

DA ARTE DE SER DO CONTRA – II

Oyama de Alencar Ramalho

Li, na *Gazeta de São João del-Rei*, de 20 de agosto de 2011: “Asfaltamento é barrado pelo Iphan”.

O assunto faz parte de um ciclo, isto é, de tempos em tempos, afloram as mesmas polêmicas, o que indica a falta de critérios explícitos, transparentes e bem acordados, os quais deveriam estar consolidados, há muito tempo, nas enciclopédias do Município, do Estado e da União.

Diz a *Gazeta* que Mauro Antônio Ferrari Felisberto, diretor do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, notificará a prefeitura “para devolver as pedras de pavimentação a seu local de origem” e vejo que a tarefa não será das mais fáceis, pois cumpre investigar de que pedreira (origem) vieram as tais pedras. Serão da Candonga ou Córrego Seco?

Não estávamos aqui quando os primeiros habitantes do arraial, que se transformou em vila e depois em cidade, começaram a construir suas casas. Imagino que como era costume, sugiram ruas, ladeadas de casas de paredes meias, e na sua fase inicial, todas elas eram de terra. Em algumas poucas (talvez pelo poder econômico dos moradores) promoveram-se calçamentos com pedras roliças, formando uma espécie de rego por onde deveriam escoar as águas da chuva.



Antiga Rua Direita – Atual Rua Getúlio Vargas – São João del-Rei – Brasil



Antiga Rua Direita – Atual Rua Getúlio Vargas – São João del-Rei – Brasil

Parece que o calçamento tinha três finalidades: primeira, diminuir a poeira, nas épocas de seca; segunda, impedir a formação de lama, nas épocas das águas; e terceira, facilitar a passagem dos meios de transporte, os quais deveriam ser: a liteira, o cavalo, a mula, o carro de bois e a carroça. Ao longo do tempo, houve aperfeiçoamentos na técnica do calçamento. Surgiu o conhecido pé de moleque que, segundo os dicionários, é o *calçamento de rua com pedras irregulares de tamanhos diversos*.



Rua Resende Costa – São João del-Rei – MG – Brasil
Foto João Ramalho Neto

Em seguida apareceram os paralelepípedos que, como indica a etimologia, são *pedras que correspondem a um sólido geométrico de seis faces*.



Praça Frei Orlando (Largo de São Francisco) – São João del-Rei – MG – Brasil
Foto João Ramalho Neto



Calçamento de paralelepípedo – São João del-Rei – MG - Brasil



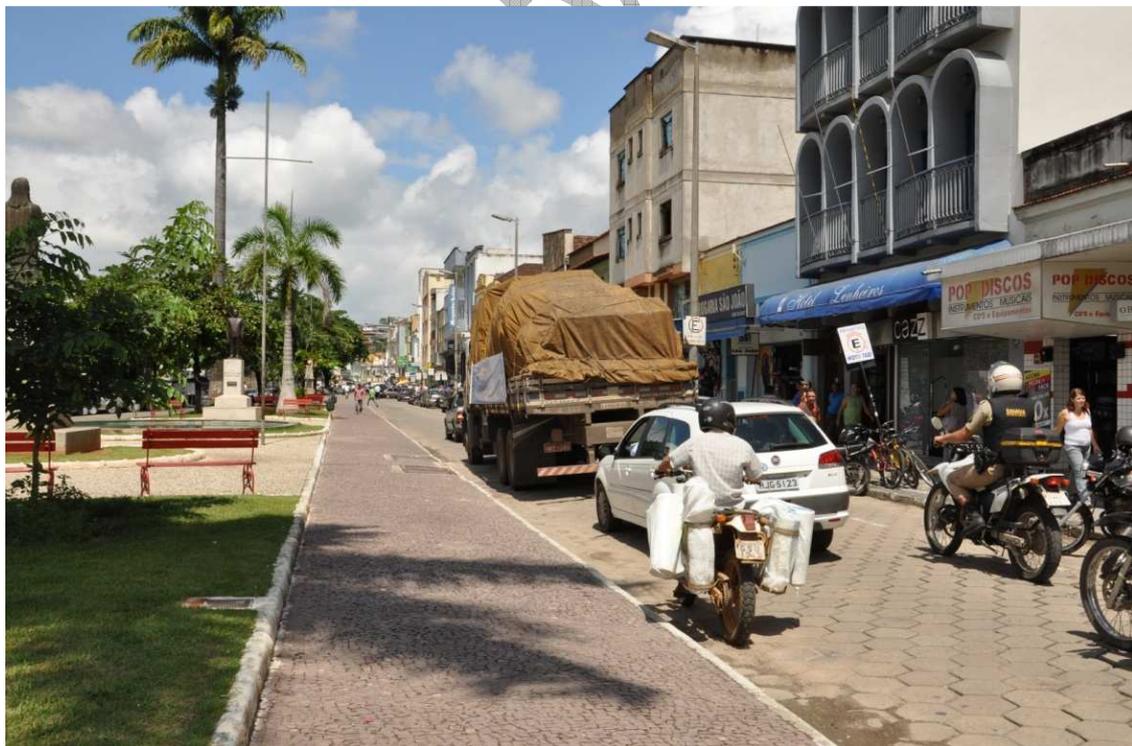
Calçamento de paralelepípedo – Proximidades de Sacré-Coeur - Paris

OYAMA



Atual Rua Ministro Gabriel Passos – São João del-Rei – MG - Brasil

Já na metade do século passado inventaram os blocos hexagonais de cimento.



Av. Presidente Tancredo Neves - São João del-Rei - MG - Brasil - Foto João Ramalho Neto



. Presidente Tancredo Neves - São João del-Rei - MG - Brasil - Foto João Ramalho Neto



Av. Presidente Tancredo Neves - São João del-Rei - MG - Brasil - Foto João Ramalho Neto



Proximidades do Mercado Municipal - São João del-Rei - MG - Brasil

O asfaltamento era e é técnica de pavimentação de estradas, substituindo vantajosamente a macadamização, e passou a ser utilizado também nas grandes cidades, assim como o cimento.



BR 265 - Entre São João del-Rei e Tiradentes



Monumento da FEB



Rua Padre Rocha - São João del-Rei - MG - Brasil



Plaza de Colón - Madri - Espanha



Parc de la Ciutadella - Barcelona - Espanha

Repito, as ruas da monarquista cidade de São João del-Rei eram de terra, na origem de suas existências.



Estação da Oeste de Minas - 1901



Rua Padre José Maria Xavier - Antiga Rua da Prata - 1907
São João del-Rei - MG - Brasil



Proximidades do Colégio Nossa Senhora das Dores e da Santa Casa
São João del-Rei - MG - Brasil



Atual Av. Presidente Tancredo Neves
São João del-Rei – MG Brasil

Calçamentos ocorreram com o passar dos anos, utilizando-se das técnicas ditadas pelas exigências, disponibilidades e conveniências dos momentos. Então surge a primeira questão: preservar o quê? Por que há-de se preservar um calçamento com paralelepípedos e não um de pé de moleque? Por que não preservar a terra da Rua Antônio Rocha, de lá retirando seus atuais paralelepípedos?

Isso nunca foi definido com clareza e exatidão. Ora, dirá o povo, calçamento é sempre bom, evita poeira, lama e facilita o transporte como sempre aconteceu e eis a segunda questão: transporte.

Nas ruas dos tempos contemporâneos trafegam automóveis, carretas, caminhões, ônibus, motocicletas e bicicletas, não sendo necessário grande esforço intelectual para entender que esses entes são os senhores absolutos do momento, basta abrir a janela e olhar. Então, surge uma terceira questão, que já nem é mais uma simples questão de opinião e gosto. Agora é relatório técnico, é trabalho científico publicado, da lavra de Luiz Mauro de Resende, Flávio Sandro Lays Cassino e Adilson Rodrigues da Costa (Vide: http://www.patriamineira.com.br/ver_pdf.php?id_noticia=1571&id=3 *Danos por Vibração Mecânica nos Monumentos setecentistas do “Caminho Tronco” de Ouro Preto*), onde se demonstram com as respectivas equações, tabelas, índices e gráficos os estragos que poderão ser causados pela vibração provocada pelos veículos que transitam por uma via. Nas conclusões, destacamos:

“• **Melhoria das condições de pavimentação das ruas em toda a cidade, com ênfase para o Caminho Tronco, ainda no sentido de diminuir a vibração na sua origem.**”

Muito antes do referido trabalho (1957), contava-me um professor de física que o exército de Napoleão, voltando da fracassada campanha na Rússia, fez desabar uma ponte, ao acrescentar no movimento senoidal suportável dos materiais a força da coincidência da marcha cadenciada dos soldados. (Não sei se foi verdade, mas faz sentido).

Devo concluir, pois, que o asfalto e o cimento são os tipos de pavimentação que mais preservam o patrimônio arquitetônico, nas ruas de tráfego intenso, além de preservar os veículos e os tímpanos. Então, por que ser contra o asfalto? Conheço algumas argumentações (aquecimento, impermeabilização, etc.) e admito que foram

consideráveis e relevantes para os tempos em que o tráfego de veículos era inofensivo. Agora, a situação mudou.

Continua a *Gazeta de São João del-Rei*, citando o diretor do Iphan que disse ainda ser preciso autorização para intervenções no Centro Histórico. “Qualquer obra executada na área tombada ou de entorno só pode acontecer mediante aprovação prévia do instituto”.

Isto é verdade (Art. 18 do Decreto-lei 25/37) e está certo que o Complexo Ferroviário foi perfeita e tardiamente tombado (e tombando está), mas o que é e onde fica o entorno do referido Complexo? Se a Rua Maria Teresa é entorno, por que a Avenida Tiradentes (asfaltada) não o é, sobretudo a parte que passa pelos fundos do Matola e desemboca na Paradinha? Diga-se de passagem, em São João del-Rei, o IPHAN nunca delimitou o entorno da área tombada e nunca explicitou o que poderia e o que não poderia ser feito. Tudo fica por conta do funcionário de ocasião, sendo que, num determinado momento, para determinadas pessoas as intervenções podem acontecer e para outros não podem. No caso da Rua Maria Teresa, diz a *Gazeta* que, no asfaltamento de 1990, o IPHAN chegou atrasado e não pôde embargá-lo. Em alguns casos, como na demolição da Igreja de Matosinhos ou na construção do Edifício São João, o IPHAN não chegou atrasado nem na hora nem depois.

Entendo que anda faltando luzes que iluminem nossas autoridades. Há muita coisa importante a ser realizada e que faz parte do tema preservação. A cidade está muito desleixada, mas retirar o asfalto da Rua Maria Teresa e calçá-la com paralelepípedos parece-me uma impropriedade, para ficar apenas no eufemismo. Melhor seria dar plantão na Ponte do Rosário, impedindo que majestosas e gigantescas carretas a atravessem. Sabe-se que Lima Cerqueira foi bom no seu ofício e deve ter equacionado a resistência da ponte para suportar uma dúzia de carroças e não jamantas de muitas toneladas.

Finalmente, reproduzo um episódio não-documentado, portanto não-histórico, ocorrido, certa ocasião. Visitava a cidade uma importante e preservada senhora e ao passar em revista a Matriz do Pilar repreendeu o cuidadoso e diligente vigário Monsenhor Paiva, dizendo que o piso da Catedral já não era de tábuas do século XVIII, um absurdo que ela levaria ao conhecimento das autoridades competentes. O Monsenhor não se manifestou, ouviu todos os comentários e na despedida indagou: — A senhora veio do Rio de Janeiro de carruagem? O fato, historicamente ocorrido ou ficticiamente contado, ilustra que cada um pode ter ideias diferentes sobre uma mesma questão: um extremado e outro afeito às necessidades do tempo. O segredo da boa convivência é discutir e definir tudo de antemão, nas horas e nos locais apropriados, para dispensar as quedas de braço, inúteis, desgastantes e prejudiciais ao erário.