pés uma misteriosa metamorphose: a casa completamente transformada, a monotomia da vida campestre substituída por uma vida cheia de actividade material e intelectual. Cessaram, como por encanto, o ruído do moinho, o vae-vem dos colonos, o canto magoado do escravo, para dar lugar ás notas que se desprendem do piano, ao vae-vem de centenas de meninas cheias de brio e de vida, ao canto harmonioso e terno que se eleva ao pé do Sacrario e perde-se lá muito longe, depois de ter repercutido nas verdejantes collinas; e enquanto que, na sala da antiga fazenda, as illustres Filhas do immortal D. Bosco, vão desvelando os segredos das linguas, das sciencias e das artes, vão rasgando os densos véos que cobrem a intelligencia de suas discipulas, apontando-lhes o caminho, não somente da vida do lar domestico, mas também o caminho de um verdadeiro sacerdócio do magistério.¹

Com a implantação da escola as antigas referências rurais são substituídas por aspectos da boa educação e dos bons costumes, da apreciação da arte, da ciência e da religião, valores urbanos burgueses, considerados propícios ao desenvolvimento da sociedade. A garantia de uma instituição comandada pela Igreja assegurava que a ocupação no entorno representasse um conjunto específico de valores que aquela instituição evoca e que também eram cultuados pelas elites que conduziam o município. No início do século ainda é estabelecido no bairro, outra instituição vinculada à Igreja católica, o Colégio Dom Helvécio, exclusivamente para rapazes.

Atuando na tomada de decisões a Escola Normal realiza uma mobilização junto ao poder público para a coleta de fundos para a construção de um jardim em frente à escola, como anuncia o jornal Correio da Matta em 1920:

*Promovido pela directoria da Escola Normal Maria Auxiliadora terá logar hoje, neste conceituado estabelecimento de instrução, um magnífico festival cujo resultado reverterá em benefício do jardim de Palmeiras, a construir-se dentro em pouco.[...] não há quem não abrace com entusiasmo sincero, empreitadas como essa, que trazem como consequência a melhoria estética da nossa cidade, que vae se remodelando continuamente.*²

No entanto, nos primeiros anos da república, apesar de os cuidados com a estética e a saúde pública não se mostrar como uma preocupação relevante dos governantes a questão já era levantada pelos jornais da época. É curiosa a seguinte passagem do jornal *A onda*, de 1906 que relata os problemas encontrados no município nesse sentido:

*No matadouro público a falta de asseio é completa. Esta nossa gente que governa a cidade só entende de política, desta nossa política aqui, mas de hygiene não vai nada, nada absolutamente. A carne que se vende para o consumo público já traz, pelas falta de asseio no matadouro, todo gémen perigoso ali detido no sangue podre, nos fragmentos da carne velha, naquela podriqueira, enfim, que está lá. E nós que nos vamos envenenando o organismo, enquanto elles, os que governam, vão cuidando de política – que é bem melhor do que olhar para a saúde desta gente ingrata e acapivarada.*³

A preocupação com a estética acompanha a criação de Palmeiras e representa o ideário do urbanismo que ganhou força no século XIX, voltado para o senso estético e padrões de hygiene. Em seu processo de ocupação foram realizadas a demarcação e divisão dos lotes por engenheiro responsável.

O Dr. José Mariano determinou ao Sr. José Domingues Machado que procedesse o levantamento topográfico e executasse o consequente projeto de loteamento do novo bairro, que, herdando o nome da fazenda, passou a se chamar Palmeiras . Foram executados os serviços de armamento das principais vias do bairro que, retas, contrastavam com a tortuosidade e irregularidade das ruas do já centenário centro da cidade. (BRANT, 1993)

Nas primeiras décadas do século XX são realizados serviços de infra-estrutura, como terraplanagem e abastecimento de água. A preocupação com a saúde pública parece acometer a população do novo bairro, pois anos mais tarde o jornal *O Olho* chama a atenção das autoridades para problemas relacionados à água:

Vários moradores do Largo das Palmeiras queixam-se de uma irregularidade que alli vivem e por lá transitam, e occulta, unicamente aos olhos do Snr. Delegado de hygiene e do digno fiscal da municipalidade. Há

*no referido Largo um Corrego que o contorna, passando quasi unido aos muros do Collegio Maria Auxiliadora. Esse corrego, que corta a principal praça do nosso bairro deve estar sempre limpo, para que suas aguas tenham livre curso e não se estagnem, como acontece agora, sujeitas a prejudicar a saude publica com os miasmas que dellas, com certeza, deverão se desprender [...].*⁴

A atenção às questões voltadas para a saúde pública e estética da cidade conhece seu ápice a partir de 1908, no período do governo de Caetano Marinho, político responsável por algumas das principais obras públicas executadas em Ponte Nova no início do século XX.

4.2. Reformas urbanas

A criação do bairro Palmeiras já nos indica a dimensão do processo que se inicia durante a República Velha. Exceto entre os anos de 1895 e 1897 quando Francisco Vieira Martins e José Mariano Duarte Lana assumiram como Presidente da Câmara e Agente do Executivo, respectivamente, Major Soares revezou com Camilo Soares de Moura Júnior nesses cargos até 1908, quando assumiu Caetano Marinho.

O suporte para a comunicação com outros centros urbanos oferecido pela Leopoldina vinha ocasionando o desenvolvimento de atividades comerciais e de pequenas indústrias no centro urbano de Ponte Nova. O município crescia em extensão e economicamente, mas a cobrança de impostos até então era realizada a partir de uma política de apadrinhamento. Através da organização do sistema tributário municipal Caetano Marinho adquire recursos e passa a investir em infra-estrutura do município. (BRANT, 1993)

Com a regulamentação, “profissionais liberais, comerciantes e produtores rurais passam a recolher tributos pelo exercício de suas profissões”. (BRANT, 1993). O desenvolvimento de tais atividades, impulsionadas com a ferrovia, possibilitou a execução de diversas obras públicas. Também contribuiu para a realização das obras a parceria com Antônio Martins Ferreira da Silva, influente senador, que se destacou na política alcançando prestígio em muitas regiões. Devido à sua influência, colocava e mantinha nos poderes locais membros do Partido Republicano Mineiro, apoiando a política dos coronéis que prevaleceu durante a República Velha. (BRANT, 1996)

Nesse período são executadas importantes obras no centro da cidade como a melhoria dos serviços de abastecimento e distribuição de água, aterramento, alargamento

e calçamento das ruas e construção de passeios públicos. Em seu mandato o município também passou a contar com energia elétrica e serviço de telefonia. Foi construído um edifício para o Fórum e o primeiro grupo escolar municipal.

Caetano Marinho era - como não podia deixar de ser - descendente de família tradicional da localidade e formado em medicina pela Universidade da Bahia. As mudanças por ele comandadas transformaram a paisagem do centro. Sua formação acadêmica vai influenciar fortemente seu modelo administrativo, a partir do pensamento higienista.

O higienismo foi impulsionado no país com a implantação do ensino médico que passou a funcionar no Rio de Janeiro em 1809 e na Bahia em 1815. Ganhou força no Rio de Janeiro, cidade que, como a maioria das cidades brasileiras, foi alvo de muitas epidemias no século XIX, principalmente quando, com a instalação da Família Real, passou a ser a capital do Império. A preocupação com a estética, criações de padrões sanitários e adoção de construções que valorizassem aspectos considerados propícios à saúde, como a circulação do ar etc. estão relacionados ao pensamento higienista. (ABREU, 1996)

O ideário do urbanismo, naquele momento, incorpora dois argumentos: a estética e a higiene. O primeiro tem como doutrina o plano uniforme, os espaços geométricos, avenidas e perspectiva em que a principal qualidade do espaço deve ser a grandiosidade, a monumentalidade. Reclama pelo desimpedimento e isolamento do edifício para sua valorização, pelo respeito à escala monumental e pelo sentido de harmonia dado através da uniformização das fachadas, nas avenidas, tendo ao fundo o motivo monumental. Paralelamente se tornam evidentes as precárias condições de higiene do meio ambiente industrial e, principalmente, dos locais habitados pela classe trabalhadora, induzindo a que sejam formulados princípios técnicos sanitários que tentam corrigir os defeitos constatados. (MILET, 1988)

Os aspectos citados pela autora são claramente visíveis na passagem do jornal Correio da Matta, que em edição de 1920, descreve o aspecto paisagístico que o Centro assume com as reformas de Caetano Marinho. As intervenções comandadas pelo político são consideradas significativas ao ponto de serem reconhecidas pela Câmara que decide alterar o nome da avenida principal de Rua Direita, batizando-a com seu nome.

[...] A cada dia, cada mez e anno que passa acentua-se esta justa homenagem do povo ao intemerato chefe do governo municipal e seu querido patrício, ninguém se lembra agora e jamais deseja chamar de direita a essa rua que

*andava sempre atrapalhada. A Avenida Caetano Marinho, graças a transformação que recebeu e motivou-lhe esta nova e justa denominação ostenta actualmente um aspecto agradável e pitoresco: seus largos passeios cimentados, duas alas de bellas arvores correndo-lhes paralelamente e amenizando com suas folhagens o ar fronteiro aos prédios, seu leito abaulado e bordado por duas sargentas calçadas para as águas pluvias, duas ordens de postes de ferro para fios metálicos de energia e luz elétricas e telephone, fixados no solo na mesma disposição as lindas árvores; vistosos edifícios como o grupo escolar, o fórum, uzina distribuidora de eletricidade com modernas e elegantes fachadas arquitetônicas, [...] prédios particulares, alguns construídos ou reformados com bonitas platibandas, mas todos pintados com decência [...] todo este conjuncto de vistas variadas e outros pormenores não descriptos, quando as horas da noite vão chegando e a electrica luz se irradia do alto dos postes e das casas, banindo a escuridão de antigos tempos e convidando a nova geração para trilhar a grande via iluminada do progresso; tudo isto, contribue para tornar essa avenida o ponto principal para recreios e passeios nas horas serenas por quantos habitam esta terá e pelos vindantes.*⁵

O tempo antigo e a referência das primeiras ocupações ficaram para trás, juntamente com o nome Rua Direita. A nova paisagem, iluminada pela luz elétrica, faz permanecerem sentimentos de admiração e bem estar, aspectos agora relacionados ao nome de Caetano Marinho, que se manteve no poder por três mandatos, governando até 1918.

De acordo com Ducan (2004) para abarcar o significado da paisagem, mais do que ler o que está implícito, é necessário completá-la com muito do que não é visível. Este autor vai analisar a paisagem a partir de seu entendimento enquanto um texto³: “A paisagem [...] é um dos elementos centrais num sistema cultural, pois como um conjunto ordenado de objetos, um texto, age como um sistema de criação de signos através do qual um sistema social é transmitido.” (DUNCAN, 2004, p.106). Nesse sentido Duncan acredita que a paisagem transmite, através do significado de suas formas, materializados no espaço a organização dos sistemas sociais.

Assim, a paisagem vai comunicar um conjunto de valores característico que representam no espaço a forma como a sociedade se organiza, ou seja, é a materialização de sua prática no território. Num período de riqueza, era preciso que a imagem de Ponte Nova fosse condizente com o papel de centro econômico que vinha assumindo naquela

³ A metáfora da paisagem como texto tem origem em Clifford Geertz (1973) na antropologia. Essa perspectiva leva à reflexão quanto ao trabalho de campo do geógrafo cultural, restabelecendo novos debates na área. A discussão foi apropriada pela geografia cultural porque traz a possibilidade de uma análise não-positivista considerando nos fatos e processos os sentidos e suas mudanças. (MONDADA e SÖDERSTÖRM, 2004).

zona, pelo desenvolvimento da agricultura, da produção industrial e do comércio o que a colocava como modelo de civilização para as cidades vizinhas.

No entanto, os diferentes grupos que formam as sociedades experimentam formas diferenciadas de manifestação de sua cultura no território. Sendo este um importante meio de expressão e demarcação de poder, nesse processo uma cultura, a dominante se destaca enquanto outras, consideradas subculturas conhecem manifestações menos visíveis. (COSGROVE, 2004)

Por definição, cultura dominante é a de um grupo com poder sobre os outros. [...] Seu poder é mantido e reproduzido, até um ponto consideravelmente importante, por sua capacidade de projetar e comunicar, por quaisquer meios disponíveis e através de todos os outros níveis e divisões sociais, uma imagem do mundo consoante com sua própria experiência e ter essa imagem como aceita como reflexo verdadeiro da realidade de cada um. [...] (COSGROOVE, 2004)

Em Ponte Nova, quando a oligarquia rural, considerada classe dominante, já influente economicamente, alcança o poder político institucionalizado elas passam a exercer seu poder também sobre o espaço, redesenhando as paisagens de acordo com os valores que julga pertinente. Podemos compreender assim o simbolismo que a paisagem assume nesse processo. Construída com base nesses valores ela reivindica novos comportamentos e impõe atitudes diante daquele espaço.

A paisagem é um fator determinante do caráter social e cultural das sociedades. Isso não significa que o campo da atividade humana é determinado pela moldura material do meio ambiente, mas sobretudo que a paisagem é o lugar de superposição de jogos de poderes e de símbolos que têm influência na imaginação dos homens. (GANDY, 2004)

A imagem da nova avenida vai ser considerada como modelo de progresso e modernidade que começam a ser valorizados por todos. É interessante perceber como a preocupação com a estética da cidade se torna freqüente a partir dos mandatos de Caetano Marinho. Esse aspecto é visível na passagem referente ao jornal Correio da Matta, de 19 de setembro de 1919.

[...] toda essa febre de adeantamento contrasta com a feição rotineira da cidade cujas casas sem disposição geométrica se amontôam, branquejando ao sol ora nas rampas da morraria ora nas chanfraduras do rio. Quem quer que nos visite, relanceando os olhos a essa habitações cambaias, de fundos

*mal cuidados, fica a fazer um deplorável conceito do nosso senso estético. [...] como cidade, porém somos retardados, ocupamos posição secundária. Rêde de esgottos, calçamento, macadamização da estrada que vae ter ás Palmeiras, jardim público, derrocamento desse monstro, dessa ignomínia archteectural que é a cadeia pública, plantada como uma abantesma mal cheirosa e agoirenta, logo ao pé da entrada da nossa urbs [...].*⁶

Em dezembro do mesmo ano o jornal chama a atenção da iniciativa privada proprietária das casas comerciais em relação à aparência dos imóveis:

*Poucas, muito poucas cidades de Minas levarão as palmas a Ponte Nova, sob ponto de vista commercial. Há entre nós casas fortíssimas, com um movimento realmente assombroso; no entanto todas ellas, com raríssimas excepções, dão a primeira vista a impressão de armazéns em franca difficuldade financeira dispostos a trancar as portas no próximo balanço.”*⁷

A paisagem da cidade estava renovada e os novos hábitos que ela evoca vão sendo, aos poucos, internalizados e depois reproduzidos por toda a sociedade. A imprensa local reproduz os padrões colocados, chamando a atenção da população para a estética da cidade. A preocupação com essa imagem transmitida pelo município não deve se restringir à classe governante, mas também estender-se aos moradores do centro urbano e a camadas emergentes da população como comerciantes e industriais.

4.3. Novas dinâmicas de circulação

Em 1919 é eleito Custódio Silva como presidente da Câmara e agente do Executivo. A imagem de Caetano Marinho já se encontrava desgastada após governar o município por onze anos, e o partido republicano não é apoiado pelo então presidente do estado de Minas Gerais – hoje correlativo ao cargo de governador - Arthur Bernardes. Sua eleição representa a vitória da oposição. “A corrente política que dominava Ponte Nova desde a instalação da Vila sofre sua grande derrota, depois de 47 anos de mando político.” (BRANT, 1993, p.163) São grandes as expectativas para o governo de Custódio Silva, que segue a linha dos governantes anteriores, iniciando mais um projeto de reestruturação urbana.

A paisagem no entorno da estação Leopoldina já havia se transformado bastante. Atravessava-se a ponte velha e em frente à estação, do outro lado do rio, localizava-se a Rua da Praia.



3. Vista parcial do centro, com a ponte velha à direita. Na parte inferior da foto está a Rua da Praia.

Essa rua passa a existir com a construção de residências de duas famílias e com o passar dos anos passa a concentrar estabelecimentos comerciais e residenciais diversos, configurando-se numa das principais ruas do Centro no início do século XX.⁴ Toda movimentação diurna localizava-se naquela rua, como é descrito na seguinte passagem do jornal *Correio da Matta*, de 1920:

*[...] a rua da Praia, onde a vida commercial é mais ativa, e esta circumstancia torna-se mais saliente considerando-se que nella funcionam estabelecimentos importantes tais como: a agencia do Banco de Credito Real de Minas Gerais, a Central Telephonica, o Grupo Escolar, o Fórum, a Fabrica de Calçado Vitoria, a Casa de Costuras e Modas de mesmo titulo, as officinas do Correio da Matta e o Correio da Semana, o Bar e Bilhares Avenida, a Collectoria Federal, duas marcenarias à eletricidade e uma serraria, photographias, escriptórios de médicos e advogados, o Cinema Brasil e diversas casas commerciaes.*⁸

A dinâmica que se conforma naquela área pode ser associada aos fluxos ocasionados pela ferrovia. O transporte realizado incluía não só passageiros consumidores e negociantes, mas também mercadorias que abasteciam o comércio e

⁴ As residências dessa rua são ao longo dos anos levadas pelas enchentes do rio Piranga que as inundavam com frequência, por serem localizadas muito próximas à margem. Assim esse fator também pode ser destacado como responsável por alterações na paisagem de Ponte Nova.

envio de correspondências. Esses fluxos atraíram para o entorno estabelecimentos que contribuíram para o desenvolvimento local. Assim, o desenvolvimento de atividades comerciais começou a se expandir para outros locais da cidade.

A cidade crescia e necessitava de vias de circulação. O bairro Palmeiras também começava a demonstrar sua vocação comercial, exigindo-se a melhoria de comunicação com Centro:

*Deve o legislativo da cidade esforçar-se, por exemplo, pela realização de uma obra que há muito devêra ter sido iniciada e concluída: é a macadamização do caminho das Palmeiras. [...] Basta dizer-se que para este lindo bairro estão afluindo agora, mais do que nunca, por não existirem na cidade terrenos adequados para edificações, todas as forças vivas de trabalho, que a fama da nossa riqueza e do nosso commercio trombeteada com resonancia por ahi além anda a attrahir. Assim sendo como medida elementar de economia política, é necessário que facilitem a nossa comunicação com esse bairro, que resultará inevitável augmento das nossas relações intercambiais. Não é possível que deixemos, no seu costumeiro e deplorável estado, o caminho que nos leva às Palmeiras.*⁹

O acesso não somente ao Centro, mas à estação principal da Leopoldina que lá se localizava favoreceria o comércio em Palmeiras fortalecendo a economia local. Nesse contexto, a população já almejava a construção de outra estação naquele bairro que já se tornara tão importante quanto o Centro antigo:

*Há tempos, demos ao público a noticia de que a directoria da Leopoldina estava resolvida a fazer uma estação em Palmeiras. [...] Até hoje, porem, nada se resolveu a respeito, parecendo que se trata de mais uma promessa vã, dessas que a grande empresa faz quando acoçada por pedidos justos, como é o de que agora nos ocupamos.*¹⁰

A instalação da estação de Palmeiras é fruto de uma necessidade dos habitantes do bairro, que precisavam se locomover até o Centro para acessar o transporte por um caminho que se mantinha ruim⁵. De maneira a solucionar definitivamente o problema da comunicação entre os dois bairros, Custódio Silva autoriza a execução de obras para a criação da Avenida Beira Rio – mais tarde Avenida Custódio Silva - uma ampla estrada calçada que transformou significativamente a relação entre o Centro e Palmeiras. Nesse

⁵ Apesar da construção da via que ligava os dois bairros, a estação de Palmeiras foi construída, no entanto, até a conclusão deste trabalho não nos chega a data de sua instalação.

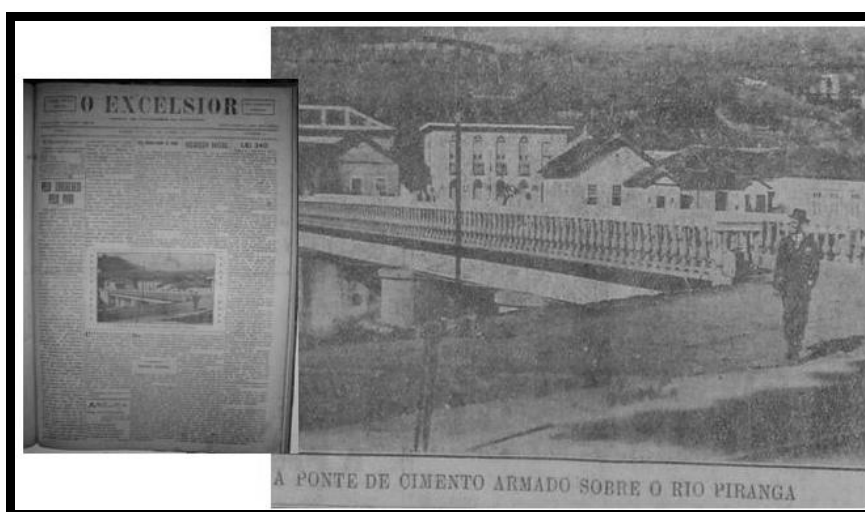
período também foram realizadas diversas melhorias como reparo, ampliação e arborização das ruas do Centro.

Uma nova ligação entre as duas margens do rio Piranga que já se fazia necessária é inaugurada nesse período: a Ponte da Barrinha. Feita inicialmente de madeira a ponte era uma tentativa de facilitar o fluxo de pessoas e produtos no município, uma vez que a ponte velha permanecia sempre sobrecarregada.

Nesse período, a ponte velha é também substituída pela construção da ponte de cimento armado. (Brant, 1996). A construção que existia no local era antiga e a população há muito reivindicava aos governantes uma providência. A ponte de concreto foi inaugurada com incentivos por Arthur Bernardes, que em 1922, se tornaria Presidente da República. A sua edificação torna-se um marco no município e é evidente o quanto a construção era aguardada pela população na manchete do jornal Correio da Matta, de 23 de maio de 1920, intitulada *Até que afinal!* .

*Uns após outros, succediam-se os governos, multiplicavam-se as promessas, mas a ponte, podre e arruinada continuava a ameaçar de subta paralyção toda a nossa vida commercial. [...] o acto do governo veio, em tempo, satisfazer uma necessidade inadiável, cujos effeitos serão surprehendentes para o commercio como para a estética da cidade.*¹¹

A importância da obra para o desenvolvimento econômico da cidade fica visível no artigo publicado. Sua localização era estratégica, pois era a principal passagem que ligava o Centro comercial à estação da Leopoldina. Sua importância para o desenvolvimento do comércio era considerável visto que a fotografia da nova ponte ilustra a capa do primeiro número do jornal *O Excelsior* de 24 de agosto de 1924:



4. Primeira página de O Excelsior ilustrada com a fotografia da ponte Arthur Bernardes.

As melhorias urbanas são vistas como possibilidade de atrair novos investimentos da iniciativa privada, maior circulação de mercadorias e também de consumidores e por isso geravam expectativa dos comerciantes. A visibilidade econômica que tomava o município no cenário da Zona da Mata mineira ocasionava maior pressão para a execução de serviços no município, como aparece na edição do jornal A Notícia, de 06 de abril de 1922:

*Entre os muitos serviços que estão reclamando prompta execução nesta cidade, sobrsae, em primeiro lugar, o calçamento ou a macadamização do trecho compreendido entre a Rua da Praia e o começo da avenida Custódio Silva, do qual é parte integrante a avenida Caetano Marinho, que é sem dúvida, o ponto principal da cidade, e que se póde chamar de nossa sala de visitas. [...] que o recomende aos nossos visitantes, os quaes nos censuram pelo lamaçal que se forma na nossa principal artéria commercial, mal descem das nuvens algumas gotas d'água.*¹²

Todavia a continuidade dos serviços é de certa forma interrompida quando em 1925 Custódio Silva é afastado do governo pontenovense devido a problemas de saúde. Assume em seu lugar o Coronel Cantídio Drumond. Por não ser descendente das tradicionais famílias que vinham assumindo o poder em Ponte Nova – os Martins da Silva e os Gonçalves Torres - não possuía credibilidade política, mas era uma oposição simpática aos membros da situação e sua escolha para a vice-presidência da câmara teria se configurado um *arranjo ideal*, (BRANT, 1996) obviamente, por ser representante do Partido Republicano Mineiro na câmara, que reassumia o poder.

Cantídio Drumond conseguiu dar continuidade aos projetos de desenvolvimento local. Foi iniciada em seu governo a construção de diversas estradas ligando Ponte Nova aos principais núcleos produtores da região. “O estabelecimento dessa malha rodoviária tinha como objetivo facilitar o transporte da produção agrícola, que na ocasião representava quase 90% da renda do município”. (BRANT, 1996, p. 99). Portanto foram construídas estradas que ligavam uma das estações da Leopoldina – a de Bandeiras ao até então distrito de Urucânia, - necessariamente devido à instalação da nova usina -, o bairro Palmeiras até a usina Anna Florência e um trecho da estrada da Usina Hidrelétrica de Britto. Em 1920 havia sido criada a Companhia Agrícola Pontenovense S. A. para a inauguração de mais uma usina beneficiadora de cana-de-açúcar. Dentre os distritos contemplados com infra-estrutura pela câmara em 1923 incluiu-se Urucânia, onde se localizaria a Usina Jatiboca, inaugurada em 1926.

De acordo com Melo citado por Milet (1988), podemos afirmar que a criação de infra-estrutura foi freqüente no país durante toda a República Velha, uma vez que o espaço da cidade exigia adequação à modernidade capitalista e à nova divisão do trabalho que se impunham. Em Ponte Nova o desenvolvimento de uma rede de transportes e vias de circulação que pudesse aparar o desenvolvimento de atividades para a exportação se inicia, sem dúvida, com a ferrovia e tem continuidade nos investimentos para construção de pontes, estradas etc. Assim, todas as medidas relacionadas ao melhoramento do aparelho urbano, inclusive oferecer condições para a fluidez das mercadorias no espaço através da implantação de um sistema de transporte eficiente, estão diretamente relacionadas à afirmação do modelo capitalista nas áreas urbanas.

Nesse período a cidade recebeu grandes investimentos. Em reportagem intitulada *O Calçamento* na primeira página do jornal Gazeta de Ponte Nova de 1925 relatam sobre a emergência da obra em execução:

*Prosseguem activamente as obras do calçamento das nossas ruas. Cremos, pois estar próximo o dia de podermos apresentar aos nossos visitantes uma cidade limpa e decente, digna do renome que gosa. É com grande satisfação nossa, o degradante aspecto das principaes artérias da nossa urbs cobertas de lamaçal immundo na estação chuvosa, irá para o domínio do passado, de uma passado que não deixará saudades aos pontenovenses.*¹³

As obras de calçamento realizadas por Cantídio Drumond se estabeleceram com marcos da época. A paisagem se encontrava inteiramente remodelada, muito diferente daquilo que se conheceu no final do século XIX. Já estava efetuada a tão sonhada ligação entre os dois bairros, com serviço de ônibus realizando o transporte de pessoas. As principais ruas eram calçadas e possuíam abastecimento de água e energia elétrica. Existiam estradas que interligavam as principais áreas ao centro urbano.

Em 1926, a inauguração de importantes construções marca uma fase de prestígio político e desenvolvimento econômico consolidando o processo de modernização do município e a transformação da sua paisagem. São inauguradas as novas e imponentes instalações da Igreja Matriz, uma vez que a antiga havia sido destruída por um incêndio em 1915.

O Hotel Glória, um luxuoso edifício pertencente a Sebastião Drumond, filho de Cantídio Drumond, é inaugurado em 1925. Localizado em frente à estação possuía forte ligação com a circulação promovida pela Leopoldina.



5. Hotel Glória, marco maior da riqueza no município durante a República Velha.

Devido ao crescimento da produção agrícola e industrial em Ponte Nova, os transportes existentes não satisfaziam a necessidade dos produtores. A Cia. Estrada de Ferro Leopoldina vinha passando por crises que refletiam no não atendimento da demanda do município. Não raro observamos reclamações nos jornais em relação aos serviços oferecidos pela Leopoldina, como no jornal A Notícia:

A imprensa tem inúmeras vezes clamado, aliás inutilmente, contra o excesso de fretes cobrados pela Leopoldina Railway, demonstrando com cifras com a poderosa companhia inglesa exorbita, ceando para os produtores estabelecidos nas zonas servidas pelos seus ramaes uma situação penosíssima.¹⁴

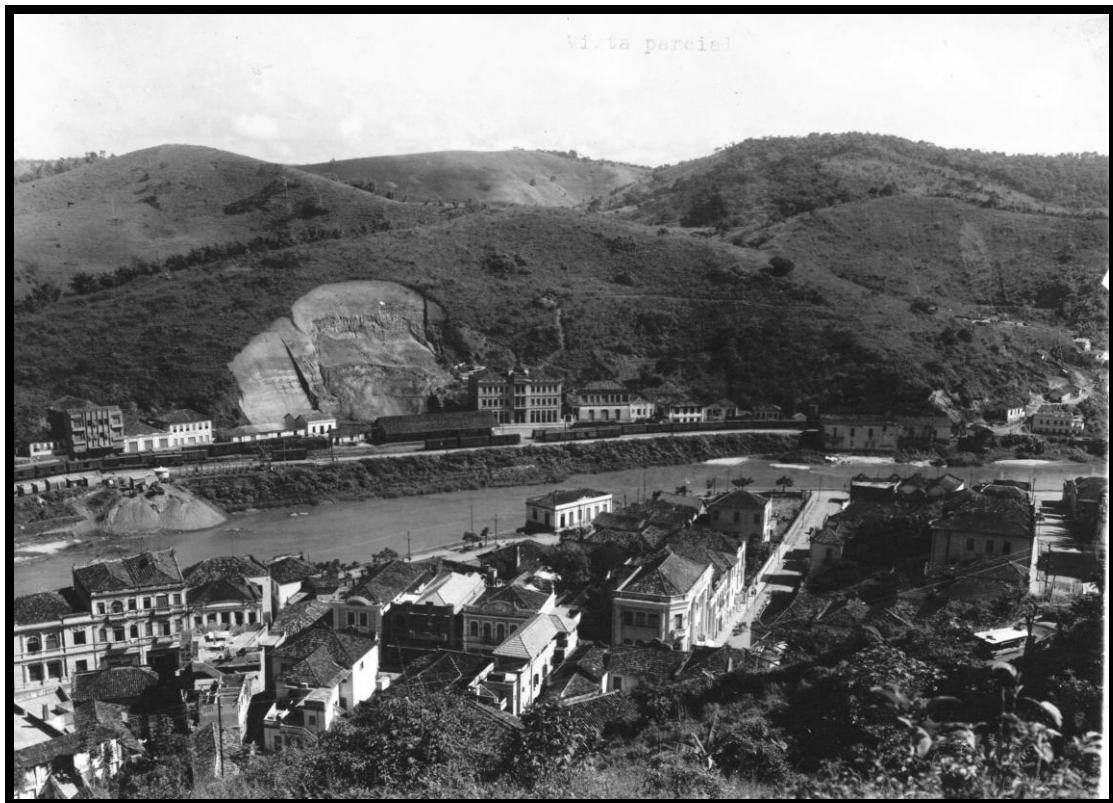
As políticas adotadas pelo Império para a implantação das linhas férreas no país, como garantias de juros oferecidos às companhias ferroviárias, preocupavam o governo republicano, que pediu a prorrogação do prazo para o pagamento da dívida, paralisou as construções até 1903 e adquiriu 2135 km de linhas ferroviárias. Estas linhas acabaram sendo foram arrendadas já que o governo não tinha interesse em administrá-las. Nesse momento surgiram as grandes companhias ferroviárias estrangeiras, como a The Leopoldina Railway. Essas empresas investiram cada vez mais em novos arrendamentos e cada vez menos em novas construções. (SILVEIRA, 2003)

Em Ponte Nova, comerciantes e industriais se mostravam cada vez mais intolerantes com o descaso da empresa:

*Como se não lhe bastasse entravar desse modo a iniciativa particular e prejudicar seriamente os interesses do comercio e da lavoura, de que ella, arrogante e gananciosa, nababescos redditos aufere, a Leopoldina, com supremos desprezo pela vida dos passageiros, só põe em trafego uns carros archaicos e desengonçados, sem hygiene e sem conforto.*¹⁵

A constante pressão sob o poder público para a realização de acordos com o Estado para a construção do ramal que ligasse Ponte Nova a Mariana surte efeito e em 1926 a ferrovia Central do Brasil chega a Ponte Nova. A chegada da tão esperada ferrovia Central do Brasil, que faria a ligação com Mariana, ambicionada desde a estruturação do projeto inicial de instalação da Leopoldina, agora estava também concluído.

A Leopoldina costura assim um ciclo em Ponte Nova. Ela se configura como um investimento do poder público num território que se encontrava em processo de desenvolvimento agroindustrial. Além de incrementar o setor açucareiro a ferrovia funciona como atrativo para o desenvolvimento do setor comercial e industrial no centro urbano do município. O crescimento de tais atividades ocasiona aumento da renda municipal, uma vez que o poder público passa a coletar mais impostos revertendo esse recurso em obras públicas de infra-estrutura. Essas melhorias atraem novos investimentos da iniciativa privada, maior circulação de mercadoria e consumidores que vêem Ponte Nova como centro de referência. Todo esse processo vai culminar na transformação da paisagem do município.



6. Vista parcial do Centro, com a Estação Leopoldina e o Hotel Glória ao fundo.



7. Parte superior da Avenida Caetano Marinho, completamente remodelada, com destaque para a nova Matriz de São Sebastião.

5. MEMÓRIA E PATRIMÔNIO

Como vimos os primeiros anos da República em Ponte Nova são assinalados por significativas transformações na paisagem que representaram verdadeiros marcos na estruturação urbana do município.

Segundo Milet (1988) durante a República Velha, o Brasil vive sua transição para o modo capitalista de produção e as oligarquias rurais exigem do Estado diversas melhorias que pudessem dinamizar a economia agrário-exportadora que se desenvolvia, especialmente com a exportação do café. Como consequência de sua implantação o centro urbano vai sendo remodelado passando a atrair investimentos da iniciativa privada. Instalam-se comércios, bancos e pequenas indústrias, que se desenvolvem amparados pela infra-estrutura criada para atender a agricultura. Nesse contexto emerge uma nova classe, a burguesia industrial, que começa a disputar espaço com as elites agrárias.

A adequação urbana à dinâmica do capital com as grandiosas reformas é reproduzida em diversas cidades do Brasil nesse período, embasadas no ideal de modernização que se propagava. Assim, as mudanças que a modernidade traz vão fazer com que qualquer traço que remeta ao passado seja desconsiderado. Como resposta a esse movimento é que surgem no Brasil, baseados no modelo europeu, os primeiros apontamentos sobre a necessidade de preservação do patrimônio histórico e cultural nacional.

A institucionalização do monumento histórico data do século XIX, afirmando seu papel de recordar o passado heróico e grandioso da nação que os possuía num momento em que predominava a técnica e a indústria, um alvorecer de novos tempos. (ZANIRATO e RIBEIRO, 2006). No Brasil, esse processo se difere da Europa na medida em que a preocupação maior é a *construção da memória nacional e do legado cultural*, onde o herói é o branco colonizador. (MILET, 1988, p. 125)

Muito semelhante à noção de antiguidade e fruto de um projeto humanista, a noção de patrimônio histórico se desenvolveu no século XV, baseada na criação de ícones e estudos genealógicos. Até esse período a idéia de sociedade existente estava centralizada nos preceitos e valores da Igreja e era necessário se garantir uma imagem de sociedade independente. Essa preocupação é retomada na Revolução Francesa para que permanecessem na memória os feitos e heróis do passado. Segundo Abreu (2009) é a partir da Revolução Francesa que se desenvolve a noção de bem comum, onde um conjunto determinado de bens representa a riqueza material e moral da nação. Assim, o

culto ao monumento histórico tem origem privada, mas é apropriado pelo estado francês e disseminado pelas outras nações rapidamente.

No século XX, ocorrem diversos processos que reforçam a criação de uma política cultural de Estado, com conseqüente mundialização de valores e referências ocidentais no âmbito do patrimônio, deflagrando na Assembléia Geral da Unesco, em 1972, onde se discutiu o conceito de Patrimônio Cultural Universal, ainda intimamente ligado àquele conceito de monumento histórico concebido no século XV. (CHOAY, 2006). Atribuía-se significado e valor artístico aos bens, monumentos e edifícios que fossem considerados um testemunho excepcional da história.

Tal compreensão vinha de encontro a um entendimento da história centrada nos fatos singulares e excepcionais, uma história pautada nas minúcias dos grandes acontecimentos, capazes de mostrar a evolução das ações humanas seu aprimoramento e seu caminhar em direção à civilização, ao progresso. (ZANIRATO e RIBEIRO, 2006, p. 253).

Alinhado a essa idéia é que a preservação do patrimônio no Brasil se funda, tendo como base a constituição da unidade nacional. O cenário que se apresentava ao final da segunda década do século XX, com a crise das exportações e a emergência de novos atores nas cidades - a burguesia industrial e a classe média – faz com que o Estado adote um aparato ideológico nacionalista como estratégia de coesão entre essas classes antagônicas. (MILET, 1988) Essa é mais uma ação no sentido de viabilizar o desenvolvimento do capitalismo no país, eliminando o conflito entre as classes.

O imaginário ideológico responde a duas necessidades. Por um lado, fornece aos membros de uma sociedade dividida e separada do poder, a imagem da indivisão política; por outro lado, elabora para a classe que detém o poder, uma imagem de si e do social que faça do poder um representante homogêneo e eficaz da sociedade no seu todo. Assim a operação ideológica passa por dois ocultamentos: oculta a divisão social e oculta o exercício do poder por uma classe social ou uma de suas frações sobre outras. (MILET, 1988, p. 132)

Nesse processo a história da oligarquia agrária é incorporada ao imaginário nacional de modo a garantir uma herança à classe industrial que surgia desprovida de um passado. Esta alternativa ainda se apresentava como ideal à elite agrária que se desfalecia, pois faria perpetuar os nomes e os feitos daqueles que a compunham enquanto se manteve no poder, possibilitando que sua importância na construção do país

permanecesse inscrita na memória. A adoção desse viés na política de valorização e preservação do patrimônio histórico e cultural objetivava dotar de continuidade histórica o processo de desenvolvimento da elite nacional que, no entanto, como vimos se deu fragmentado. Essas medidas contribuíram para que a memória nacional fosse constituída sob o plano das elites – do passado e do presente – criando significados que emergiam de suas manifestações, em todos os âmbitos, reproduzindo o domínio dessa classe. (MILET, 1988).

Em Ponte Nova a preocupação com a preservação do patrimônio e memória local surge no final da década de 1980 e tem como marco o tombamento em nível municipal pelo Decreto 1720, de 28 de julho de 1989, da locomotiva a vapor que pertenceu à Usina Anna Florência. Essa preocupação vai ser institucionalizada, um ano após, em 1990, com a lei municipal nº. 1582/1990. (ANEXO 2).

Posteriormente à criação dessa lei foram realizadas ações que se restringiram ao inventário e ao tombamento de bens móveis e imóveis na esfera municipal: Igreja e Imagem de São José de Botas, no povoado de Oratórios (atualmente emancipado) pelo Decreto Municipal 2171, de 26 de novembro de 1992; Fazenda Paciência, pelo Decreto Municipal 2716, de 21 de março de 1996; Fazenda Vau Açu, pelo Decreto Municipal 3255, de 27 de novembro de 1998. (PONTE NOVA, 2008)

No ano de 1999 é realizado o inventário de oitenta bens imóveis e sete bens móveis do município, localizados na área do Centro e no entorno próximo. Dentre eles as porções mais significativas são as residências, num total de 49 e os edifícios identificados como comércio que somam em 10. São ainda inventariados edifícios escolares, igrejas, hospital, entre outros estabelecimentos privados e públicos. Os bens móveis compreendem imagens e outros objetos pertencentes às igrejas inventariadas. (PONTE NOVA, 2008)

Em 2008 reaparecem as ações da Prefeitura no sentido de valorização do patrimônio municipal e é executado o tombamento de outros bens imóveis: Pontilhão Ferroviário, residências da família Brant e da família Pinto Coelho, Cemitério dos Escravos e o edifício onde atualmente funciona a Faculdade de Ciências Humanas do Vale do Piranga – FAVAP pelo Decreto Municipal 6565, de 22 de fevereiro de 2008 e o Hotel Glória pelo Decreto Municipal 6606, 17 de março de 2008. Com a revitalização do Pontilhão Ferroviário, adoção de estratégias de divulgação do patrimônio edificado do município e realização de atividades relacionadas à educação patrimonial em escolas de

Ponte Nova, restabeleceu-se uma tentativa de valorização do patrimônio municipal das mais significativas até então.

Como é possível perceber, nesse processo a paisagem assumiu um papel importante. A paisagem, enquanto marca social no espaço, garante a transmissão de uma memória, onde as *rugosidades*, ou seja, as formas do passado encontradas no presente são expressões dessa memória. Sobre esse assunto, Santos (2001) afirma que

As rugosidades são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporada ao espaço. As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão do trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizados. Assim o espaço, espaço-paisagem, é o testemunho de um momento, de um modo de produção nestas suas manifestações concretas, o testemunho de um momento de mundo. [...] O espaço portanto é um testemunho; ele testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem criada. (SANTOS, 2001)

Em Ponte Nova a paisagem é *testemunho* objetivo da constituição do patrimônio daqueles que exerceram o domínio do território. Analisando o levantamento realizado pela prefeitura no Inventário do Patrimônio Histórico e Cultural de Ponte Nova (PONTE NOVA, 2008) é possível perceber que a listagem que congrega os bens considerados de valor para a esfera municipal situa-se exatamente sob a ótica de valorização do passado das elites agrárias regionais. Esse aspecto pode ser confirmado, ao se observar a metodologia adotada para a realização do inventário. Os bens listados apresentam-se de forma fragmentada e o texto é voltado quase que exclusivamente para as especificidades arquitetônicas dos edifícios. Na interpretação de bens passíveis de tombamento, segundo Fonseca (2009), é comum esse procedimento em que os fatos históricos, as análises da relação com o entorno e a paisagem são incorporados de forma secundária; na maioria das vezes o foco é voltado para seus aspectos arquitetônicos:

Voltados para monumentos e visando à conservação de sua integridade física, as políticas de patrimônio centradas no instituto do tombamento certamente contribuíram para preservar edificações e obras de arte cuja perda seria irreparável. Contudo, esse entendimento da prática de preservação terminou por associá-la às idéias de conservação e imutabilidade, contrapondo-a, portanto, à noção de mudança ou transformação, e centrando a atenção mais no objeto e menos nos sentidos que lhes são atribuídos ao longo do tempo. (FONSECA, 2009, p.66)

Os objetos implantados no espaço por essa classe, que transformaram a paisagem no período da República Velha transmitem os ideais de parcela da sociedade, que acaba sendo aceito como ideal pela população. Esse processo de apropriação dos valores de uma cultura como representante de todas as outras mascara o fato de que, materialmente, as representações de uma classe dominante foram valorizadas em detrimento de outras. Dessa forma, uma cultura não só possui privilégios na perpetuação de sua memória no espaço como acaba sendo entendida como memória unânime de toda a sociedade.

Dado o modo com se implantara as políticas de patrimônio, predominantemente associadas à construção dos Estado-nação e de uma representação de “identidade nacional” e dada também sua precária apropriação pela sociedade como um todo essas políticas terminaram por referir-se, predominantemente àqueles grupos sociais que detêm o poder de produzir a representação hegemônica do nacional. (FONSECA, 2009, p 76)

Em contrapartida a discussão atual do patrimônio busca garantir um espaço de constituição da memória aos grupos e sociedades que foram subjugadas a esse processo de dominação, sobretudo cultural e que não puderam manifestar num espaço – construído, especialmente - a sua forma de se dar no mundo. Nesse sentido, diversos pesquisadores vem se dedicando ao estudo do patrimônio buscando, a partir da construção de outras formas de representação cultural e histórica, estabelecer um espaço para que diversas memórias sejam fortalecidas e afirmadas como herança.

Segundo Oliven (2009), no Brasil esse processo se institucionaliza quando na Constituição Federal de 1988, se afirmam como patrimônio cultural nacional as expressões da cultura popular e também os bens imateriais. Esse movimento inicia-se no oriente, onde a preservação da memória está vinculada à preservação das técnicas, das tradições e do saber-fazer. Essa idéia alcança os países da América Latina que vêm diversas manifestações de sua cultura popular em risco de serem perdidas pela falta de registro e de regulamentação que as identifique como patrimônio nacional. Assim, essa discussão surge num imperativo da valorização das diferentes culturas que compõem a identidade nacional, a partir da definição de uma política de patrimônio mais democrática. (SANT’ANNA, 2009)

Fonseca (2009) vai discutir como a concepção de patrimônio, conseqüentemente de valorização da memória, podem superar as medidas excludentes que vem sendo adotadas até então. Para a autora (2009) muito desse procedimento está ligado a um

entendimento limitado do termo preservação, compreendido apenas como tombamento. Esse processo ao longo do tempo veio associando aos monumentos à idéia de algo estático e imutável.

O discurso relativo ao patrimônio que tem se fortalecido atualmente é voltado para a produção simbólica buscando a valorização do significado das manifestações culturais que emergem da sociedade. Esse entendimento parte de uma concepção moderna de cultura onde a “ênfase está nas relações sociais ou mesmo nas relações simbólicas, mas não nos objetos e nas técnicas”. (GONÇALVES, 2009)

Aqui as abordagens atuais de paisagem e patrimônio cultural convergem: o foco nas relações sociais. O patrimônio se liga à paisagem, pois suas dimensões, visível e invisível, são analisadas nela e a partir dela; uma relação fundamental na constituição da memória. Mas para continuar a ter sentido a memória necessita ser ressignificada continuamente, pois os objetos são susceptíveis ao tempo, enquanto os sentimentos sobrevivem se recriados junto à sociedade. Assim, para que uma política de patrimônio seja condizente com a realidade ela deve ser centrada na relação da sociedade com sua cultura mais do que em objetos e monumentos históricos.

Assim, o processo de valorização dessas manifestações passa pelo registro do *patrimônio imaterial*, entendendo que o que atribui sentido ao objeto são os significados que a ele são conferidos. Por se apresentar como uma estratégia razoavelmente nova, o processo de registro e manutenção do patrimônio intangível deve oferecer possibilidade de constante reformulação, de acordo com a mobilidade e mutação existentes nas próprias práticas sociais. É importante salientar também que, com a realização desses registros, é possível estabelecer medidas de apoio que garantam a reprodução e continuidade dessas práticas. (SANT’ANNA, 2009)

Nesse sentido, segundo Fonseca (2009) é preciso que no processo de constituição do patrimônio a sociedade esteja incluída e atuante para que possa apropriar-se dos *seus* bens culturais, *seu* patrimônio. Em relação à importância da inclusão da sociedade e da adoção de práticas de preservação voltadas aos bens imateriais Fonseca (2009) conclui que:

“[...] a preservação de um aglomerado de bens (tangíveis ou intangíveis) não constitui por si só um patrimônio. É preciso que tanto o remetente quanto o destinatário dessa prática social reconheçam e agreguem valores a esse mesmo aglomerado de bens, que poderá ser transmitido de uma geração para a outra como também pode ser partilhado numa mesma direção”. (FONSECA, p 99)

Assim, a partir desse entendimento e com o desenvolvimento de estudos mais aprofundados sobre as especificidades do patrimônio histórico e cultural local a adoção de medidas que visem a construção coletiva no processo de levantamento e identificação de bens culturais com a participação de diferentes agentes possibilitarão reprodução de diversas manifestações e práticas culturais. As pessoas envolvendo-se se sentem parte do processo e da história. Isso promove uma tomada de consciência geral, que conseqüentemente, garante a preservação do patrimônio para as gerações futuras.

6. CONCLUSÃO

O processo em que Ponte Nova se insere no período estudado pode ser considerado, do ponto de vista urbanístico, o que concentrou maior atividade. A época de grandeza é marcada na paisagem e na memória do município. É possível perceber isso nas referências encontradas para a realização desse trabalho.

A modificação da paisagem local assume novas formas e significados com a chegada do colonizador. Na medida em que se instalam, o meio ambiente conhece repentinamente, significativas alterações. Praticamente dizimadas as populações existentes no período pré-colonial o europeu possui o domínio e reproduz suas formas de vida, muitas vezes, inviabilizando que se manifestem e que se conservem outras formas de reprodução naquele espaço que fosse diferente da sua.

A paisagem que se conforma em Ponte Nova é a materialização desse processo. Ela é fonte preciosa para o início do entendimento daquilo que aquele espaço revela. Partindo dessa materialidade é que pudemos abarcar as suas outras dimensões. As modificações que ela representa assumem um papel simbólico importante. Elas expressam a necessidade de demarcar um território e de, sobretudo, expressar aquele momento.

Entendendo que a paisagem possui essa dimensão temporal, seu estudo será de grande valia no que tange às questões relativas à memória e ao patrimônio. Para não priorizar uma única via dessa temática – aquela que privilegia alguns - o seu estudo não deve voltar-se somente ao desenho da paisagem, mas buscar, a partir da sua leitura e de um olhar mais atento, formas de resignificá-la sob bases mais democráticas.

Portanto, Ponte Nova não mais me parece uma cidade feia. Parece agora, após todo esse percurso, uma cidade em que não houve espaço para a expressão da diversidade que existe nela. É preciso assim, renovar os laços com aquela paisagem. Para que os olhos que sob ela repousam todos os dias possam abraçá-la e entender-se parte dela.

¹ Discurso proferido pela Quartanista D. Maria Elisa Lanna, Anuario da Escola Normal "N. S. Auxiliadora" em Ponte Nova (Minas Gerais). Anno Lectivo de 1905. São Paulo. Escolas Profissionais Salesianas, 1905, pp. 5-6.

² Correio da Matta, N. 73, ano I, Ponte Nova, 23 de maio de 1920.

³ A onda, N. 4, Ponte Nova, ano I, 29 de julho de 1906.

⁴ O OLHO, N. 9, Ponte Nova (Palmeiras), 29 de novembro de 1914. Trim. 1.

⁵ Correio da Matta, N. 71, ano I, Ponte Nova 16 de maio de 1920.

⁶ Correio da Matta N. 10, ano I, Ponte Nova, 18 de setembro de 1919.

⁷ Correio da Matta, N. 29, ano I, Ponte Nova, 4 de dezembro de 1919.

⁸ Correio da Matta, N. 71, ano I, Ponte Nova, 16 de maio de 1920,

⁹ Correio da Matta, N. 13, ano I, Ponte Nova, 28 de setembro de 1919.

¹⁰ Correio da Matta, N. 13, ano I, Ponte Nova, 28 de setembro de 1919.

¹¹ Correio da Matta, N 73, ano I, Ponte Nova, 23 de maio de 1920.

¹² A Notícia, N. 10, ano IV, Ponte Nova, 06 de abril de 1922.

¹³ Gazeta de Ponte Nova, N 19, ano I, Ponte Nova, 27 de setembro de 1925.

¹⁴ A Notícia, N. 34, ano V, Ponte Nova, 03 novembro de 1922.

¹⁵ Correio da Matta, N. 3, ano I, Ponte Nova, 21 de agosto de 1919.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio de Almeida. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: Iná Elias de Castro, Paulo César da Costa Gomes e Roberto Lobato Corrêa (Org.). *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro, Bertrand, 1996.

ABREU, Regina. “Tesouros humanos vivos” ou quando as pessoas transformam-se em patrimônio cultural – notas sobre a experiência francesa de distinção dos mestres da arte. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro: Lamparina. 2009.

BERQUE, Augustin. Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: Elementos da Problemática para uma Geografia Cultural. In: CORREA, R. L., ROSENDAHL (org). 2 ed. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro. UERJ. 2004.

BESSE, Jean-Marc. *Ver a Terra*. Seis ensaios sobre a paisagem e a geografia. São Paulo. Perspectiva, 2006.

BRANT, Antonio. *Ponte Nova: 1770 a 1920; 150 anos de história*. Viçosa. Folha de Viçosa. 1993.

_____. *Lavoura e Riqueza, voto e poder; uma contribuição para o estudo da história política da Zona da Mata Mineira*. Ponte Nova. Sociedade Pró-Memória de Ponte Nova. 1996.

_____. *O canto do Piranga*. Um rio, muitas histórias. CODEMA/ PURO VERDE. Ponte Nova. 2008.

CARVALHO, Jarbas Sertório de. *Aspectos da indústria açucareira no município de Ponte Nova*. Instituto Pontenovense de História. Ponte Nova, 1954.

CHAGAS, Mario. Memória política e política da memória. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro: Lamparina. 2009

_____. O pai de *Macunaíma* e o patrimônio espiritual. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro: Lamparina. 2009.

CHAUÍ, Marilena. *Cidadania cultural: o direito à cultura*. São Paulo. Fundação Perseu Abramo. 2006.

CHOAY, Françoise. O patrimônio da era da indústria cultural. In: *A alegoria do patrimônio*. São Paulo. Estação Liberdade. 2001.

CLAVAL, Paul. A paisagem dos geógrafos. In: CORREA, R. L., ROSENDAHL (orgs). *Paisagens, textos e identidades*. Rio de Janeiro. UERJ. 2004.

COSGROVE, Denis. A Geografia Está em Toda Parte: Cultura e Simbolismo nas Paisagens Humanas. In: CORREA, R. L., ROSENDAHL (org). 2 ed. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro. UERJ 2004.

DEAN, Warren. **A Ferro E Fogo**: A história. e a devastação da. Mata Atlântica brasileira. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

DUARTE, Luiz Fernando Dias. Memória e reflexividade na cultura ocidental. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro: Lamparina. 2009.

DUNCAN, James. A paisagem como sistema de criação de signos. . In: CORREA, R. L., ROSENDAHL (orgs). *Paisagens, textos e identidades*. Rio de Janeiro. UERJ. 2004.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da *pedra e cal*: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro: Lamparina. 2009.

GANDY, Mathew. Paisagens, estética e ideologia. In: CORREA, R. L., ROSENDAHL (orgs). *Paisagens, textos e identidades*. Rio de Janeiro. UERJ. 2004

GONÇALVES J. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro. Lamparina. 2009.

MILET, Vera. *A teimosia das pedras*. Um estudo sobre a preservação do patrimônio ambiental no Brasil. Olinda. Prefeitura de Olinda. 1988.

MONDADA, Lorenza; SÖDERSTRÖM, Ola. Do texto à interação: percurso através da geografia cultural contemporânea. . In: CORREA, R. L., ROSENDAHL (org). *Paisagens, textos e identidades*. Rio de Janeiro. UERJ. 2004.

MORAES, Antonio. C. Robert. *Geografia: Pequena História Crítica*. São Paulo. Hucitec. 1981.

SANT'ANNA, Marcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro. Lamparina. 2009.

SANTOS, Milton. O espaço, um fator? In: SANTOS, M. *Por uma geografia nova*. São Paulo. EdUSP. 2004.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. Museu Imperial; a construção do Império pela República. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. (orgs). *Memória e Patrimônio*. Rio de Janeiro: Lamparina. 2009.

SILVEIRA, Marcos Rogério. *A importância da geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. Tese (Doutorado em Geografia). Presidente Prudente. UNESP. 2003.

ZANIRATO, Silvia Helena; RIBEIRO, Wagner Costa. *Patrimônio cultural: a percepção da natureza como um bem não renovável*. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 26, nº 51,. 2006. pp. 251-262.

Imagens: Arquivo Público Municipal - Ponte Nova, Minas Gerais.

8. ANEXOS

ANEXO 1:

ESPECIFICIDADES ENCONTRADAS

O caso de Xopotó e Rosário do Pontal

Na zona rural também foram implantadas algumas estações da Leopoldina. A estação de Piranga – ou Xopotó se destaca nesse período. A abertura do ramal de Piranga aconteceu três meses após a chegada da Leopoldina em Ponte Nova e contou com a presença do Imperador D. Pedro II, que partiu em comitiva do Rio de Janeiro até o município para sua inauguração.

O Xopotó é uma povoação próxima ao distrito de Rosário do Pontal, em Ponte Nova. Acredita-se que esses dois lugares tenham se constituído na mesma época, a partir da segunda metade do século XIX, numa região que já abrigava antigas fazendas, como a Quebra-Canoa que possui carta de sesmaria do séc. XVIII.

Os trilhos do trem chegaram próximo à data da fundação do Engenho Central de Piranga naquele povoado, uma articulação que havia sido iniciada sob os ânimos da fundação da Anna Florência, em 1883. Eram os donos do empreendimento José Mariano Duarte Lana, Cel. José de Almeida Campos, capitão Ignácio Mariano da Costa Lana e José Mariano Gonçalves Lana, fazendeiros influentes da região.

Era estratégica a posição da Usina de Piranga, próxima aos trilhos. A facilidade de contato da fazenda com Ponte Nova e as outras localidades por onde a linha se estendia, o acesso ao transporte tanto para materiais para a usina quanto para escoamento da produção, sem falar que o movimento atraía pessoas para o povoado. Com sua construção o povoado alcançou reconhecimento no Rio de Janeiro, quando o açúcar produzido no Engenho Central de Piranga recebeu um prêmio na primeira exposição Brasileira de Açúcares e Vinhos, na Escola Politécnica, em 1889.

Os anos que se seguiram foram de crescimento do povoado do Xopotó. Os incrementos formaram uma aglomeração que almejava fixação naquele território. Amostra disso é que nesse período, final do século XIX, foi fundada a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, naquele distrito. Acredita-se que o terreno para construção da capela

tenha sido cedido pelos mesmos fazendeiros que se uniram para fundar a Usina de Piranga. (PONTE NOVA, 2008)

Em Rosário do Pontal a construção da Igreja do Rosário data de 1898. Com motivo, as duas igrejas devem ter sido erguidas para que a população local pudesse acompanhar a missa sem ter que se deslocar até o centro urbano de Ponte Nova. As igrejas eram espaços de sociabilidade e as missas eram momentos de trocas, conversas, acordos porque possibilitavam o encontro dos moradores da região, era um dos poucos eventos dos pequenos povoados.

É possível crer que o povoado manteve uma cotidianidade tranqüila, característica das pequenas aglomerações. Consta no Inventário (2008) que na década de 1930 um português, o senhor Joaquim dos Santos Saraiva, já estabelecido na região de Ponte Nova, construiu um estabelecimento, o armazém A Brasileira que funcionava como um ponto de referência local.

Em função de dificuldades encontradas com a política governamental para o setor açucareiro e outros problemas a Usina de Piranga teve suas atividades encerradas na década de 1920. Com a desativação das linhas ferroviárias na década de 1980 o acesso do povoado à Ponte Nova se manteve por estradas vicinais. Como consequência disso a localidade manteve-se em retração e hoje as edificações ainda marcam na paisagem e na memória dos moradores um período de riqueza.

Esses dois lugares, Rosário do Pontal e Xopotó hoje são alvo de especulação para a construção de duas PCHs - Pequena Central Hidroelétrica no rio Piranga, PCH Baú II e PCH Pontal. Pelo projeto, serão alagadas partes significativas das áreas dos povoados que impossibilitará em definitivo a reprodução social nesses lugares.

O Movimento dos Atingidos por Barragens Regional – MAB com apoio do Núcleo de Apoio às comunidades atingidas por barragens – Nacab e o Programa de apoio às comunidades atingidas por barragens – Pacab, vem lutando para que o projeto não seja implementado, e sendo, que os interesses da população atingida direta e indiretamente e a preservação do rio sejam garantidos. A prefeitura municipal se mostrou em apoio total ao projeto das PCHs.

Na dinâmica do mundo globalizado - onde a velocidade dos transportes e das comunicações ocasiona uma compressão espaço-tempo - a introdução de um novo modo de produção vai influenciar na configuração dos espaços e suas formas podem sofrer modificações ou serem adaptadas a novos usos. Em ambos os casos serão resignificados

também valores simbólicos. A configuração dos modos de produção em Xopotó caminha no sentido de uma substituição drástica do antigo pelo novo. Observa-se que a renovação do modo de produção tenciona uma mudança na estrutura da paisagem, sua fragmentação e até desaparecimento.

Contudo, nesses lugares a paisagem construída se impõe, porque está materializada e é expressão da memória daquele lugar. Sua transformação está submetida ao embate de estruturas políticas, econômicas e sociais em diferentes escalas. Uma vez realizada a intervenção proposta, serão anulados da paisagem referenciais que sustentam seus simbolismos tornando-a representação de fragmentos escassos de uma memória ainda mais passível de esquecimento.

Referencial de uma subcultura

Em nossa pesquisa documental nos deparamos com a seguinte imagem:



Fonte: Arquivo Municipal de Ponte Nova

A fotografia representa um trecho da Avenida Caetano Marinho e o que chama a atenção na imagem é o edifício de arquitetura de referência árabe; um exemplo que vale ser mencionado. A presença de descendentes árabes, na cidade é marcante. Conhecidos

popularmente pela desenvoltura nos negócios, vez ou outra esses cidadãos eram alvo de piadas nos jornais do município, criticados por serem adeptos de práticas culturais singulares, consideradas diferentes.

Como dito anteriormente, o movimento trazido pela ferrovia acentua o desenvolvimento do comércio, pois promove uma intensidade maior de fluxos possibilitando a emergência de uma classe de comerciantes - prova disso é a publicação da primeira edição do jornal *O Excelsior* em agosto de 1924 voltado exclusivamente para essa classe.

No início da Avenida Caetano Marinho foi construído esse teatro de arquitetura árabe. Este é um exemplo de como a paisagem, mesmo possuindo em sua maioria formas e expressões de uma cultura, pode ocultar significados interessantes à constituição da história da formação dos lugares. construções consideramos importante destacá-la, uma vez que podemos entendê-la, como representante de uma *subcultura*, que se quer ver respeitada como igual, mas que marca um território diferenciado.

ANEXO 2:

Lei nº 1,582/1990

Estabelece a proteção Patrimônio Cultural e Natural de Ponte Nova, atendendo ao disposto no art. 216 da Constituição Federal, autoriza o Poder Executivo a instituir o conselho Municipal de Patrimônio Natural e Cultural de Ponte Nova e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Ponte Nova decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º - Ficam sobre a proteção especial do Poder Público Municipal os bens culturais e naturais, de propriedade pública ou particular, existentes no Município que, dotados de valor estético, ético, filosófico ou científico, justifiquem o interesse público na sua preservação.

Art. 2º - Fica o Poder Executivo autorizado a instituir o Conselho Consultivo Municipal de Patrimônio Cultural e Natural de Ponte Nova, órgão de assessoria à Prefeitura Municipal, com atribuição específica de zelar pela preservação do Patrimônio Cultural e Natural do Município.

Art. 3º - A Prefeitura terá um livro de Tombo, para inscrição dos bens a que se refere o artigo 1º, cujo tombamento será homologado por Decreto, após proposta do Conselho Consultivo, com anuência da Câmara Municipal.

Art. 3º - A Prefeitura Municipal terá um livro de Tombo para a inscrição dos bens a que se refere o art. 1º, cujo tombamento será homologado por Decreto Municipal após proposta do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural e Natural de Ponte Nova.(Redação dada pela Lei 2.971 de 16 de Agosto de 2006)

Parágrafo único - O tombamento em esfera municipal dos bens compreendidos no artigo só poderá ser cancelado com anuência do Conselho Consultivo Municipal.

Art. 4º - As coisas tombadas não poderão ser destruídas, demolidas ou mutiladas nem, sem prévia e expressa autorização especial da Prefeitura Municipal, serem reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de 50% (cinquenta por cento) do valor da obra.

Art. 5º - Sem prévia autorização da Prefeitura Municipal, não se poderá na vizinhança da coisa tombada, fazer edificação que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra irregular ou retirar o objeto, impondo-se neste caso, multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do mesmo objeto.

Art. 6º - As penas previstas nos artigos 4º e 5º serão aplicadas pela Prefeitura, sem prejuízo da ação penal correspondente.

Art. 7º - Os bens compreendidos na proteção da presente lei ficam isentos do imposto predial e territorial urbano, enquanto o proprietário zelar pela sua conservação.

Parágrafo único - O benefício da isenção será renovada anualmente, mediante requerimento do interessado.

Art. 8º - a alienação onerosa de bens tombados, na forma desta lei, fica sujeita ao direito de preferência, a ser exercida pela Prefeitura Municipal, na conformidade das disposições específicas do Decreto-Lei Federal 25, de 30 de novembro de 1.937, sobre o mesmo direito.

Art. 9º - Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 10 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Ponte Nova, 26 de dezembro de 1.990.

Antônio Bartolomeu
Prefeito Municipal

Tarcísio de Castro
Secretário Municipal de Governo

DISPONÍVEL EM: <www.pontenova.mg.gov.br>. Acesso em 22 de maio de 2010.