



Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO
Centro de Ciências Humanas e Sociais – CCH



Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCT

Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio - PPG-PMUS
Mestrado em Museologia e Patrimônio

DE ESTAÇÃO DE MUDA A MUSEU:

***o surgimento do Museu Rodoviário de
Paraibuna e a formação da coleção
museológica***

Zenilda Ferreira Brasil

UNIRIO / MAST - RJ, Julho de 2015

DE ESTAÇÃO DE MUDA A MUSEU:

O surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica

Por

Zenilda Ferreira Brasil,

*Aluna do Curso de Mestrado em Museologia e Patrimônio
Linha 02 - Museologia, Patrimônio Integral e Desenvolvimento*

Dissertação de Mestrado apresentada à
Coordenação do Programa de Pós-
Graduação em Museologia e Patrimônio.

Orientador: Professor Doutor Marcio Ferreira Rangel

UNIRIO/ MAST - RJ, Julho de 2015.

FOLHA DE APROVAÇÃO

DE ESTAÇÃO DE MUDA A MUSEU:

o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica

Dissertação de Mestrado submetida ao corpo docente do Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, do Centro de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO e Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCTI, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Museologia e Patrimônio.

Aprovada por

Prof. _____

MARCIO FERREIRA RANGEL

Prof. _____

MÁRIO CHAGAS

Prof. _____

ALINE MONTENEGRO MAGALHÃES

Rio de Janeiro, Julho de 2015.

Brasil, Zenilda Ferreira.
B823e De Estação de Muda a Museu: o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica/ Zenilda Ferreira Brasil, 2015.
xi, 197 f.:il.

Orientador: Prof. Dr. Marcio Ferreira Rangel.
Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/Museu de Astronomia e Ciências Afins/ Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, Rio de Janeiro, 2015.

1. Museu. 2. Coleção. 3. Objetos de C&T. 2. Museologia. 3. Patrimônio Cultural. I. Rangel, Marcio Ferreira, orient.
II. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Centro de Ciências Humanas e Sociais Mestrado em Museologia e Patrimônio. III. Museu de Astronomia e Ciências Afins. IV. Título.

CDD – 069

AGRADECIMENTOS

A minha mãe e irmã que tiveram paciência e compreensão em me deixar isolada no recesso do meu quarto enquanto produzia minha dissertação.

A museóloga Adriana de Fátima Barreira, do Museu da República/ IBRAM/ MinC, amiga, e parceira nas pesquisas.

Ao ex-diretor Alexçandro Santana, do Museu Rodoviário de Paraibuna, meu contato na localidade e que abriu todas as portas necessárias facilitando o andamento da minha pesquisa.

A historiadora e membro da minha banca externa, Aline Montenegro Magalhães, do Museu Histórico Nacional/ IBRAM/ MinC, que muito me ajudou na compreensão da participação do Museu Histórico Nacional na estruturação do Museu Rodoviário como uma instituição museológica.

A Museóloga Auta Rojas Barreto, da Empresa Collecta, que muito me auxiliou com informações sobre a organização do Museu Rodoviário da qual participou.

A museóloga Cláudia Penha dos Santos, do Núcleo de Documentação e Conservação do Acervo Museológico - NUDCAM/ MAST/ MCTI, por ser amiga e parceira de viagens, inclusive à Paraibuna, e por me ajudar a compreender o traçado da Estrada União e Indústria.

Ao arquivista Denis Soares da Silva, do Arquivo Público Mineiro, por facilitar meu acesso a documentos primordiais ao meu trabalho.

A museóloga Dirlene Silva Diório, do Museu da Escola Politécnica da UFRJ, parceira que se empenhou na busca por livros da biblioteca do Centro Tecnológico da UFRJ.

A museóloga Eliane Marchesine Zanatta Abrahão, chefe do Setor de Conservação e Restauração do Museu Imperial/ IBRAM/ MinC, por facilitar meu acesso a processos fundamentais para minha pesquisa.

A historiadora e museóloga Érica Sales de Carvalho, funcionária da Escola de História/ UNIRIO/ MEC, além de amiga sempre me apoiou nessa árdua e prazerosa jornada.

Ao estagiário Gabriel de Souza da Silva, do Arquivo Central do IPHAN - Seção RJ, por ter disponibilizado documentos digitalizados, que permitiu maior agilidade na pesquisa realizada.

Ao engenheiro, professor doutor Guilherme Saldati Ferreira, do Departamento de Transporte da Faculdade de Engenharia da Universidade Federal de Juiz de Fora, do qual ministra disciplina Construção de Estrada, que muito me ajudou na identificação dos objetos de C&T da área da Engenharia dos Transportes do Museu Rodoviário.

Ao museólogo, professor e decano Ivan Coelho da Sá, da UNIRIO/ MEC, amigo e colaborador nas minhas pesquisas, permitindo acesso livre à coleção da museóloga Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira (primeira diretora do Museu Rodoviário de Paraibuna) Núcleo de Memória da Museologia no Brasil – NUMMUS/UNIRIO.

Ao museólogo, professor, pesquisador e meu querido orientador Marcio Ferreira Rangel, do Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/ MCTI e UNIRIO/ MEC, amigo paciente e parceiro, que me ajudou a trilhar novos caminhos na pesquisa, que a tornou mais suave e prazerosa.

A museóloga Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira, ex-diretora/ coordenadora do Museu Rodoviário e funcionária aposentada do DNER, por conceder entrevista, esclarecendo pontos importantes na trajetória do Museu Rodoviário e ao seu marido o engenheiro Ivan de Oliveira por ter facilitado nosso encontro.

A Arquiteta Maria Elizabeth Parkinson, pesquisadora do Automóvel Club, que muito me ajudou com materiais para a pesquisa.

A historiadora Maria José Silveira Soares, do Arquivo Central do IPHAN/ MinC - Seção RJ, por ter me orientado na busca por documentos referentes ao tombamento do prédio da antiga Estação Rodoviária (Museu Rodoviário de Paraibuna).

Ao museólogo, professor doutor e membro da minha banca interna Mário de Souza Chagas, do Museu da República/ IBRAM/ MinC e UNIRIO/ MEC, que muito me ajudou com dicas preciosas de pesquisa que enriqueceram minha investigação.

A bibliotecária Nanci Simão da Rocha, da Biblioteca do Clube de Engenharia, por ter me ajudado a encontrar informações sobre os engenheiros envolvidos na minha pesquisa.

Ao amigo Paulo de Melo Noronha Filho, do Museu Dinâmico de Ciência e Tecnologia da Universidade Federal de Juiz de Fora/ Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/ MCTI, que com dedicação e preocupação sempre atendeu meus pedidos, dando dicas preciosas de profissionais que muito me ajudaram no desenvolvimento da minha pesquisa.

A bibliotecária Sônia Bernardo, da Bibliotecária do DNIT, por me orientar na busca por maiores informações me indicando outras instituições, como o Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR.

A bibliotecária Telma Carvalho Pains de Matos, da Biblioteca do Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/ MCTI, por ter facilitado o acesso a pessoas, através dos contatos de seu marido, Roberto Gonçalves Matos, Procurador do DNIT.

A arquivista Thais Martins Lepeteur, do Arquivo Histórico do Museu Imperial/ IBRAM/ MinC, por reunir e disponibilizar documentos digitalizados que pude acessar de casa.

DEDICATÓRIA

“In Memoriam” a minha amada mãe, amiga, protetora, sábia, carinhosa e acima de tudo incentivadora dos meus estudos. A ela dedico essa pesquisa!

RESUMO

BRASIL, Zenilda Ferreira. **De Estação de Muda a Museu**: o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica. 2015. Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2015. 197 f. Orientador: Marcio Ferreira Rangel.

A pesquisa analisa o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e o processo de formação da coleção museológica. Este museu, único com essa temática no país, localizado no Estado do Rio de Janeiro, no município de Comendador Levy Gasparian, no Distrito de Monte Serrat, se encontra instalado na 8ª “Estação de Muda” de cavalos denominada Paraibuna, remanescente das doze estações construídas, ao longo da Estrada União e Indústria em meados do século XIX. Sua instalação, assim como as demais, serviu como local de parada na União e Indústria para substituição dos cavalos das diligências e descanso dos passageiros nas viagens entre Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora (MG). Idealizadas por Mariano Procópio Ferreira Lage, a Estrada e as Estações foram construídas pela Companhia União e Indústria. Adquirido em 1950 pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem para ser transformado em museu, tombado pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1967 e aberto ao público em 1972, o museu, através dos objetos musealizados narra a trajetória dos primeiros caminhos e estradas, assim como dos transportes e meios de locomoção terrestres no país. São objetos na sua maioria das Engenharias Civil e dos Transportes. A coleção é formada por objetos da área da Ciência e Tecnologia (C&T). É possível encontrar maquetes com as técnicas de pavimentação utilizadas nas estradas do século XIX e do XX, máquinas usadas na construção da União e Indústria e outras rodovias, como as movidas a vapor; o primeiro rolo compressor do país, importado da Alemanha por Mariano Procópio; um escafandro utilizado nas sondagens de rios para a construção das pontes; trator de esteira, motores, escavadeira, motocicletas, ônibus, jipes, caminhões e a única diligência restante dos tempos da União e Indústria, a Mazeppa utilizada pelo Imperador D. Pedro II e a família na viagem inaugural da referida Estrada. Atualmente, o Museu Rodoviário de Paraibuna se encontra fechado.

Palavras-chave: Museu, Coleção, Objetos de C&T.

ABSTRACT

BRASIL, Zenilda Ferreira. Changes of the Museum station: the emergence of the Road Museum of Paraibuna and the formation of the museum collection. 2015. Dissertation. (Mastership) - Graduate Program in Museology and Heritage, UNIRIO / MAST, Rio de Janeiro, 2015. 197 f. Supervisor: Marcio Ferreira Rangel.

The research analyzes the rise of the Paraibuna and road Museum training process of the Museum collection. This museum, only with this theme in the country, located in the State of Rio de Janeiro, in the municipal district of Comendador Levy Gasparian, in the District of Monte Serrat, installed in the eighth "Changing station" of horses called Paraibuna, the remaining twelve stations built along the road and Industry Union in the mid-19th century. Your installation, as well as the other, served as the focal point of standing in the Union and industry to replace the horses of stagecoaches and rest of passengers traveling between Petrópolis (RJ) and Juiz de Fora (MG). Conceived by Mariano Procópio Ferreira Lage, the road and the stations were built by the company Union and industry. Acquired in 1950 by the National Department of highways to be turned into a Museum, declared by the National historical and artistic heritage in 1967 and opened to the public in 1972, the Museum, through musealized objects tells the trajectory of the first paths and roads, as well as transport and means of terrestrial locomotion in the country. Are objects in their most Civil and transport Engineering. The collection is formed by objects from the area of science and technology (C&T). It is possible to find models with paving techniques used on the roads of the 19th century and 20th centuries, machinery used in the construction of the Union and industry and other highways, such as the steam-powered; the first country juggernaut, imported from Germany by Mariano Procópio; a Diving Bell used in surveys of rivers for the construction of bridges; bulldozer, excavator, engines, motorcycles, buses, jeeps, trucks and the only remaining stage of the Times Union and industry, Mazeppa used by Emperor d. Pedro II and his family on the maiden voyage of that Road. Currently, the Road of Paraibuna Museum is closed.

Keywords: Museum, Collection, C&T Objects.

SIGLAS E ABREVIATURAS UTILIZADAS:

- ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
- ANTF** – Associação Nacional dos Transportes Ferroviários
- ANTT** – Agência Nacional de Transportes Terrestres
- C&T** – Ciência e Tecnologia
- CAPES** – Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
- CEDOP** – Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes (Brasília)
- CEI** – Comissão Especial de Investigação
- CIMUSET** – The Committee for Museums and Collections of Science and Technology [Comitê Internacional para Museus e Coleções de Ciência e Tecnologia]
- CNPq** – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico
- Condephaat** – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
- D.E.T.** – Divisão de Estudos e Tombamento
- D.O.U.** – Diário Oficial da União
- D.R.F.** – Distrito Rodoviário Federal
- DCR** – Divisão de Conservação e Restauração
- DEPROT** – Departamento de Proteção do IPHAN
- DER** – Departamento de Estradas de Rodagem
- DID** – Departamento de Identificação e Documentação do IPHAN
- DNER** – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
- DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- DPOG** – Divisão de Planejamento e Organização do Museu Histórico Nacional
- E.F. D. Pedro II** – Estrada de Ferro D. Pedro II
- E.F. Mauá** – Estrada de Ferro Mauá
- FHC** – Fernando Henrique Cardoso
- IBRAM** – Instituto Brasileiro de Museus
- ICOM** – The International Council of Museum [Conselho Internacional de Museus]
- IEPHA** – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
- IHP** – Instituto Histórico de Petrópolis
- INEPAC** – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro
- IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- IPR** – Instituto de Pesquisas Rodoviárias
- IPT** – Instituto Politécnico Brasileiro
- JK** – Juscelino Kubitscheck
- M.V.O.P.** – Ministério da Viação e Obras Públicas
- MAST** – Museu de Astronomia e Ciências Afins
- MHN** – Museu Histórico Nacional
- MinC** – Ministério da Cultura
- MT** – Ministério dos Transportes
- NUMNUS** – Núcleo de Memória da Museologia no Brasil/ UNIRIO

PIN – Plano de Integração Nacional

PJF – Prefeitura de Juiz de Fora

PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes

PSD – Partido Social Democrático

PTB – Partido Trabalhista Brasileiro

SIAAPM – Sistema Integrado de Acesso ao Arquivo Público Mineiro

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SPU – Secretaria do Patrimônio da União

STE – Superior Tribunal Eleitoral

STF – Superior Tribunal Federal

TR – Três Rios

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization [Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura]

LISTA DE FIGURAS:

Figura 1- Mapa dos Caminhos Velho e Novo -----	14
Figura 2- Registro de Paraibuna -----	15
Figura 3- Seção transversal das estradas europeias - tipos de pavimentação -----	18
Figura 4- Planta do prédio do Museu Rodoviário com a disposição dos temas por salas -----	22
Figura 5- Ações da C ^{ia} União e Indústria -----	26
Figura 6- Estrada União e Indústria -----	29
Figura 7- Bebedouro para animais instalado na Estrada União e Indústria -----	30
Figura 8- Segunda Estação - Pedro do Rio -----	35
Figura 9- Terceira Estação - Posse -----	35
Figura 10- Estação do Rio Novo -----	36
Figura 11- Antiga Estação de Paraibuna -----	38
Figura 12- Fachada do Museu Rodoviário -----	38
Figura 13- Cerimônia de inauguração da pedra fundamental do Monumento Rodoviário -----	40
Figura 14- Monumento Rodoviário (1939) -----	41
Figura 15- Monumento à Independência (1922) -----	45
Figura 16- Moedas Comemorativas do Sesquicentenário da Independência do Brasil -----	46
Figura 17- Cédula de 500 Cruzeiros(1972-1987)-----	46
Figura 18- Monumento Comemorativo do 150º ano da Independência do Brasil -----	47
Figura 19- Prédio que abrigou o Museu de Valores do Banco Central no Rio de Janeiro -----	47
Figura 20- Mapa do Município de Três Rios -----	54
Figura 21- Interior do prédio da 8ª “Estação de Muda” (Paraibuna) -----	54
Figura 22- Marco ao Centenário da Estrada União e Indústria -----	55
Figura 23- Placa aposta na fachada do Prédio da antiga Estação de Muda de Paraibuna, atual Museu Rodoviário -----	56
Figura 24- Inscrição do Edifício da 8ª “Estação de Muda” de cavalos, atual Museu Rodoviário de Paraibuna-----	65
Figura 25- Casa de Pedra ou Pouso Paranapiacaba -----	70
Figura 26- Livro de visitante da abertura do Museu Rodoviário em 1972 -----	73
Figura 27- Folder do Museu Rodoviário, 1978 -----	76
Figura 28- Cadeirinha de Arruar, MHN -----	79
Figura 29- Diligência Mazeppa -----	80
Figura 30- Veículos, localizados no Centro Cultural de Goianá, na Zona da Mata Mineira -----	83
Figura 31- Folder do Museu Rodoviário na década de 1980 -----	83
Figura 32- Brasão de Comendador Levy Gasparian -----	84
Figura 33- Brasão do Distrito de Mont Serrat -----	84
Figura 34- Brasão da cidade de Juiz de Fora -----	85
Figura 35- Brasão comemorativo do 150º ano da Estrada União e Indústria -----	86
Figura 36- Calçamento em macadame da Estrada de Inhomirim -----	87

Figura 37- Painel da Estação de Muda “Parahibuna” -----	90
Figura 38- Maquete do “Monumento ao Tropeiro” -----	91
Figura 39- Fotografia emoldurada de D. Pedro II -----	92
Figura 40- Fotografia emoldurada de Mariano Procópio Ferreira Lage -----	92
Figura 41- Painel “Como de constrói uma estrada” -----	92
Figura 42- Vitrine com coleção de miniaturas de carros antigos -----	93
Figura 43- Marcos de pedra com marcação de quilometragem -----	93

LISTA DE QUADROS:

Quadro 1- Demonstrativo das ferrovias construídas concomitantemente à Estrada União e Indústria-----	31
Quadro 2- Demonstrativo das Estações de Muda de Cavalos -----	34
Quadro 3 - Circuito expositivo do Museu Rodoviário na década de 1970-----	94

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 ONDE TUDO COMEÇOU...	13
1.1 Breve panorama das estradas	13
1.2 Panorama da construção da Estrada Normal União e Indústria	23
1.3 As Estações de Muda	33
1.3.1 <u>Oitava Estação de Muda (Museu Rodoviário)</u>	37
1.4 Cenário para o surgimento do Museu Rodoviário	39
CAPÍTULO 2 O SURGIMENTO DO MUSEU RODOVIÁRIO E A FORMAÇÃO DA COLEÇÃO MUSEOLÓGICA	50
2.1 O prédio e o DNER (década de 1950)	50
2.2 Centenário da Estrada União e Indústria e o tombamento do prédio da 8ª Estação de Muda (1961-1967)	55
2.3 A inauguração do Museu e seus gestores	65
2.4 A formação da coleção do Museu Rodoviário	77
2.5 Proposta Museográfica do Museu Rodoviário	89
CAPÍTULO 3 O DESMANTELAMENTO DO DNER E A SITUAÇÃO DO MUSEU	98
3.1 O Governo Collor de Melo, o DNER e o Museu Rodoviário (década de 1990)	99
3.2 A extinção do DNER e a criação do DNIT	112
CONSIDERAÇÕES FINAIS	122
REFERÊNCIAS	125
GLOSSÁRIO	147
APÊNDICE (entrevistas)	149
Apendice A - Roteiro de entrevista com Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira.....	150
Apendice B – Roteiro de entrevista com Auta Rojas Barreto	152
Apendice C – Roteiro de entrevista com Alexçandro Santana (Neneco)	153
ANEXOS	154

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa teve por objetivo investigar o surgimento do Museu Rodoviário e o processo de formação de sua coleção que abrange os primeiros caminhos, da construção das estradas e rodovias nacionais, incluindo os transportes e os meios de locomoção terrestres¹ (IBRAM, 2011). Trata-se de uma instituição museológica, localizada no centro-sul do Estado do Rio de Janeiro, no distrito de Monte Serrat, no município de Comendador Levy Gasparian. O museu encontra-se instalado na oitava “Estação de Muda” de cavalos denominada Paraibuna, única remanescente das doze estações construídas ao longo da antiga estrada União e Indústria em meados do século XIX.

O acervo do Museu narra a evolução do “Rodoviarismo” apresentado a partir de objetos, fotografias e documentos. Nesse museu encontramos algumas das máquinas usadas na construção da União e Indústria, como as antigas máquinas movidas a vapor; o primeiro rolo compressor do país, importado da Alemanha por Mariano Procópio para pavimentar a estrada; um escafandro utilizado nas sondagens de rios para a construção das pontes; alguns dos marcos de quilometragem em granito; motores, uma bomba de combustível, movida à manivela e até a diligência Mazeppa usada para transportar o Imperador D. Pedro II e a família na viagem inaugural da referida estrada.

O prédio que abriga o museu foi construído em 1856 em estilo chalé suíço-alemão² e ocupa a edificação central. A construção original era composta por dois prédios anexos, um para oficina e o outro para estrebaria. O imóvel está diretamente

¹ Diferentemente dos museus do automóvel e dos transportes, que se dedicam no primeiro caso a contar especificamente a história da evolução dos automóveis e no segundo caso, a registrar a história dos transportes nos diversos modais (rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo). Como se percebe nos Museus do Automóvel de São Paulo (Disponível em: <<http://www.museudoautomovelsp.com.br/>>); no Museu do Automóvel da Estrada Real (Disponível em: <<http://www.museudoautomoveler.com.br/>>) e no Museu dos Transportes Públicos (Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/museu/>>). Assim sendo, a temática do Museu Rodoviário é a única que contempla somente as vias terrestres.

² Existe divergência quanto à origem do estilo. Em textos online, a estação é identificada como um chalé francês. Em fontes oficiais como o “Inventário de Identificação de Bens Imóveis” do INEPAC reconhece o prédio central como em estilo alemão. INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL - INEPAC. Inventário de Identificação de Bens Imóveis. In: _____. **Fichas de Inventário Volume II – Ouro**: Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: SEBRAE, 2004, p. 161. Disponível em: <[http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/B8E347920DC8D8AD8325735C004F22AF/\\$File/NT00036142.pdf](http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/B8E347920DC8D8AD8325735C004F22AF/$File/NT00036142.pdf)>.

Acesso em: 12 maio 2014. Para o IPHAN (Arquivo Noronha Santos) no resumo sobre o tombamento do prédio, citando o naturalista do século XIX Louis Agassiz, menciona as “elegantes estações em forma quase sempre de chalés suíços”. Para o arquiteto do IPHAN, Mauro Pazzini de Souza (Série Inventário – dossiê histórico, 1987, p. 1) “a edificação central, cuja estrutura primitiva ainda é a mesma, mostra claramente a influência da colonização alemã no seu tipo de chalet”. Não podemos esquecer que tanto engenheiros franceses como alemães e de outras nacionalidades tiveram participação nas obras da União e Indústria. Segundo Paulo Santos, arquiteto e conselheiro do IPHAN, a edificação central do prédio apresenta uma carpintaria suíço-alemã. INEPAC, loc.cit. E é nessa avaliação que nos basearemos.

ligado à construção da estrada União e Indústria, idealizada por Mariano Procópio Ferreira Lage, que segundo Bastos (1991, p. 15), manifestava interesse pelas ciências e pelas novas tecnologias. Durante seus estudos na Europa e sua passagem pelos Estados Unidos conheceu o processo de pavimentação do leito de estradas e o sistema de cobrança de pedágios. Ainda de acordo com Bastos (op.cit., p. 16) quando Mariano Procópio retornou ao Brasil, deu início ao processo de construção da primeira estrada de rodagem a utilizar a técnica do macadame hidráulico³ no país. A nova estrada buscou impulsionar as atividades econômicas tanto do Rio de Janeiro como de Minas Gerais e, conseqüentemente, do próprio Império.

O projeto da estrada começou em 1854 quando o então Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage recebeu a concessão para a construção de custeio de uma rota que ligasse Petrópolis até a margem do Rio Paraíba. Como suporte ao novo empreendimento e para arrecadar fundos e permitir posterior cobrança do pedágio, Mariano Procópio fundou em 1853 a Companhia União e Indústria, que deu nome à estrada e cujo lucro provinha do pedágio por mercadoria cobrado dos usuários da rota.

Com o aval do imperador D. Pedro II, incentivou a vinda de imigrantes principalmente germânicos para a construção da estrada, criando assim, colônias de alemães e italianos em Juiz de Fora. Mariano Procópio contratou vários engenheiros, arquitetos e técnicos para dar andamento ao empreendimento. Segundo Coimbra (1974, p.129), a estrada seria uma réplica das estradas francesas “contemporâneas”, fruto do aprendizado e das observações pessoais que Procópio fez no exterior, quanto à técnica, pavimentação e organização das estradas de rodagem e dos meios de transporte. Consideramos interessante mencionar a influência das reformas de *Hausmann*⁴ no pensamento de Procópio.

As obras da Estrada tiveram início em 12 de abril de 1856 com a presença de D. Pedro II e da Família Imperial, e ainda hoje existe a placa que registrou o evento no início da Avenida Barão do Rio Branco, no centro da cidade de Juiz de Fora (MG). Em 23 de junho de 1861, as obras foram finalizadas e a Estrada inaugurada. Com a presença novamente do D. Pedro II e representantes ilustres da Corte e da Companhia União e Indústria, percorreram os 144 quilômetros, em diligência, entre o Rio de Janeiro

³ No Capítulo 1, iremos explicar a técnica inovadora utilizada na Estrada União e Indústria.

⁴ Georges-Eugène Haussmann foi prefeito do antigo departamento do Sena, entre os anos de 1853 e 1870. Foi responsável pela reforma urbana de Paris, determinada por Napoleão III. Essas reformas, além de modernizar e embelezar a cidade, tinham um cunho militar, de cessar com as insurreições e combates populares, barricadas muito recorrentes à época, com ruas mais largas, retas e iluminadas, dificultariam as revoltas populares e facilitariam o manejo de transportes militares. PINHEIRO, Eloísa Petti. A “haussmannização” e sua difusão como modelo urbano no Brasil. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5, 1998, Campinas. *Anais...* Campinas: PUC-Campinas, 1998. v. 5, n. 3, p. 2. Disponível em: <<http://unuohospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/614>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

e Minas Gerais, da primeira estrada de rodagem pavimentada brasileira, inaugurando a união entre Petrópolis e Juiz de Fora. O evento foi registrado pelo fotógrafo alemão Revert Henry Klumb.

O surgimento da estrada transformou Juiz de Fora, ainda em desenvolvimento, em uma importante rota comercial entre os dois estados (RJ e MG). Antes da construção da União e Indústria, as ligações entre as cidades eram feitas por trilhas e caminhos percorridos a pé ou a cavalo. Havia apenas duas ou três pequenas estradas, por onde pudesse trafegar uma diligência. A Companhia União e Indústria trouxe para a estrada os primeiros transportes coletivos, estando um deles no Museu Rodoviário. Eram as já mencionadas diligências, divididas por classes, que transportavam até 14 passageiros, além do cocheiro, do condutor e de um ajudante. As diligências eram puxadas por cavalos, mulas e os animais eram trocados nas chamadas "Estações de Muda", ao longo do caminho, em doze paradas durante a viagem. Dessas doze estações construídas resta apenas uma, a oitava, onde está localizado o Museu Rodoviário.

Esse empreendimento não durou muito tempo, pois, em 1867, os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II chegaram a Três Rios iniciando a decadência da União e Indústria. Com o tempo, a estrada original foi sendo absorvida e alterada em diversos trechos.

No âmbito do desenvolvimento do rodoviarismo, é criado em 1937, no governo de Getúlio Vargas, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que nesse mesmo ano apresentou um plano de viação, acentuando a política rodoviária em detrimento à ferroviária, não esquecendo que este órgão foi durante toda sua existência, o responsável pelo Museu Rodoviário.

Trabalharemos com a hipótese de que a criação do Museu Rodoviário de Paraibuna ocorreu em um momento estratégico de desenvolvimento do rodoviarismo no Brasil. Diversos fatores contribuíram para esse cenário, entre estes destacamos: a aquisição do prédio na década de 1950 por um grupo pró-rodoviarismo, com o objetivo de transformá-lo em um museu rodoviário; a "abertura simbólica" do museu em 1961, em comemoração ao centenário da estrada União e Indústria, considerada pelos engenheiros marco da engenharia brasileira.

Na década de 1960, o país foi impulsionado por políticas desenvolvimentistas, na esfera federal, com destaque para o governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1961), que com seu plano de metas, tinha como lema "50 anos de realizações em 5 anos de mandato", que incluía investimentos em rodovias.

O Museu foi inaugurado oficialmente em 1972, na gestão de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). Segundo Macarini (2005, p. 51; 82) Médici tinha uma política de governo marcada por projetos desenvolvimentistas, como o Plano de Integração Nacional (PIN), que permitiu a construção de rodovias e um expressivo crescimento econômico que ficou conhecido como “Milagre Brasileiro”.

Iremos trabalhar com fontes que nos conduzam por este cenário político e econômico nas décadas de 1960 e 1970, período que marcou o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna. Em 1980, a União e Indústria foi substituída pela BR-040 no trecho entre Rio-Juiz de Fora. Rodovia moderna de pistas duplas, que absorveu partes das estradas antigas, deixando a União e Indústria apenas para o tráfego local, restando ainda algumas construções e pontes.

Os objetos que compõem as coleções do Museu Rodoviário de Paraibuna são indícios da história dessa estrada, que foi um marco na engenharia civil no Brasil império e de outras estradas e rodovias. São objetos de valor histórico/científico que fazem parte também do universo da Ciência e Tecnologia (C&T) pelas suas especificidades. Envolvem as áreas das Engenharias Civil e dos Transportes, que dialogam com as Ciências Exatas e da Terra, como a Geodésia, Cartografia e Topografia⁵. Apesar da singularidade do acervo, esta instituição museológica é pouco conhecida.

O prédio que abriga o Museu Rodoviário foi construído em estrutura pré-fabricada e importada da Europa. Tombado pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) em 1967⁶, na gestão de Rodrigo Melo Franco de Andrade, teve sua “abertura simbólica”⁷ em 1961, ano do centenário da União e Indústria. O Museu abriu oficialmente à visitação pública em 23 de junho de 1972, data emblemática, da inauguração da Estrada da União e Indústria; Centenário da morte de Mariano Procópio Ferreira Lage, seu idealizador, e Sesquicentenário da Independência do Brasil. A solenidade contou com a presença do príncipe herdeiro D. Pedro Henrique de Orleans e Bragança e autoridades públicas municipais da região, fazendo alusão à presença do Imperador D. Pedro II em 1861 na estrada União e Indústria.

O Museu Rodoviário foi administrado pelo DNER até meados da década de 1990. Com a gestão de Fernando Collor de Melo na Presidência da República, nesse

⁵ Dados com base na tabela por área da Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), que direciona os investimentos nas áreas.

⁶ Nº processo: 0719-T-1963. Nº inscr.: 400; Vol.1; F. 064; Data: 21/06/1967. (IPHAN, 2013, p. 99). Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=3263>>. Acesso em: 11 ago. 2013.

⁷ Ato de abrir um museu especificamente para se festejar uma data comemorativa, no caso, os 100 anos de inauguração da Estrada União e Indústria.

mesmo período, houve uma desestruturação do Departamento. Cortes orçamentários e do corpo técnico da autarquia foram algumas das medidas tomadas por essa administração, que refletiu no museu. Diante do quadro de instabilidade política, econômica e social, o DNER fechou o museu. Em 1994, houve a transferência de responsabilidade da administração do Museu para a Prefeitura de Comendador Levy Gasparian (RJ), com o aval do IPHAN, que encarregou o governo municipal de Levy Gasparian da tutela provisória da instituição. Desde então o Museu passou a ser administrado pela prefeitura, que, diante do risco da perda e deterioração do acervo do museu, solicitou o seu tombamento. A solicitação foi indeferida no ano de 1998. Em 2001, no governo do presidente da República Fernando Henrique Cardoso, o DNER foi extinto. Sem recursos financeiros para manter o museu, a Prefeitura de Levy Gasparian tentou repassar o controle da instituição ao órgão que substituiu o DNER, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (Ministério dos Transportes), sem sucesso.

Para melhor embasar o tema dessa investigação, nossa fundamentação teórica se estrutura a partir dos conceitos de museu, coleção com ênfase nos objetos de Ciência e Tecnologia (C&T) e musealização. O Museu Rodoviário começou a surgir enquanto instituição cultural, a partir do ano de 1961, quando o conceito de museu que transitava na esfera museológica era muito voltado para a área educacional. A Declaração do Rio de Janeiro de 1958 (2012, p. 89), resultado do Seminário Regional da UNESCO sobre a função educativa dos museus, já vinha apontando nesse sentido quando expunha o conceito de museu extraído dos Estatutos do ICOM de 1956:

Um museu é um estabelecimento permanente, administrado para satisfazer o interesse geral de conservar, estudar, evidenciar através de diversos meios e essencialmente expor, para o deleite e educação do público, um conjunto de elementos de valor cultural: coleções de interesse artístico, histórico, científico e técnico, jardins botânicos, zoológicos e aquários, etc. (Declaração do Rio de Janeiro, 1958, p. 89).

O V Seminário Regional de Museus, sediado na Cidade do México entre 17 de setembro e 14 de outubro de 1962, cujo tema era o “Museu com Centro Cultural da Comunidade”, abordava dois pontos interessantes: o primeiro via o museu como entidade dinamizadora do desenvolvimento da comunidade e o segundo, através de uma recomendação “que se incluíssem os museus na lista de instituições que fomentam o progresso social, cultural, científico e pedagógico para que sejam reconhecidos como instituições docentes”. (TRIGUEIROS, 1972, p. 35):

[..] La Unesco había comprendido desde bastante tiempo que, en muchos países latinoamericanos, se hacía sentir la falta de

instituciones que pudieran cooperar al desarrollo cultural de la comunidad y a su mejoramiento. Esta deficiencia es muy de lamentar, sobre todo en un periodo en que se están registrando en todo el mundo rápidas transformaciones políticas y económicas. La necesidad es doble: hay que conservar los elementos de las culturas originales de la región, y assimilar al próprio tiempo nuevas ideas. Sin embargo, la influencia que puede ejercer un museo sobre su comunidad dependen, en gran parte, del tipo de programas que desarrolle, y de que sean lo suficientemente comprensibles y atractivos para que el público haga uso de ellos. [...] (UNESCO, 1962, p.5).

Essas questões foram apropriadas e incorporadas ao discurso museográfico, pelos organizadores do Museu Rodoviário. A questão pedagógica era bem mais acentuada entre os anos 1950 e 1960. O museu era visto como uma extensão escolar, com o intuito de ensinar e não de questionar, como visto anos mais tarde. A Mesa Redonda de Santiago do Chile, realizada no dia 30 de maio de 1972, um mês antes da inauguração do Museu, que lançou as bases do museu integral, não interferiu no discurso museológico do Museu Rodoviário. Este (museu) seguiu uma linha ideológica direcionada a mostrar as realizações do DNER e, por conseguinte, dos governos que investiram no rodoviarismo nacional.

A coleção do Museu Rodoviário é formada na sua maioria por objetos que permeiam as áreas das ciências exatas, mas especificamente das Engenharias Civil e dos Transportes. Artefatos que pela sua própria natureza são oriundos da era industrial, e facilmente classificados como objetos de Ciência e Tecnologia (C&T).

A questão da Ciência e Tecnologia no Brasil não é recente. Segundo Nagamini (2004), a criação de entidades destinadas a impulsionar o desenvolvimento científico e tecnológico no Brasil ganhou ênfase no início da fase republicana até os anos de 1930.

Ao final do período em questão, um maior número de cientistas, médicos, engenheiros e outros profissionais, atuando com determinados segmentos da sociedade, lutará para criar universidades e institutos de pesquisa que contemplem vastos campos do conhecimento [...] as novas instituições terão de incluir em seus objetivos e escopo de atuação a realização sistemática e contínua da pesquisa. [...] Dotados de uma visão mais abrangente, eles lutaram para criar condições propícias para a implantação de investigações científicas e pesquisas tecnológicas, efetuadas de forma sistemática e permanente. [...] A produção do aço despertava interesses por parte dos vários setores industriais, [...] até a fabricação de máquinas e equipamentos. Na construção civil começou a ser difundido o uso do aço e do concreto armado. Esse sistema foi utilizado por Monier, em 1868, então denominado cimento armado. Alcançou maior desenvolvimento na década de 1920, após experiências feitas por Eugène Freyssinet [...], com a adoção do concreto protendido. Em seus constantes aperfeiçoamentos, esse novo sistema construtivo foi ampla e diversamente aplicado para a construção de altos edifícios, estradas, barragens e outras obras de grande porte ou complexidade, com vistas a atender as mais variadas funções. Para tanto, passa a demandar

ampla gama de profissionais de engenharia, responsáveis pelo projeto, cálculo, análise e controle de materiais, além de estudos laboratoriais ou de desempenho por meio de modelos tridimensionais reduzidos. [...] Sucessivos aperfeiçoamentos nos motores a explosão e de combustão interna, revolucionaram os meios de transportes. Começam a fabricar produtos de grande intensidade tecnológica, como o automóvel e o avião. [...]. (NAGAMINI, 2004, p. 187-188; 190-191).

A interação entre as áreas, mencionada por Nagamini, é percebida na formação da coleção dos objetos do Museu Rodoviário. São áreas afins que trabalham em conjunto com as Engenharias Civil e dos Transportes. Na coleção é possível encontrar objetos como teodolitos, miras topográficas, níveis de bolha que configuram as áreas das Geociências que abarcam a Geologia, a Cartografia geológica, dentre outras.

Ao analisar os objetos de C&T do Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST, Rangel (2011) destaca uma questão bastante peculiar que se aplica aos objetos do Museu Rodoviário quanto ao seu valor:

A falta de uma concepção clara do que possui valor histórico, artístico e científico, do que pode ser considerado patrimônio, deve ser visto como um elemento determinante na heterogeneidade de algumas coleções. Este aspecto chama a atenção para o fato de que estes bens pertencem, enquanto signos, a sistemas de linguagens distintas: a arquitetura, as artes plásticas, a música, a etnografia, a arqueologia e a ciência. Cada um desses sistemas tem, por sua vez, suas especificidades e seu modo próprio de funcionamento enquanto código. Além disso, esses bens cumprem funções diferenciadas na vida econômica e social. [...] (RANGEL, 2011, p. 150).

A questão da atribuição de valor a um bem cultural foi determinante no indeferimento do pedido de tombamento da coleção museológica do Museu Rodoviário. Segundo parecer técnico, a coleção não possuía atributos, nem histórico, nem artístico para configurar nos livros de tombo do IPHAN, à época.

Os objetos do acervo do Museu Rodoviário foram formados ao longo das décadas de 1960 e 1980. Peças muitas vezes originais tanto utilizadas no trabalho de concepção de estradas e pontes até os meios de transportes que trafegavam nessas vias. Objetos recolhidos para compor as coleções de um Museu que estava se formando. Nesse sentido, são artefatos que mudaram de status: de peças do cotidiano urbano a objetos de museu, passaram pelo processo denominado musealização. Segundo Stránsky, (1995 apud DESVALLÉES E MAIRESSE, 2013, p.57), “o processo de musealização não consiste meramente na transferência de um objeto para os limites físicos de um museu”.

[...] Um objeto de museu não é somente um objeto em um museu. Por meio da mudança de contexto e do processo de seleção, de

'thesaurização' e de apresentação, opera-se uma mudança do estatuto do objeto. Seja este um objeto de culto, um objeto utilitário ou de deleite, animal ou vegetal, ou mesmo algo que não seja claramente concebido como objeto, uma vez dentro do museu, assume o papel de evidência material ou imaterial do homem e do seu meio, e uma fonte de estudo e de exibição, adquirindo, assim, uma realidade cultural específica. [...] (STRÁNSKY, 1995 apud DESVALLÉES E MAIRESSE, 2013, p. 57).

Desta forma foi concebida a coleção do Museu Rodoviário, que teve seu prédio tombado pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, desde 1967, mas indeferido o pedido de tombamento da coleção em 1998. Desde então, o campo museológico brasileiro passou por significativas transformações e por um processo de regulamentação. De acordo com o Estatuto de Museus, Lei Nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009 e regulamentado pelo Decreto Nº 8.124, de 17 de outubro de 2013: “Os bens inventariados ou registrados gozam de proteção com vistas em evitar o seu perecimento ou degradação, a promover sua preservação e segurança e a divulgar a respectiva existência”. A nova legislação oferece às coleções dos museus brasileiros, principalmente aqueles que não tiveram seus objetos contemplados pelo tombamento, por questões variadas, inclusive por alegações de falta de valor histórico ou artístico, como no caso do Museu Rodoviário, a proteção necessária para que permaneçam em seus locais e possam desempenhar suas narrativas históricas, artísticas, científicas entre outras.

Para a construção desta pesquisa utilizamos fontes como jornais de época, relatórios, atas de reuniões, diários oficiais, anais de congressos, folder de exposição, processos e diversos outros tipos de documentos. Materiais identificados em arquivos públicos e privados, em museus como o Imperial e o Histórico Nacional e institutos históricos. Com esse conjunto de fontes e a bibliografia selecionada para a elaboração dos textos, pudemos analisar os dados encontrados e organizá-los, com o intuito de compreendermos o processo de criação do Museu Rodoviário, a formação da coleção museológica e a trajetória da instituição.

Diante da escassez de publicações sobre o tema em questão, a pesquisa contou com depoimentos, através de entrevistas com personagens que ajudaram a elucidar algumas questões. Uma dessas entrevistas foi com a primeira diretora/coordenadora do Museu Rodoviário, a museóloga Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira. Também contribuíram, a museóloga Auta Rojas Barreto, figura chave na estruturação do Museu, como representante do Museu Histórico Nacional junto à Comissão Organizadora do Museu Rodoviário (DNER) no final dos anos de 1960 e início de 1970 e o ex-diretor do Museu Alexçandro Santana. Não poderíamos deixar de mencionar as pessoas que

permitiram acesso aos personagens acima citados, como o Professor Doutor Ivan Coelho de Sá (UNIRIO), através do Núcleo de Memória da Museologia no Brasil da UNIRIO - NUMMUS, no qual se encontra a coleção da museóloga Maria Chambarelli, e do Professor Doutor Marcio Ferreira Rangel (UNIRIO/MAST), que possibilitou contato com Auta Rojas, no esclarecimento da formação da coleção do Museu Rodoviário.

Para complementar as lacunas que iam surgindo à medida que as informações eram processadas foram programadas visitas a instituições. Ao Instituto Histórico de Petrópolis (IHP), do qual um de seus membros teve participação na criação do Museu Rodoviário (Gustavo Ernesto Bauer); ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, na busca por documentos do antigo DNER; ao Museu Histórico Nacional, por ter colaborado com a organização do Museu Rodoviário, nas décadas de 1960 e 1970; ao Museu Imperial por ter emprestado em comodato uma das peças mais emblemáticas do Museu (Mazeppa), dentre outras atividades.

Na coleção de Maria Chambarelli de Oliveira (NUMMUS), foram encontrados folder do Museu de 1978, o livro “Acheugas à História do Rodoviarismo no Brasil” escrito pela própria museóloga, dentre outros documentos. No Arquivo Central do IPHAN, foi localizado tanto o processo de tombamento do prédio do Museu como o pedido de tombamento da coleção, juntamente com seu indeferimento. Nesse arquivo, foram localizadas também algumas plantas baixas do prédio, mas infelizmente sua reprodução só é permitida com autorização do proprietário do prédio. No Museu Rodoviário, foram localizadas algumas fotografias e documentos referentes à inauguração do Museu. Na Biblioteca do Clube de Engenharia, foram localizadas informações sobre os engenheiros responsáveis por obras de vulto nacional, como também dos membros da Comissão Organizadora do Museu Rodoviário. A pesquisa pode esclarecer algumas das nossas hipóteses que serão desenvolvidas ao longo do trabalho. Pudemos também entender porque a coleção se desmantelou após a desestruturação do DNER.

Diante do material analisado, foi possível perceber o processo que levou à falta de recursos e manutenção tanto do prédio como do acervo. Por orientação do IPHAN, a Prefeitura de Comendador Levy Gasparian, em 2011, fechou as portas do museu. Com uma documentação fragmentada e sua história dispersa, analisamos os critérios que pautaram a dissolução da coleção museológica e os personagens envolvidos nesse processo.

Apesar da importância, existem poucos registros a respeito desse museu, o que tornou essa investigação singular. Assim, pesquisar a conjuntura política, social, econômica e cultural que levou ao surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a

formação de sua coleção museológica, permitiu trazer à tona uma parte significativa da história da industrialização e do rodoviarismo no Brasil.

Essa investigação, que mostra objetivamente incentivos nessa modalidade de via de transporte, pode ser confrontada com a situação atual do país, quanto ao caos urbano, justamente por terem, sucessivos governos, investido maciçamente no transporte rodoviário em detrimento das demais vias de transporte como ferroviário e aquaviário como formas opcionais.

Desta forma no primeiro capítulo apresentamos um panorama das estradas construídas a partir do século XVII até a inauguração da Estrada Normal União e Indústria no século XIX. Mariano Procópio Ferreira Lage, idealizador da estrada, obteve do Imperador D. Pedro II, concessão para construí-la e utilizou as mais modernas técnicas de pavimentação e construção civil para a época (macadame hidráulico, equipamentos importados, mão-de-obra qualificada). Existiam doze “Estações de Muda” de cavalos, que serviam de descanso aos passageiros e onde eram trocadas as parrelhas. De todas as estações restou apenas uma, a de Paraibuna, que serviu de sede para o Museu Rodoviário. Analisamos ainda o cenário que favoreceu ao surgimento do rodoviarismo iniciado na gestão de Washington Luís na década de 1920/1930. É neste contexto que encontramos o elementos da exposição inaugural do Museu Rodoviário em 1972.

No segundo capítulo analisamos o prédio da 8ª “Estação de Muda” de cavalos, adquirido pelo DNER, na década de 1950, no contexto das comemorações do Centenário da Estrada União e Indústria (1961). Discutimos o processo de tombamento da edificação e a participação do MHN na organização do Museu Rodoviário. A coleção do Museu foi formada por doações do DNER, empresas privadas da construção civil, instituições públicas e privadas. O circuito expositivo do Museu Rodoviário, enfatizava a importância do rodoviarismo na vida urbana e as realizações do DNER. A exposição apresentava o acervo de forma cronológica, seguindo os mesmos preceitos do Museu Histórico Nacional a época.

No terceiro e último capítulo discutimos os impactos do governo Collor de Melo (década de 1990) no DNER e as consequências de sua gestão para o Museu Rodoviário. É neste período que é solicitado o tombamento da coleção do Museu (1996). O processo de tombamento foi indeferido (1998) por alegação de falta de apelo histórico e artístico. A desestruturação do DNER e a situação política e econômica do País, em 2001, levam a extinção do Departamento. No momento, o DNIT, órgão que

substituiu o antigo DNER nas suas atribuições, ainda não assumiu o Museu Rodoviário devido à inconclusão do processo de inventariança.

CAPÍTULO 1

ONDE TUDO COMEÇOU...

CAPÍTULO 1 ONDE TUDO COMEÇOU...

Iniciaremos esse capítulo traçando um breve panorama dos primeiros caminhos abertos no período colonial brasileiro, até a construção da Estrada União e Indústria no século XIX. Essa rápida passagem temporal se faz necessária para compreendermos, os desdobramentos que envolveram a passagem da modalidade do transporte ferroviário para o rodoviário. As ferrovias atingiram seu ápice no período imperial, assim como as rodovias no período republicano.

A partir da construção da União e Indústria, surgiram importantes estações destinadas à troca dos animais, nas chamadas “Estações de Muda” de cavalos, construídas especialmente para dar suporte à referida Estrada. Das doze estações edificadas, daremos ênfase para a oitava, apresentando o conjunto arquitetônico da qual faz parte.

Encerrando este capítulo, abordaremos o cenário político e econômico que se configurou nas primeiras décadas do século XX com a chamada “Era Rodoviária”. Sucessivos governos, iniciados com Washington Luís, tinham como bandeira a implementação do rodoviarismo, com o objetivo, além do escoamento da produção nacional, de promover também a interiorização do país. A opção por essa modalidade de transporte e o seu desenvolvimento favoreceu, anos mais tarde, o surgimento do primeiro e único museu rodoviário nacional.

1.1 Breve panorama das estradas

Desde o período colonial, a partir do século XVII, na busca pelo ouro e pedras preciosas das Minas Gerais, diversos caminhos foram abertos com a autorização da Coroa Portuguesa indo em direção ao interior da colônia. A partir daí surgiram os primeiros caminhos e estradas como o Caminho Velho (século XVII) e o Caminho Novo e suas variantes (século XVIII).

Segundo Novaes (2008, p. 7-8), o Caminho Velho, primeira rota aberta em direção às Minas Gerais, que ligava Paraty a Vila Rica (Ouro Preto), se configurava em uma rota insegura e muito precária, principalmente por ataques de piratas e corsários entre os portos de Angra dos Reis e Paraty. Desta forma, surgiu a necessidade de um caminho mais curto e seguro. Assim, no século XVIII, por ordem da Coroa, foi aberto

pelo desbravador Garcia Rodrigues Paes⁸, o Caminho Novo que ligava o Rio a Vila Rica e a partir daí a Diamantina, reduzindo o tempo de viagem até o porto do Rio, destino do ouro e do diamante das Gerais. O Caminho Novo teve início na Fazenda Garcia, de propriedade de seu desbravador, localizada às margens do Rio Paraíba do Sul, onde hoje se encontra a cidade de mesmo nome.



Figura 1: Mapa da Estrada Real com o traçado do Caminho Velho (verde) e do Caminho Novo (ilás e vermelho). Caminho Velho - de Parati a Ouro Preto / Caminho Novo - do Rio até Ouro Preto e daí até Diamantina. Fonte: <http://www.banstur.com.br/online/banstur_online140111.htm>. Acesso em: 18 jun. 2014.

⁸ Filho do bandeirante Fernão Dias Paes, “O caçador de esmeraldas”, que iniciou em 1674 expedições que desbravariam o território mineiro. Garcia Rodrigue Paes, oriundo de São Paulo, através da Carta Régia de 1699 tinha autorização para abrir o Caminho Novo e, em recompensa também a outros serviços prestados à Coroa, foi nomeado “Guarda Mor Geral das Minas”, e obteve o título de fidalgo da Casa Real. Garcia Paes possuía duas sesmarias: uma na margem do rio Paraibuna e outra em Borda Campos (Barbacena/MG). Em 1700, após vários problemas, o sesmeiro conseguiu finalizar a picada para o trânsito de pedestre. Mais tarde, começou a melhorar o caminho para a viagem com animais de carga, com a finalidade de cobrar pedágio. O Caminho Novo ficou concluído em 1707. SILVA, Pedro Gomes. **Capítulos de História de Paraíba do Sul**. Rio de Janeiro: Irmandade Nossa Senhora da Piedade, 1991, p. 22-3. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/46913901/Capitulos-de-Historia-de-Paraiba-do-Sul>>. Acesso em: 22 mar. 2014.

A abertura de caminhos clandestinos nas Minas Gerais chegou a ser proibida e aqueles que desobedecessem às ordens da Coroa eram punidos, a fim de evitar o contrabando, pois nas estradas oficiais existia o controle da Guarda e nas fronteiras das capitanias as barreiras ou postos fiscais⁹, como o Registro do Paraibuna.



Figura 2: Registro do Paraibuna. Posto fiscal construído no Brasil Colônia e utilizado também na época do Império, localizado no município de Simão Pereira. Instalado estrategicamente na fronteira entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, o sobrado foi o único de dezenas destas “alfândegas” controladas pela Coroa Portuguesa no Estado que resistiu ao tempo até os dias de hoje. Teve como chefe, o engenheiro Antônio Barbosa Teixeira, “inspetor de estrada”, encarregado pelo Governo Imperial também da direção técnica da construção e conservação das estradas. Foi também autor da “Ponte Coberta” sobre o rio Paraibuna. Fonte: IEPHA, 2011, p. 2. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/banco-de-noticias/892-iephamg-apresenta-o-registro-do-paraibuna-em-simao-pereira>>. Acesso em: 27 fev. 2014. Foto: Acervo IEPHA.

Após excessiva exploração, as riquezas minerais começaram a escassear por volta da metade do século XVIII, dando início à outra fonte de riqueza – o café -, que para o seu escoamento era necessário que os antigos caminhos rústicos de terra usados por tropas de mueres dessem lugar a estradas mais amplas e calçadas.

⁹ Lugar utilizado para fiscalizar os carregamentos oriundos especialmente das Minas Gerais. Os registros eram postos de fiscalização e alfândegas internas e onde eram cobrados os tributos das mercadorias que circulavam. Existiram em vários pontos do território da Capitania. Os registros integravam o sistema de cobrança de impostos pela Coroa portuguesa que tudo tributava.

O século XIX iniciou-se com a vinda da Família Real Portuguesa (1808) e a instalação da Sede do Governo no Brasil. Segundo o engenheiro Silva Telles¹⁰ (1994, p. 201), a situação das estradas começou a se modificar com a Carta Régia de 1816¹¹, que recomendava aos Capitães-Generais das Capitanias para “fazerem abrir caminhos, e promover a navegação dos rios, que facilitassem as comunicações, animar agricultura e permitir o estabelecimento de fábricas e indústrias”.

Por ordem do Governo Real, novas estradas foram abertas, tendo como ponto de partida o antigo Caminho Velho e as variantes do Caminho Novo. As primeiras estradas do século XIX ligavam os portos do litoral ao Vale do Paraíba do Sul.

Em 1828, devido às demandas e reclamações dos representantes das províncias, face à precariedade e inconveniência dos traçados das estradas para o escoamento da produção cafeeira, o Governo Imperial promulgou a Lei de 29 de agosto¹². Esta lei iniciava a regulamentação das obras públicas e estabelecia uma série de inovações, tais como a obrigatoriedade de um projeto, da planta da obra e seu orçamento e que a mesma fosse realizada por “engenheiros ou pessoas inteligentes, na falta destes” (1828, p. 1). Que as obras, de que tratava a referida Lei, pudessem ser desempenhadas por “empresários nacionais ou estrangeiros, associados em companhias, ou sobre si” (1828, p. 1) e que as taxas de uso e de passagem, pelos rios, canais, estradas, pontes ou aquedutos, só fossem cobradas após a conclusão das obras.

¹⁰ Engenheiro formado em 1947, pela antiga Escola Nacional de Engenharia, atual Escola de Engenharia da UFRJ. Sempre trabalhou na profissão: no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, na Shell do Brasil e durante muitos anos na PETROBRÁS. Desde 1963 é professor da Escola de Engenharia da UFRJ, fundador da disciplina de Equipamentos Industriais, do curso de Engenharia Mecânica e, desde 1987, também professor do Instituto Militar de Engenharia. Ultimamente tem se dedicado a pesquisas da história da engenharia, com diversas publicações na área, como a História da Engenharia no Brasil nos séculos XVI a XIX. TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil: século XVI a XIX**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Clavero, 1994, contracapa.

¹¹ Carta Régia de 4 de dezembro de 1816, assinada pelo Rei D. João VI, no Palácio do Rio de Janeiro, autorizando D. Manoel de Portugal e Castro, Governador e Capitão Geral da Capitania de Minas Gerais, a abrir estradas pelo sertão que separa a Capitania de Minas Gerais da Capitania do Espírito Santo. BRASIL. Carta Régia, de 4 de dezembro de 1816. Dá várias providencias sobre a abertura de estradas no interior da Capitania de Minas Geraes. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1816**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1890. v. 1, p. 87. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-39504-4-dezembro-1816-569824-norma-pe.html>. Acesso em: 21 fev. 2014.

¹² BRASIL. Lei, de 29 de agosto de 1828. Estabelece regras para a construção das obras publicas, que tiverem por objeto a navegação de rios, abertura de canaes, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aqueductos. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1828**. Typographia Nacional, 1878. v. 1, part. I, p. 24. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-566164-publicacaooriginal-89803-pl.html>. Acesso em: 01 mar. 2014.

Para que houvesse uma padronização das estradas, no ano de 1835, foi promulgada pelo vice-presidente da Província de Minas Gerais (1833-1835)¹³, a Lei Nº 18, de 1º de abril, que estabelecia normas para a construção de estradas. Assinada no Palácio do Governo Imperial na cidade de Ouro Preto e com a participação do deputado provincial Mariano José Ferreira Armond¹⁴, pai de Mariano Procópio Ferreira Lage, que idealizou a estrada União e Indústria.

A Lei estabelecia:

[...] Serão construídas quatro Estradas principaes, e tantas lateraes, e sublataes, e pontes, quantas forem necessarias para facilitar a comunicação entre a Capital desta Provincia, suas Cidades, e Villas. [...]. Estas estradas servirão para carros, e **não serão construídas como as actuais calçadas**, mas com pequenas pedras quebradas, que não excedão a grandeza de duas pollegadas de diametro, e segundo a forma mais adoptada nos paizes cultos. [...]. A forma da construcção será abobadada, de maneira que nas estradas não se demorem as aguas das chuvas, que sobre ellas cahirem immediatamente. [...]. Nestas estradas, e pontes serão estabellecidas barreiras nos lugares mais apropriados, nas quaes **pagem taxas itinerárias todos**, os que se servirem das mesmas estradas, e pontes. [...] Os productos destas taxas nunca serão desviados, quaesquer que sejam as causas, para outros empregos, que não sejam a solução das despesas feitas com as estradas, e com a sua conservação e reparo, ou com a construcção de novas estradas. [...]. (Lei Nº 18, abr. 1835, p. 75-6; 80, grifo nosso).

A referida Lei determinava a forma como as estradas deveriam ser construídas a partir de então. Nota-se que ela fazia menção ao tipo de pavimentação (pequenas pedras quebradas, forma abobadada, que não acumulassem as águas das chuvas e que utilizasse a forma mais adotada nos países desenvolvidos). A técnica mais avançada utilizada nesse período nos Estados Unidos e na Europa era o macadame, que permitia um tráfego seguro em qualquer estação do ano. Consistia em assentar três camadas de pedras britadas (quebradas) colocadas em uma fundação com valas

¹³ Antonio Paulino Limpo de Abreu (1798-1809), Visconde do Abaeté, foi um dos principais articuladores do Império e fundador do Instituto Politécnico Brasileiro – IPB. Foi ministro da Justiça e interino do Ministério do Império, junto ao então regente do Império, Diogo Antonio Feijó, dentre outros cargos. MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. **Engenharia Imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro (1862-1880)**. Niterói, 2002. 278 f. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade Federal Fluminense, 2002, p. 146.

¹⁴ Mariano José Ferreira Armond (1779-1844) nasceu na Fazenda dos Moinhos, no Rio Fundo, Município de Barbacena. Em 1794, obteve carta de sesmaria de uma quadra de terra, tornando-se proprietário da importante Fazenda Fortaleza de Santana (Municípios de Chácara e Coronel Pacheco), desmembrados de Juiz de Fora. Estando a extensa área da sede em Goianá, Município de Rio Novo. Casou-se, em 15 de abril de 1820, com Maria José Santana – Baronesa de Santana – e desta união nasceram Mariano Procópio Ferreira Lage e Maria José Ferreira Armond. Foi vereador à Câmara Municipal da Vila de Barbacena, em 1820 exerceu o ofício de administrador do Correio na mesma localidade. Pouco antes de falecer, estava preocupado em realizar antigo sonho de fazer a ligação da Corte com a sede da Província de Minas, por meio de uma estrada de rodagem. BASTOS, Wilson de Lima. **Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia**. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991, p. 203-4.

laterais para drenagem da água da chuva. Essa técnica foi inventada pelo engenheiro escocês *John Loudon MacAdam*¹⁵, aperfeiçoada do método adotado do engenheiro escocês *Thomas Telford*¹⁶ e do engenheiro francês *Pierre Trésaguet*¹⁷. Esse sistema passou a ser denominado de macadamização.

Outro ponto interessante nessa Lei, já mencionado na Lei de 29 de agosto 1828, foi a cobrança de taxas para o trânsito, manutenção e construção de novas estradas. Esse tipo de imposto, denominado nesse período de taxas itinerárias, remete a forma de cobrança de pedágio, como conhecemos hoje, que só vai aparecer com essa designação em meados do século XIX, à época da construção da estrada União e Indústria (1856-1861), assim como a técnica do macadame, atribuída a vinda e a utilização no Brasil a Mariano Procópio.

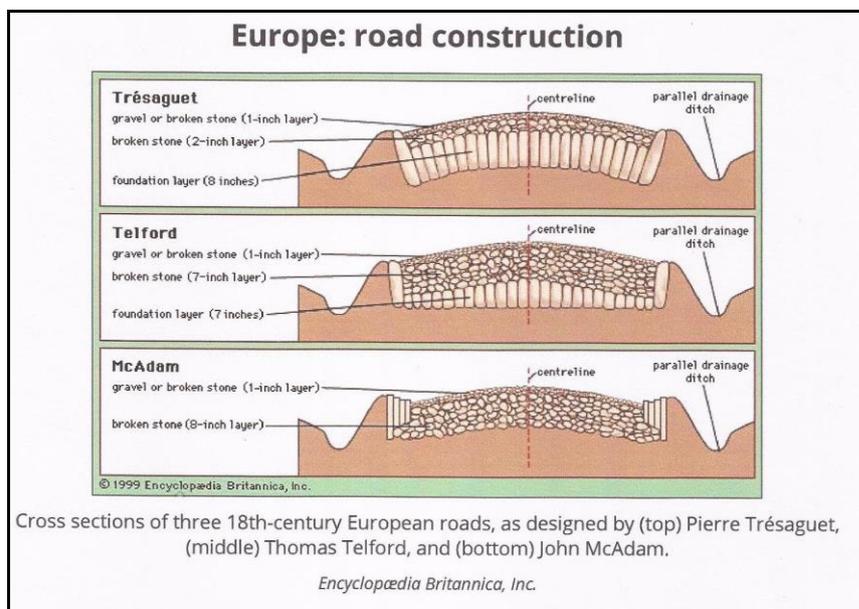


Figura 3: Seção transversal de três estradas europeias do século XVIII. Concebido por Pierre Trésaguet (superior), Thomas Telford (médio) e John McAdam (em baixo). Fonte: Encyclopaedia Britannica. Disponível em: <<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/353599/John-Loudon-McAdam>>. Acesso em: 27 fev. 2014.

O desenho acima mostra o diferencial nas três técnicas de pavimentação (CARNEIRO, 2011, p. 2-3). A primeira de *Trésaguet* consistia em uma fundação de pedras grandes assentadas com as arestas para cima, em uma base convexa, coberta

¹⁵ John Loudon MacAdam (1756-1836) dedicou sua vida à construção de estradas, até que inventou uma técnica menos dispendiosa que a de seu antecessor Telford. CARNEIRO, Maria Isabel S. **As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar**. 2011. 183 f. Dissertação (Mestrado em Estudos do Património) - Universidade Aberta, Lisboa, 2011, p. 2.

¹⁶ Thomas Telford (1757-1834) desenvolveu uma técnica de utilização de grandes pedras chatas como base de pavimentação das estradas. CARNEIRO, loc. cit.

¹⁷ Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet (1716-1796) desenvolveu um método de pavimentação de estradas que consistia em reduzir tanto a força de trabalho quanto os custos, isso significava que mais trabalhos poderiam ser concluídos. CARNEIRO, loc. cit.

por uma camada de pedras menores, preenchendo os espaços vazios, batidas, de forma a criar uma massa compacta; para só então ser colocada outra camada de cascalho de pedra dura, de dimensões menores que as pedras da camada anterior, a formar a superfície, também convexa, paralela à fundação. A compressão do cascalho tornava o piso da estrada compacta e, logo, mais resistente. A forma convexa facilitava o escoamento das águas. Uma das vantagens deste tipo de construção era a de permitir uma boa drenagem do solo, que, associada à solidez da construção, contribuía para a sua maior duração, se bem conservada; outra era a grande redução dos custos da construção. O segundo desenho de *Telford* é um aperfeiçoamento do sistema anterior, desde a espessura da pedra usada para alinhamento e gradiente. Ele projeta o sistema que levanta a fundação da estrada no centro como um dreno para água. Seus projetos se tornaram padrão para todas as estradas. O terceiro e último desenho é de *MacAdam* que inventou um sistema que consistia em assentar três camadas de pedras colocadas em uma fundação com valas laterais para drenagem da água da chuva. O acabamento liso do piso permitia maior rapidez de circulação e mais conforto para os viajantes. Devido ao seu aspecto liso, a sua eficácia e duração exigiam maiores cuidados de conservação.

Vale ratificar que a Lei supracitada estipulava métodos de pavimentação e cobrança de impostos além de outras regras, que para alguns autores da área da engenharia, como Rodrigues (1936, p.449), já interpretava as características da estrada na referida Lei como sendo “abobadadas, macadamizadas, largas e descortinadas” e que segundo Telles (1994, p. 207) “a Lei cuidava ainda de diversas providências administrativas, pormenorizando medidas de polícia da estrada, taxas de pedágio, desapropriações, etc.”. Considerando que se tratava de uma lei de 1835, vinte e um anos antes da construção da Estrada União e Indústria.

Com base na normatização das estradas estipulada pela Lei Nº 18, de 1º de abril de 1835, e a criação no mesmo ano da Inspeção Geral das Estradas¹⁸, as estradas construídas a partir de então passaram a ser denominadas de “normais”.

De condições técnicas altamente interessantes e de transição dada a forma como nossos antepassados resolveram a pavimentação de antigos caminhos, sua drenagem, sua proteção nas travessias de serras e rios e a sua marcação de distâncias, são as estradas normais

¹⁸ Inspeção Geral das Estradas (1835-1866) tinha como atribuições construir, reparar e fiscalizar as estradas, dirigir e inspecionar todas as obras públicas provinciais, inclusive as municipais, estaduais, elaborar a carta geográfica e topográfica da província. INSPETORIA GERAL DAS ESTRADAS. Fundo Obras Públicas. In: **Inventário do Fundo Obras Públicas 1825-1900**. Minas Gerais: Governo do Estado de Minas Gerais; Secretaria de Estado de Cultura; Arquivo Público Mineiro, 2011, p. 3.

calçadas de pedra e com características técnicas compatíveis ao transporte econômico da produção. Genuinamente brasileiras, representam o primeiro passo do modernismo. (RODRIGUES¹⁹, [s.d.] apud OLIVEIRA, 1986, p. 19-20).

A partir destas leis, surgiram importantes estradas que deram origem a importantes cidades.

Estrada Normal do Paraibuna ligava Santo Antônio do Paraibuna (Juiz de Fora), divisa da Província do Rio, a Ouro Preto. Construída, entre os anos de 1836 a 1838, pelo engenheiro alemão Henrique Guilherme Fernando Halfeld²⁰, contratado pelo Governo provincial, utilizou boa parte do Caminho Novo e deu nova orientação à estrada, com maior conforto e segurança. A partir desta estrada surgiu a cidade Juiz de Fora;

Estrada Normal da Serra da Estrela, segundo Cales e Ferreira (2009, p. 37), ligava o porto da Estrela (Rio Inhomirim) à cidade de Petrópolis. Esta Estrada favorecia o acesso a Minas Gerais, assim como o escoamento da produção cafeeira para o porto do Rio de Janeiro. Foi construída em 1843, por imigrantes alemães, sob a coordenação do major engenheiro Júlio Frederico Koeler²¹, fundador de Petrópolis;

Estrada Normal da Graciosa depois de criada a Província do Paraná (1853), desmembrada de São Paulo. Coube ao engenheiro Henrique de *Beaurepaire Rohan*²²,

¹⁹ RODRIGUES, Philúvio de Cerqueira. O Brasil Rodoviário. Rio de Janeiro, [s.d.]. Ensaio.

²⁰ *Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld* (1797-1873). Formou-se em engenharia na *Bergacademie-Clausthal* (ainda hoje a melhor Universidade de Engenharia de Minas do mundo). Foi radicado no Brasil a partir de 1825, quando chegou a bordo do veleiro "Doris" para integrar o Imperial Corpo de Estrangeiros formado por D. Pedro I. Em 1834, comprou uma Sesmaria às margens do Rio Piracicaba (atual município de São Domingos do Prata). Em 1836, foi nomeado "Engenheiro da Província de Minas Gerais", quando passou a residir na cidade de Ouro Preto (Vila Rica). DILLY, Roberto. Biografia do Comendador Henrique Halfeld. **Prefeitura de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/sg/premios/biografia.php>>. Acesso em: 01 mar. 2014.

²¹ Major Júlio Frederico Koeler (1804-1847) nasceu na cidade de Mognúncia, Alemanha em 16 de junho e faleceu na Província do Rio de Janeiro em 21 de novembro. Chegou ao Brasil, em 1828, para fazer parte do corpo de estrangeiros do Exército, no qual ocupou o posto de primeiro-tenente. Em 1841, foi nomeado chefe da 2ª Seção de Obras Públicas do Rio de Janeiro. Elaborou o projeto da colônia de Petrópolis e foi o responsável pela imigração alemã. Foi diretor da colônia de Petrópolis e encarregado da construção do Palácio Imperial, da urbanização de Petrópolis e das obras da estrada entre o Porto da Estrela e Paraíba do Sul. COLEÇÃO Julio Koeller (DKJ). Museu Imperial (Arquivo Histórico). Disponível em: <<http://www.museuimperial.gov.br/arquivo-historico/27-colecao-julio-frederico-koeler.html>>. Acesso em: 30 mar. 2014.

²² Henrique (Pedro Carlos) de Beaurepaire Rohan (1812-1894) nasceu em São Gonçalo e faleceu no Rio de Janeiro. Foi o primeiro engenheiro-de-obras a vir ao Paraná, comissionado pelo governo. A primeira missão que recebeu foi estudar as condições dos caminhos para o litoral e relatá-las, para que o presidente pudesse decidir pela transformação de um deles em estrada. Concluiu o curso de Engenharia em 1837. Foi presidente das Províncias do Pará em 1856 e do Ceará em 1857; Ministro da Guerra no Gabinete Furtado, de 1864; Conselheiro de Guerra em 1876 e de Estado em 1887. A 9 de junho de 1819, por graça especial do Rei D. João VI, e em homenagem aos serviços prestados por seu pai, teve praça de cadete e, sempre por merecimento, galgou todos os postos até o de Marechal do Exército, em 30 de janeiro de 1890. Recebeu o título Visconde com as honras de grandeza, por decreto de 13 de junho de 1888. VASCONCELLOS, José Smith; VASCONCELLOS, Rodolfo Smith de. (Org.). *Beaurepaire Rohan (Visconde*

por iniciativa do governo provincial, melhorar uma antiga trilha colonial, que ligava a cidade de Curitiba a Vila de Antonina. Construída entre os anos de 1854 a 1873. Devido à demora na conclusão das obras da estrada, tiveram a participação de outros engenheiros sob a direção de Antônio Pereira Rebouças. Francisco Antônio Monteiro Coutinho que substituiu Rebouças na direção, concluiu a obra. A estrada teve grande importância na Guerra do Paraguai e contou com várias pontes;

Estrada Normal Dona Francisca (Estrada do Mate) ou Estrada da Serra como era conhecida. Foi construída pela Companhia Sociedade Colonizadora entre os anos 1858 a 1885 e fazia a ligação entre Joinville e à Colônia do Rio Negro (Campo Alegre). O traçado da Estrada da Serra foi definido pelo engenheiro e agrimensor *Carl August Wunderwald*²³, que se embrenhou pela Mata Atlântica em incursões e expedições, realizadas anos antes, e identificou os melhores locais para a abertura do novo caminho. Esta estrada foi de grande importância para o escoamento da erva-mate;

Estrada Normal Presidente Pedreira, a Estrada ligava Paracambi (RJ) à Conservatória (distrito de Valença/RJ). Seu nome foi uma homenagem ao Visconde de Bom Retiro, Luís Pedreira do Couto Ferraz, presidente da Província do Rio de Janeiro, por ter finalizado às obras em 1850. Seu estudo foi realizado pelos engenheiros da Província do Rio de Janeiro;

Estrada Normal do Presidente, segundo Oliveira²⁴ (1986, p. 22) ligava Itaguaí (RJ) a Minas Gerais, passando por Caxambu, evitando assim, a Serra do Itaguaí, tendo sido pavimentada de pedras em 1844;

com grandeza de). In: _____. **Archivo Nobiliarchico Brasileiro**. Lausanne: La Concorde, 1918. p. 77-8. Disponível em:

<<https://ia700302.us.archive.org/29/items/archivonobiliarc00vascuoft/archivonobiliarc00vascuoft.pdf>>.

Acesso em: 30 mar. 2014.

²³ Carl August Wunderwald nasceu em Brunsvic, Alemanha (1814-1868). Foi agrimensor e geômetra, chegou à Colônia Dona Francisca com os primeiros pioneiros vindos em 1853. Realizou trabalho para o desenvolvimento da Colônia, dedicou-se a tarefas nas explorações, medições, demarcações, levantamento, operações de cadastro urbano de toda a região que marca hoje muitos municípios nos Vales dos Itapocu, Testa, Cedros, Benedito e outros. Trabalhou ativamente na construção da Estrada da Serra. PATRIMÔNIO HISTÓRICO E MUSEOLÓGICO DE BLUMENAU. **Carl August Wunderwald**. Blumenau: Fundação Cultural de Blumenau; Prefeitura de Blumenau, s.d. Disponível em: <<http://www.arquivodeblumenau.com.br/pesquisa.php?busca&categoria&id=9238>>. Acesso em: 02 mar. 2014.

²⁴ Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira é museóloga, com especialização em museus de arte (1975) e história (1976). Foi coordenadora do Museu Rodoviário, designada pelo DNER (1978), e representou o órgão junto ao Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes – PRESERVE (1980-1983). Participou da restauração dos painéis de Portinari e dos baixos-relevos de Freyhoffer, que decoram o Monumento Rodoviário (1978), dentre outras atividades. É autora de alguns livros como *Achegas à História do Rodoviarismo no Brasil* (1986), *Pioneirismo no Acre – Engenheiro Gastão da Cunha Lobão*, além de outros. SÁ, Ivan Coelho de; SIQUEIRA, Graciele Karine. **Curso de Museu – MHN, 1932-1978: alunos, graduandos e atuação profissional**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2007, p. 235.

Estrada Normal de Mangaratiba, construída a partir de 1855, sobre antigos caminhos, ligava Mangaratiba a São João do Príncipe (São João Marcos), no Rio de Janeiro. A estrada se tornaria mais larga e em melhores condições de circulação para o escoamento do café;

Estrada Normal União e Indústria também faz parte das várias estradas construídas e definidas a partir da Lei Nº 18 de 1º de abril de 1835. Sua construção foi fundamental, pois a partir dessa iniciativa, surgiram as diversas estações de parada de veículos, da qual nos interessa uma em particular, que no século XX permitiu o surgimento do Museu Rodoviário.

Deve-se destacar que todas as estradas mencionadas acima estavam representadas no circuito expositivo do Museu Rodoviário. Como demonstrado abaixo na planta do museu:

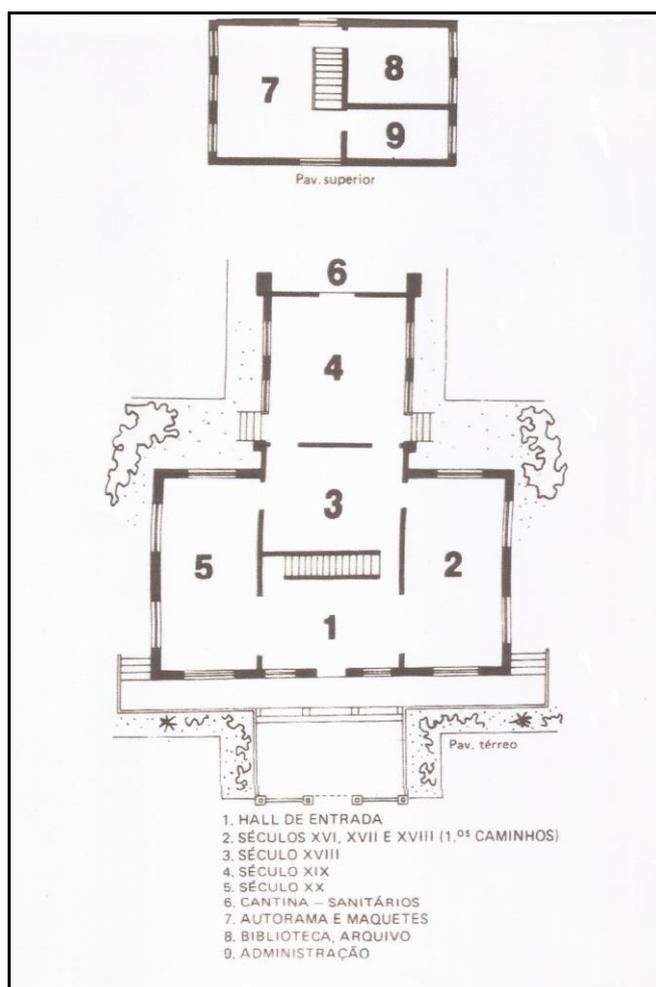


Figura 4: Planta do prédio do Museu Rodoviário com a disposição dos temas por salas. Fonte: Folder do Museu Rodoviário, 1978 (NUMMUS/UNIRIO). Foto: Zenilda Brasil.

1.2 Panorama da construção da Estrada Normal União e Indústria

Idealizada por Mariano Procópio Ferreira Lage²⁵, empresário, cafeicultor e político mineiro do século XIX. Primogênito do já mencionado Capitão Mariano José Ferreira Armond, deputado provincial à Assembleia Legislativa de Minas Gerais, de 1835 a 1839. Um dos idealizadores do Plano de Estradas, elaborado em 1835, que segundo Cales, Souza, Ferreira, et al. (2008, p. 5) “compreendia um conjunto de ligações de Ouro Preto às regiões Norte, Sul, Leste e Oeste da Província de Minas Gerais”.

Mariano Procópio, segundo Bastos (1991, p. 15), após concluir seus estudos regulares, em Congonhas do Campo (MG), em colégio de orientação religiosa, dirigido pelos padres do tradicional Colégio do Caraça (MG), dedicou-se ao comércio no Rio de Janeiro, mas não por muito tempo. Por incentivo de seu pai, viajou para a Europa, a fim de buscar novos conhecimentos.

Entusiasmado, cheio de planos a realizar no Brasil e sabendo dos avanços tecnológicos nos Estados Unidos da América do Norte, solicitou do pai e conseguiu a sua transferência para lá. Um outro mundo abriu-se à sua visão e à sua percepção e, entre tantas novidades [incluindo o contato com Daguerre²⁶], duas, sobretudo, o empolgaram porque vinham ao encontro do projeto que o seu pai há muito alimentava da construção de uma estrada de rodagem: o novo processo de pavimentação do leito de estradas e o sistema de cobrança de pedágios. (BASTOS, 1991, p. 15).

De volta ao Brasil, em 1852 elaborou um minucioso relatório apresentado ao Imperador D. Pedro II, explicitando suas pretensões e solicitando concessão para a construção de uma estrada de rodagem. O Brasil, nesse período, já investia nas estradas de ferro, devido ao crescimento da produção e exportação cafeeira²⁷, como se

²⁵ Nasceu em Barbacena (MG), no dia 23 de junho de 1821 e faleceu no dia 14 de fevereiro de 1872, aos 51 anos de idade. Foi fundador da Companhia União e Indústria, Escola Agrícola União e Indústria, fazendeiro, diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, presidente do Jockey Club Brasileiro e integrante da delegação brasileira à Exposição Universal de Paris, em 1867. Foi deputado provincial em 1861, deputado-geral pelo Partido Conservador sendo representante de Minas Gerais na Assembleia Geral do Império entre 1861-1864 e 1869-1872. Foi também comerciante, produtor agrícola, empresário, autor de livros técnicos e investidor de imóveis e ações. Pelos serviços prestados ao desenvolvimento econômico do país, foi agraciado com o título de Barão pelo Imperador D. Pedro II, que o repassou a sua mãe D. Maria José Ferreira Lage (Baronesa de Santana). BASTOS, Wilson de Lima. **Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia**. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991, p. 14-25.

²⁶ Louis-Jacques Mandé Daguerre nasceu em Corneilles, perto de Paris (1787) e faleceu em Bry-sur-Marne (1851). Pintor, cenógrafo e físico francês, inventou o primeiro processo prático de fotografia, conhecido como o daguerreótipo. Aperfeiçoou a técnica de Nicéphore Niépce (vistas panorâmicas), inclusive reduzindo o tempo de exposição. (DAGUERRE, Louis Jacque Mandé. In: NOVA Enciclopédia de Biografias. Rio de Janeiro: Planalto, 1979. v. 2, p. 285. Na Europa, Procópio teve contato com a fotografia de Daguerre, que seria mais tarde fundamental para o registro fotográfico da União e Indústria.

²⁷ “Para que se possa bem situar a necessidade econômica das estradas de ferro, que se fazia sentir a partir de 1830-1840, três aspectos devem ser considerados: os transportes terrestres no Brasil no século

percebe no Decreto Nº 101, de 31 de outubro de 1835, seis meses após a promulgação da Lei Nº 18, que normatizavam as estradas:

Autoriza o Governo a conceder uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por 40 annos para uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem. (Coleções de Leis do Império do Brasil, 1835, p. 1).

Segundo Marinho (2002, p. 145), como forma de integrar as várias regiões do país, inúmeros projetos foram apresentados. Em 1840, o Governo de D. Pedro II concedeu a Thomas Cochrane²⁸ privilégio exclusivo de oitenta anos para a construção de uma ferrovia que ligasse o Rio de Janeiro a São Paulo, não sendo concluída por falta de verbas. A primeira estrada de ferro só seria concretizada em 1854, com a iniciativa do Barão de Mauá, com investimentos ingleses. A primeira estrada de ferro brasileira surgiu a partir da concessão promulgada pelo Decreto n.º 641, de 26 de julho de 1852, no qual o Governo Imperial autorizava concessão por noventa anos para uma ou mais companhia para construir uma estrada de ferro. O Decreto trouxe vantagens de isenções e garantia de juros sobre o capital investido. Essa concessão culminou com o Decreto Nº 1.088, de 13 de dezembro de 1852, que concedeu a Irineu Evangelista de Sousa – o Barão de Mauá, o privilégio, por oitenta anos, para a construção de uma estrada de ferro de Petrópolis a Três Barras e daí a Porto Novo do Cunha até a subida da serra de Petrópolis. O primeiro trecho da Estrada de Ferro Mauá, da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, teve seu primeiro trecho inaugurado em 1854, ligava o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à Raiz da Serra da Estrela, atual Magé, encurtando o tempo de viagem até Petrópolis.

O diferencial na proposta de Mariano Procópio residia na forma de execução da obra, e nas novidades que o serviço de exploração da estrada traria. Como forma de

XIX; a evolução econômica brasileira nesse período e a evolução mundial dos transportes terrestres. Até o aparecimento das primeiras estradas de ferro, os transportes no Brasil eram ainda praticamente os mesmos dos tempos coloniais". TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil: século XVI a XIX**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Clavero, 1994, p. 227.

²⁸ Thomas Cochrane (1805-1873). Médico homeopata britânico (primo-irmão do Almirante Thomas Alexander Cochrane). Foi um dos primeiros a propor a introdução da ferrovia no Brasil, não conseguindo capital necessário, vendeu a concessão ao Governo em 1855. Apesar do fracasso, considerava que o investimento em transporte sobre trilhos continuava sendo excelente opção, o que o levou, em 1856, a obter nova concessão, dessa vez, para o transporte de passageiros por bondes. Implantou o primeiro sistema de bondes à tração animal do país, no Rio de Janeiro, através da Companhia Carris de Ferro desde o Centro até a Tijuca. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS. **Cronologia histórica ferroviária**. Disponível em: <<http://www.antf.org.br/index.php/informacoes-do-setor/cronologia-historica-ferroviaria>>. Acesso em: 03 mar. 2014.

obter a concessão frente à morosidade e ao encarecimento da produção de ferrovias²⁹, propôs construir a estrada às suas expensas e de responsabilidade exclusiva da companhia, que seria criada, para dar suporte aos novos empreendimentos. Contou também com as boas relações que mantinha com o Imperador, tendo sido ele próprio a apresentar o requerimento e o projeto. Outro fator favorável à concessão a Mariano Procópio foi o tempo de realização da obra, proposta para ser executada em apenas cinco anos, diferentemente das estradas de ferro que demandavam muito tempo para serem concluídas.

A referida concessão foi outorgada pelo Imperador através do Decreto Nº 1.031, de 7 de agosto de 1852, aprovado pela Assembleia Legislativa em 11 de setembro do mesmo ano, na qual lhe era concedido privilégio para a construção da estrada.

Concede a Mariano Procopio Ferreira Lage privilegio exclusivo pelo tempo de cinquenta annos, a fim de incorporar huma companhia para construir, melhorar e conservar duas linhas de estradas na Provincia de Minas Geraes. (Decreto Nº 1.031, 7 ago. 1852, p. 1).

A primeira linha do projeto original da estrada teria início às margens do rio Paraíba, até Porto Novo do Cunha (Além Paraíba/ MG), passando por Barbacena (MG) e indo até São João Del Rey (MG); a segunda linha teria início em uma bifurcação da primeira, passando por Mar de Espanha (MG) e finalizando em Ouro Preto (MG). A segunda linha teve seu traçado modificado, que com o decorrer das obras os dois trechos da estrada se fundiram em um só, tendo como marco zero a cidade de Petrópolis e o destino a cidade de Juiz de Fora.

Segundo Telles (1994, p. 212), “da Europa e dos Estados Unidos trouxe o que havia de mais moderno em matéria de projeto, construção e operação de estradas de rodagem”. Para dar suporte ao novo empreendimento, Mariano Procópio fundou em 1853 a Companhia União e Indústria³⁰, responsável pela vinda de imigrantes germânicos para trabalharem na construção da estrada, para arrecadar fundos e

²⁹ “a construção de ferrovia é uma tarefa complexa. Envolve grandes volumes de recursos financeiros, os mais diversos tipos de máquinas, engenheiros, um número relativamente grande de mão-de-obra qualificada, e uma enorme quantidade de homens sem nenhuma qualificação.” LAMOUNIER, 2000, p. 55 apud MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. **Engenharia Imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro (1862-1880)**. Niterói, 2002. 278 f. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade Federal Fluminense, 2002, p. 145.

³⁰ O nome é uma homenagem à união entre as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro e à indústria do café e outras que pudessem surgir estimuladas pela estrada. Instalada na cidade de Santo Antônio de Paraibuna (Juiz de Fora) em 07 de setembro de 1856. Uma empresa da mais complexa e gigantesca expressão. Instalaram-se nela, setores diversos. Contava com oficinas de serralheiros, de ferreiros, de carpinteiros, de marceneiros, serviços de bombeiros, de mecânica, etc. BASTOS, Wilson de Lima. **Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia**. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991, p. 27.

permitir posterior cobrança do pedágio e cujo lucro provinha do próprio pedágio por mercadoria cobrado dos usuários da rota, além de outras atribuições. A Companhia foi fundada com um capital de cinco mil contos de réis³¹.

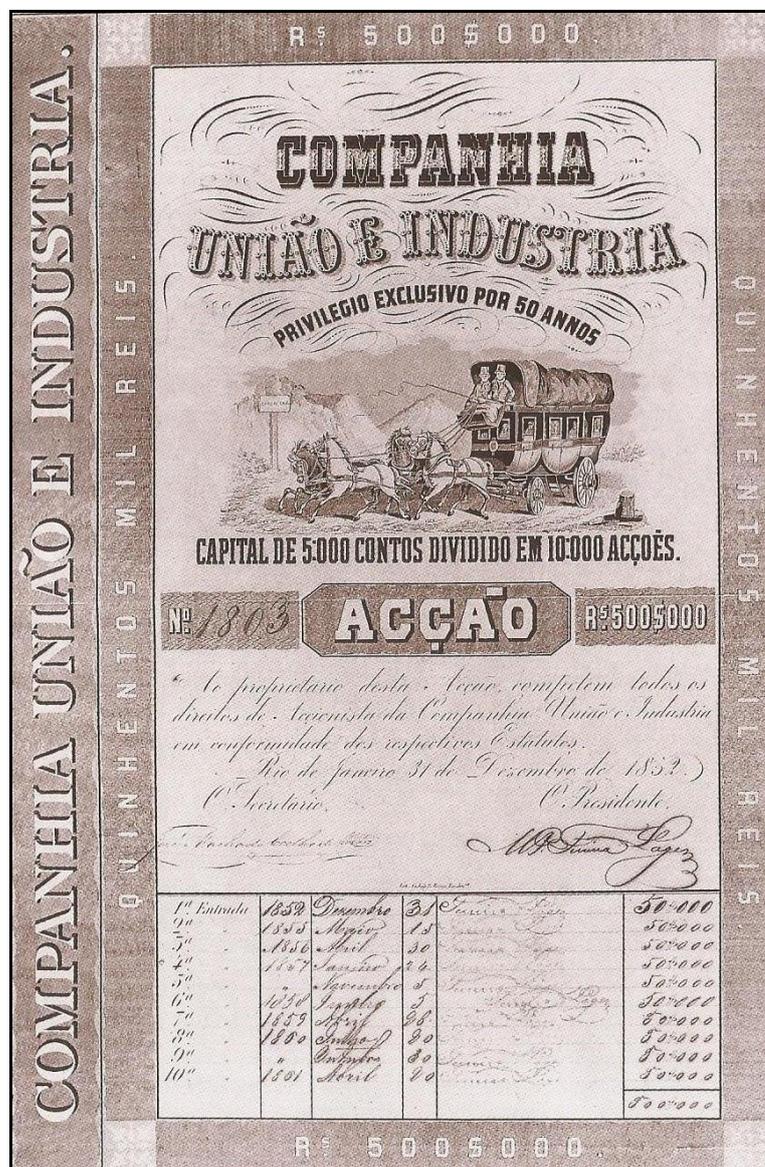


Figura 5: Ações da C^{ia} União e Indústria, na qual mostra uma confortável diligência de propriedade da Companhia. Fonte: VASQUES, 1997, p. 22.

As obras iniciaram em 12 de abril de 1856, com a presença do Imperador D. Pedro II e da Família Imperial. Segundo Stehling (1979, p. 122-3), Mariano Procópio contratou da Europa, engenheiros especialistas em estradas de rodagem

³¹ “[...] divididos em 10 mil ações no valor de quinhentos mil contos de réis, que em sua maioria, colocou entre os fazendeiros e os donos de terra, por onde passaria a futura estrada de rodagem”. STEHLING, Luiz José. **Juiz de Fora: a Companhia União e Indústria e os alemães**. Juiz de Fora: IHGBJF, 1979, p. 122.

macadamizada. Contratou da França dois dos mais conceituados engenheiros *J. J. Regnier* e *Theodoro Flagalout*³², para dirigirem as obras da estrada, e na Alemanha, contratou outros engenheiros. No decorrer das obras, Mariano teve alguns problemas, como afirma Stehling (1979, p. 123), pois os engenheiros franceses recusavam-se a inspecionar a construção, alegando que não podiam viajar a cavalo do Rio de Janeiro até a localização da estrada que seria construída. Além disso, atrasaram as obras devido à morosidade no envio dos estudos e dos dados técnicos, para os encarregados das frentes de trabalho. Desta forma, Procópio se viu obrigado a rescindir seus contratos em 1857. Para dar continuidade às obras, Mariano Procópio deu preferência por não contratar engenheiros estrangeiros na substituição daqueles dispensados. Assim, contratou o brasileiro Antônio Maria de Oliveira Bulhões³³, que ficou responsável por chefiar a construção do trecho entre Petrópolis/RJ (Vila Tereza) e Entre-Rios/RJ (Três Rios) e para o trecho de Entre-Rios a Santo Antônio do Paraibuna (Juiz de Fora/MG), contratou o engenheiro alemão Major José Koeler³⁴ erradicado no Brasil.

A construção desta estrada trouxe algumas inovações tecnológicas, como a utilização pela primeira vez no Brasil da técnica do macadame hidráulico, que consistia em uma variação do macadame, já mencionado.

[...] O processo de macadame original utilizado na Europa e nos Estados Unidos desde 1815, era constituído por uma mistura de brita e alcatrão. Na execução da Estrada União e Indústria foi utilizada uma variação do processo original em que se substituiu o alcatrão, por água, daí o nome 'Macadame Hidráulico'. O processo de compactação era feito com enormes cilindros de pedra, de aproximadamente duas toneladas, puxados por cavalos. Na construção da União e Indústria, segundo o historiador, [sic] Atahualpa Schmitz da Silva Prego³⁵, houve

³² Existem divergências de alguns autores sobre as grafias dos nomes dos engenheiros franceses. Bastos escreve Garou e Flagellot. BASTOS, Wilson de Lima. **Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia**. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991, p. 24. Telles menciona os engenheiros franceses como J.R. Vigouroux e Théodore Flajolot. TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil: século XVI a XIX**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Clavero, 1994, p. 212.

³³ "Antônio Maria de Oliveira Bulhões (1828-1900) nasceu no Rio de Janeiro e diplomou-se em engenharia em 1849, pela *École des Ponts et Chaussées* e trabalhou na estrada de ferro 'P.L.M', na França. De volta ao Brasil em 1856 foi encarregado dos estudos preliminares da linha da Serra do Mar, da Estrada de Ferro D. Pedro II enquanto não chegavam os engenheiros americanos contratados. Em seguida e até 1861, foi o principal responsável técnico pelo projeto e construção da magnífica estrada de rodagem União e Indústria, de Petrópolis a Juiz de Fora". TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil: século XVI a XIX**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Clavero, 1994, p. 281.

³⁴ Major engenheiro José Koeler. Segundo Pedro Silva (1991, p. 110.) [nota de rodapé], filho do Major Júlio Frederico Koeler, um dos fundadores da cidade de Petrópolis, José Koeler foi um dos grandes engenheiros da Estrada União e Indústria. *Ibid.*, p. 222.

³⁵ Atahualpa Schmitz da Silva Prego nasceu no Rio de Janeiro, em 1926. É engenheiro civil, participou da construção de Brasília, em 1956. Funcionário da Companhia Metropolitana de Construções, especializada em obras de terraplenagem e pavimentação, empresa responsável pela construção do aeroporto de Brasília. Pavimentou a Asa Sul, o Lago Norte, algumas estradas, parque e trechos das rodovias BR-060 e BR-070. Foi coordenador da Comissão para elaborar a Memória da Pavimentação no Brasil, que culminou

a oportunidade de utilizar, pela primeira vez no Brasil, o macadame hidráulico. Para a época, as condições técnicas assim utilizadas eram simplesmente espetaculares, tanto que, ainda hoje integram vários trechos da ligação Petrópolis-Juiz de Fora. (MARQUES, 2011, p. 11).

A Companhia União e Indústria tinha diversas atribuições, entre elas destacamos o serviço de transporte de passageiros e de cargas. A Companhia trouxe para a estrada os primeiros transportes coletivos: Mazeppa, Traviatta, Favorita, Celeridade, Amazonas³⁶, as chamadas diligências, comitivas formadas por carruagens puxadas a cavalo. Outros transportes também trafegavam pela estrada, charretes, carroças, carruagens, tiburis³⁷, dentre outros. Segundo o próprio Decreto de concessão, a “Companhia fica obrigada a estabelecer e manter um serviço de diligência para passageiros e carros necessários para transporte de cargas ou mercadorias” e também cabia à própria companhia “conduzir gratuitamente todas as malas postais dos Correios nos seus carros e mesmo nas suas diligências se o peso não exceder de meia arroba.” (1852, p. 346).

A União e Indústria não era simplesmente uma estrada, e sim uma empresa de transportes rodoviários a tração animal, com um serviço de diligência, dispondo para isso de doze estações intermediárias. (TELLES, 1994, p. 216).

Ao longo do trajeto da Estrada União e Indústria foram construídas doze estações de paradas para troca das parelhas e descanso dos passageiros, denominadas de “Estação de Muda” de cavalos, além de 13 pontes, consideradas por engenheiros marco da engenharia brasileira. Muitos fazendeiros da região que seriam beneficiados com o traçado da estrada adquiriram ações da Cia União e Indústria, financiando desta forma o empreendimento.

Em 23 de junho de 1861³⁸, as obras foram finalizadas e a Estrada inaugurada. Novamente, com a presença de D. Pedro II e representantes ilustres da Corte e da

como um livro do mesmo nome. FREITAS, Conceição. Engenheiro foi um dos primeiros a chegar em Brasília, em 1956: Atahualpa Schmitz, hoje, vive no Rio de Janeiro e escreve memórias da construção, mais de mil páginas. **Correio Braziliense**. Brasília, 20 jan. 2010. Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/01/20/interna_cidadesdf,167702/index.sht>. Acesso em: 20 maio 2014.

³⁶ Até a regularização dos transportes pela Companhia União e Indústria, que passou a explorar esse serviço, as diligências que circulavam na estrada União e Indústria foram importadas da Inglaterra por Mariano Procópio. Atualmente, a Mazeppa é a única remanescente desse período, pertencente ao Museu Imperial (RJ), e se encontra em comodato no Museu Rodoviário, desde a década de 1970.

³⁷ “Carro com varais, puxados por um cavalo e sem boléia; com capota, duas rodas e lugar para duas pessoas, o cocheiro e o passageiro”. PONDÉ, Francisco de Paulo e Azevedo. Os Transportes no Segundo Reinado. **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 26, p. 83, 1975.

³⁸ Data do quadragésimo aniversário de Mariano Procópio Ferreira Lage.

Companhia União e Indústria³⁹ percorreram em diligência os 144 quilômetros ou 24 léguas, medida de distância da época, 96 km no Rio de Janeiro e 48 km em Minas Gerais. Inaugurava, assim, a união entre Petrópolis e Paraibuna (Juiz de Fora). Dentre os registros iconográficos da estrada, destacamos as imagens do fotógrafo alemão Revert Henry Klumb⁴⁰ que segundo Vasques (1997, p. 15), foi “convidado para registrar a viagem imperial, assim como os festejos realizados em Juiz de Fora”.

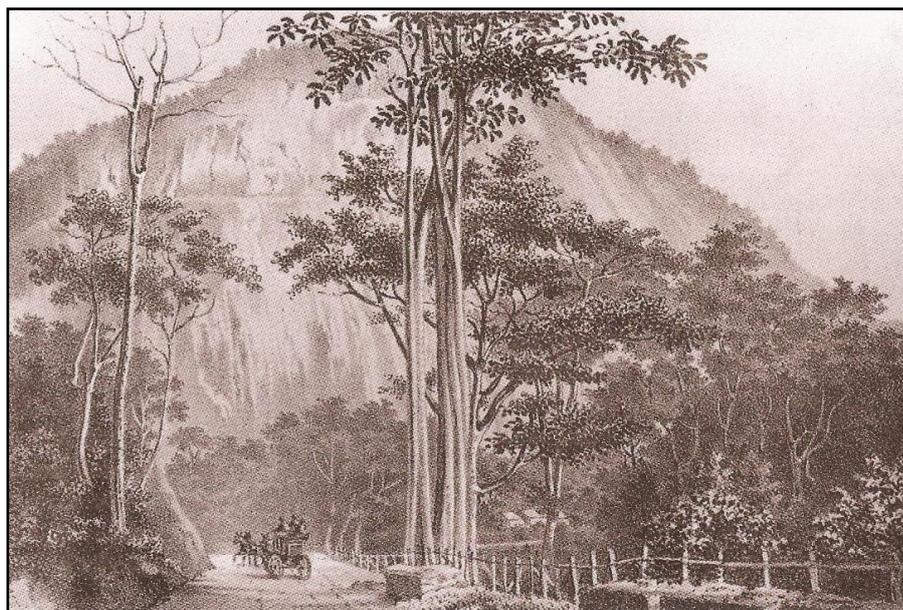


Figura 6: Estrada União e Indústria no trecho de Paraibuna. Ao fundo Pedra de Paraibuna¹. Fonte: VASQUES, 1997, p. 14.

Segundo Oliveira (1986, p. 21), de condições técnicas mais perfeitas que suas antecessoras, a Estrada União e Indústria apresentava as seguintes características: 7,2 metros de largura, valetas laterais de alvenaria, seu leito revestido de pedra britada, comprimido e ensaibrado. Sua rampa máxima não ia além de 5% e seus raios de curva eram amplos, permitindo as diligências percorrê-la com velocidade média de 20 km por hora.

³⁹ Faziam parte da comitiva imperial o ministro da Justiça, conselheiro Francisco de Paula de Negreiros Saião Lobato; o tenente-general Francisco Xavier Calmon da Silva Cabral, camarista de semana; o viador vice-almirante barão de Tamandaré; o guarda-roupa José Carlos Mairinque; o médico José Pereira Rêgo; damas da imperatriz e das princesas, etc. Muitos senadores e deputados, de várias províncias, convidados pela Companhia União e Indústria, também compareceram à inauguração. (VIANNA, Helio. **Vultos do Império**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968, p. 183 (Coleção Brasileira, 339). Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/vultos-do-imperio/preambulo/1>>. Acesso em: 21 mar. 2014.

⁴⁰ Natural de Berlim teria chegado ao Brasil em 1852. Foi agraciado, após exposição da Academia Imperial, como “Photographo da Caza Imperial”, em 1861. Após ter registrado a primeira estrada pavimentada no Brasil – a União e Indústria, publicou em 1872, o que seria o primeiro guia de viagem do País “Doze Horas em Diligência – guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora”. Foi também professor de fotografia da princesa Isabel e registrou os interiores do Palácio São Cristóvão. KOSSOY, Boris. **Dicionário Histórico-Fotográfico Brasileiro: fotógrafos e ofícios da fotografia no Brasil (1833-1019)**. São Paulo: Instituto Moreira Sales, 2002, p. 189, 192-3.

Com um traçado primoroso, aproveitando o terreno de modo notável, uma construção sem exemplo naquela época, dotada de todos os requisitos para uma estrada que deveria ser trafegada por veículos de tração animal, com obras de arte suntuosas e seguras, vencendo rios caudalosos e largos, como o Paraíba, drenagem cuidadosa, muros de arrimo que serviram de exemplo a várias gerações, foi a rainha das estradas brasileiras, honra da nossa engenharia [...]. (RODRIGUES, 1936, p. 470).

Ao longo da Estrada havia marcos de pedra, a cada 6 km, que possibilitava calcular as distâncias que deveriam ser percorridas e bebedouros para amenizar a sede dos animais. Um desses bebedouros pode ser encontrado no acervo do Museu Rodoviário.



Figura 7: Bebedouro para animais instalado na Estrada União e Indústria. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

Esse empreendimento custou muito caro e não demorou até Procópio perceber que o retorno que a estrada daria através dos vários serviços oferecidos pela Companhia, como a cobrança de pedágio, de passagens diferenciadas por classes⁴¹, de

⁴¹ O contrato assinado entre Mariano Procópio e o Governo Imperial, de 19 de março de 1856, tinha uma cláusula que estabelecia tabela de “preços dos transportes para passageiros nas Diligências e quaisquer outros veículos da Companhia que transitassem pela estrada União e Indústria. [...] Os passageiros pagarão, segundo as classes que ocuparem, a saber: 1ª classe por léguas – 1\$500. Os da 2ª classe – 1\$000. Os da 3ª classe - \$500”. STEHLING, Luiz José. **Juiz de Fora: a Companhia União e Indústria e os alemães**. Juiz de Fora: IHGBJF, 1979, p. 140.

hotéis, de armazéns, dentre tantos outros, não supriria os gastos que teve com a estrada. Com muitas dívidas, Mariano Procópio recorreu a seus acionistas e ao Governo. Segundo Bastos (1991, p. 133), “em 1863, já em situação deficitária, devendo quase três mil contos de réis a banqueiros e capitalistas, Mariano Procópio, se dirige por duas vezes ao governo imperial, relatando a situação e requerendo auxílio”. A decisão do Governo Imperial resultou no encampamento⁴² da estrada e de todas as suas benfeitorias⁴³.

A concorrência com as estradas de ferro foi outro fator para a decadência da estrada União e Indústria. Desde a década de 50 do século XIX, como mencionado anteriormente, maciços investimentos foram empreendidos nessa direção. Marinho afirma (2002, p. 145) que “as ferrovias eram consideradas verdadeiros símbolos de ‘progresso’ já que encurtavam distâncias e transportavam as mercadorias destinadas a suprir o mercado externo e, ainda, possibilitavam a chegada de certos bens a lugares antes quase intangíveis”. De todas as estradas de ferro construídas nesse período, duas concorriam paralelamente com a União e Indústria (1856-1861) como demonstrado no quadro abaixo:

Quadro 1- Demonstrativo das ferrovias construídas concomitantemente à Estrada União e Indústria:

Ferrovia	Data do início da construção	Data de inauguração (*)	Extensão (KM)
E.F. Mauá	29/08/1852	08/02/1858	18,000
E. F. D. Pedro II	11/06/1855	29/03/1858	363,409

(*) As datas de inauguração referem-se à conclusão das obras.

Trecho: A E.F. Mauá ligava o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à raiz da Serra da Estrela, atual Magé, encurtando o tempo de viagem até Petrópolis. A E. F D. Pedro II ligava a Corte à localidade de Queimados. Fonte: DNIT. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/60911>>. Acesso em: 30 mar. 2014.

Através da Lei Nº 1.231, de 10 de setembro 1864 sobre bases do decreto Nº 3.325, de 29 de outubro de 1864⁴⁴, ficou a Companhia União e Indústria obrigada a

⁴² Consiste na tomada pelo Governo da posse de empresa privada após acordo em que se combina indenização. HOUAISS. **Dicionário Online de Português**. Disponível em: <<http://www.dicio.com.br/houaiss/>>. Acesso em: 20 abr. 2014. No caso da União e Indústria não houve indenização, mas sim um acordo.

⁴³ Através da lei Nº 1.231, de 10 de setembro 1864 e do decreto Nº 3.325, de 29 de outubro de 1864 – “fica a Companhia União e Indústria obrigada a conservar a estrada por quinze anos e todos os seus ramais; entregar os títulos definitivos de suas propriedades, conduzir as malas postais; manter as obrigações e direitos que tem em relação às diligências e outros veículos dentre outras obrigações”. BASTOS, Wilson de Lima. **Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia**. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991, p. 134-5.

⁴⁴ Transfere ao Estado a propriedade da estrada de rodagem União e Indústria. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3325-29-outubro-1864-555091-publicacaooriginal-74175-pe.html>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

conservar a estrada por quinze anos e todos os seus ramais; entregar os títulos definitivos de suas propriedades, conduzir as malas postais; manter as obrigações e direitos que tinha em relação às diligências e outros veículos dentre outras obrigações. Pelo Decreto Nº 4.320, de 13 de janeiro de 1869⁴⁵, no art., 2º § 1º, a Companhia União e Indústria ficou obrigada a passar para a Estrada de Ferro D. Pedro II, todo o seu tráfego de carga. Diante da situação de falência da Companhia União e Indústria, do bom relacionamento com o Imperador e da sua experiência na gestão da Companhia, Mariano Procópio foi convidado a dirigir a Estrada de Ferro D. Pedro II, que em 1869 passou a ser denominada Estrada de Ferro Central do Brasil.

Segundo Coimbra (1974, p. 101), da segunda metade do século XIX até a primeira do século XX, o Brasil vivenciou o apogeu das estradas de ferro, que tinham como objetivo principal, o escoamento das riquezas produzidas nas diversas regiões, como os produtos primários (grão do café, trigo, tabaco, mandioca, cacau, etc.), do interior para os portos. As linhas férreas que chegaram ao interior de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia eram basicamente para exportação da produção agrícola. Diferentemente dos Estados Unidos, que investiram em uma malha ferroviária com a intenção de integrar todas as regiões do país.

Os americanos, ao contrário dos brasileiros, utilizaram o trem para abrir novas frentes, ligar os pontos cardeais, e um bom exemplo foi dado com a conquista do oeste. Os EUA não economizaram para ligar o Atlântico ao Pacífico, objetivo geopolítico que utilizou a ferrovia à exaustão. O trem também teve papel de realce na armação da estrutura agrária americana, ajudando o governo, na época do faroeste, a estender as fronteiras agrícolas e assentar levas de colonizadores em locais quase sempre inóspitos. A mesma importância dada à ferrovia na integração do leste com o oeste foi conferida às hidrovias na ligação do norte com o sul. (BARAT, 1978, p.32)⁴⁶.

⁴⁵ Esse decreto aprovou as cláusulas para o contrato da transferência do tráfego da estrada União e Indústria para a estrada de ferro de D. Pedro II. BRASIL. Decreto nº. 4.320, de 13 de janeiro de 1869. Approva as clausulas para o contracto de transferência do trafego da estrada União e Industria para a estrada de ferro de D. Pedro II. **Coleção de Leis do Império do Brasil (1869)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869. t. XXXII, part. II, p. 12. II. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4320-13-janeiro-1869-552654-publicacaooriginal-70047-pe.html>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

⁴⁶ Josef Barat é economista, doutor e livre-docente pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Presidente do Conselho de Desenvolvimento das Cidades da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (Fecomercio), consultor de entidades e empresas públicas e privadas, membro titular do Conselho de Economia, Sociologia e Política da Fecomercio- SP. Sócio-diretor da empresa Planejamento, Assessoria e Monitoração de Projetos Ltda. (Planam). É colaborador do jornal O Estado de S. Paulo. Ex- membro titular da Comissão do Transporte Aéreo Civil (Cotac), ex-diretor de Relações Internacionais, Estudos e Pesquisas da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). SENAC. **Josef Barat**. Disponível em: <<http://www.editorasenacsp.com.br/portal/autor.do?appAction=vwAutorDetalhe&idAutor=383010>>. Acesso em: 23 maio 2014.

No Brasil, o próprio Governo, através da legislação outorgada pelo Regente Feijó, Nº 101, de 31 de outubro de 1835, já acenava para essa integração, quando concedeu “privilégio para a construção de estradas de ferro que ligassem a cidade do Rio de Janeiro às províncias da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul”. Deve-se considerar que os investimentos em ferrovias eram basicamente ingleses e não se interessaram em seguir a orientação do Governo de levar as ferrovias para o interior do país⁴⁷. A primeira estrada de ferro teve seu trecho inaugurado em 1854, ligando o Porto de Mauá à Raiz da Serra, com somente 44, 5 km de extensão. Como afirma Barat:

[...] as estradas de ferro caminharam bem enquanto a economia esteve assentada na produção agrícola. Depois, como no resto do mundo, estagnaram, diminuíram de tamanho e, pior, foram ficando para trás, obsoletas por falta de adequação técnica, operacional e física. (1978, p.33).

1.3 As Estações de Muda

Segundo Telles (1994), as “Estações de Muda”, construídas ao longo da Estrada União e Indústria, projetadas para dar suporte à estrada, e mais conforto aos passageiros, eram equipadas com:

amplas cocheiras, com animais disponíveis para a muda, acomodações para viajantes e empregados, armazéns para mercadorias, oficinas e depósitos de veículos de passageiros e de carga, além de dois hotéis em Pedro do Rio e Juiz de Fora. Elas também tinham atribuições de receber e despachar as mercadorias, através das carroças da Companhia, em sua maioria café, toucinho, suínos e aves. (TELLES, 1994, p.216).

As referidas estações foram construídas sem repetir nenhuma arquitetura, formando assim, um conjunto arquitetônico singular. Infelizmente, nem todas as estações compõem mais as paisagens de suas localidades, tendo restado apenas a oitava. Desta forma, as demais edificações serão apresentadas como parte desse conjunto, destacando algumas particularidades.

Abaixo apresentaremos as estações com seus cognomes originais à época de sua construção (1856-1861)⁴⁸ e suas localizações. Segue quadro demonstrativo:

⁴⁷ O decreto Nº 101, de 31 de outubro de 1835 “não respondia aos interesses dos capitalistas, principalmente porque não assegurava a garantia de juros do capital empregado, deixando de ter, portanto, a necessária capacidade de atração exigida pelos interesses em jogo”. COIMBRA, Crésio. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974, p.103.

⁴⁸ As Estações de Muda de Cavalos foram descritas pela primeira vez em uma publicação em 1872, já mencionada, de autoria do fotógrafo alemão Klumb. Nota-se que no ano da publicação, algumas

Quadro 2- Demonstrativo das Estações de Muda de Cavalos

Estação	1861	1872	Localização	Estado
Partida/Inicial	Petrópolis	Petrópolis	Petrópolis	RJ
Primeira	Corrêas	Correias	Petrópolis	RJ
Segunda	Pedro do Rio	Pedro do Rio	4º Distrito de Petrópolis	RJ
Terceira	Posse	Posse	5º Distrito de Petrópolis	RJ
Quarta	Julioca	Julioca	Areal	RJ
Quinta	Luiz Gomes	Luis Gomes	Hermôgenio Silva/Três Rios	RJ
Sexta	Entre-Rios	Entre-Rios	Três Rios	RJ
Sétima	Serraria	Serraria	Comendador Levy Gasparian	RJ
Oitava	Parahybuna	Paraibuna	Paraibuna/ Distrito de Monte Serrat	RJ
Nona	*Rancharia	Simão Pereira	Simão Pereira	MG
Décima	Mahias	Matias	Matias Barbosa	MG
Décima primeira	Ponte Americana	Ponte Americana	Juiz de Fora	MG
Final	Rio Novo	Juiz de Fora	Juiz de Fora	MG

Fonte: KLUMB, Revert Henry. Doze Horas em Diligência: guia do visitante de Petrópolis a Juiz de Fóra, 1872, p.69-85.

*BURTON, Richard Francis (Cap.). Viagens aos planaltos do Brasil: do Rio de Janeiro a Morro Velho, 1868, p. 97. **Anexo A-** Mapa da Estrada União e Indústria com todas as estações de muda dispostas ao longo do trajeto.

Algumas estações merecem destaque como a de Pedro do Rio. Segundo Rodrigues (1936, p. 488), era composta de vastas edificações, com acomodações para a administração local e para os empregados, entre dois grandes armazéns para depósito de gêneros vindos do interior e cargas de retorno, outro de depósito de sal e estrebarias para 60 animais.

localidades já haviam sido elevadas à categoria de cidades, alterando assim, seus nomes e mudando consequentemente o nome das estações.

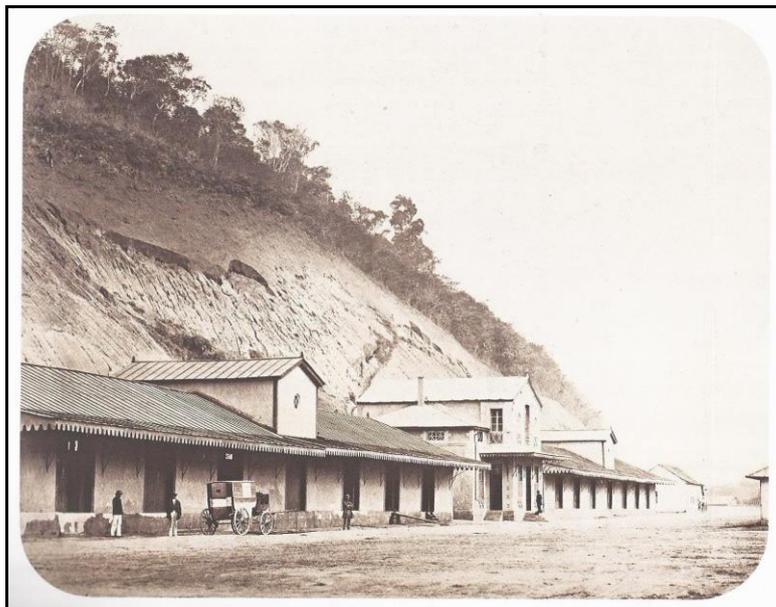


Figura 8: Segunda Estação – Pedro do Rio. Fonte: VASQUES. 1997, p. 41. Foto: Revert Henry Klumb.

A terceira “Estação da Posse”, como afirmam Costa e Argon (1993, p. 1) possuía vastos armazéns para depósito de café do interior e cargas de retorno. Outro para depósito de sal, duas casas para os empregados, uma estrebaria e cocheira para vinte e quatro animais do serviço especial das diligências, além das acomodações para os mesmos, grandes estrebarias para 300 animais das carroças, com todas as suas dependências, como tanques de água quente.

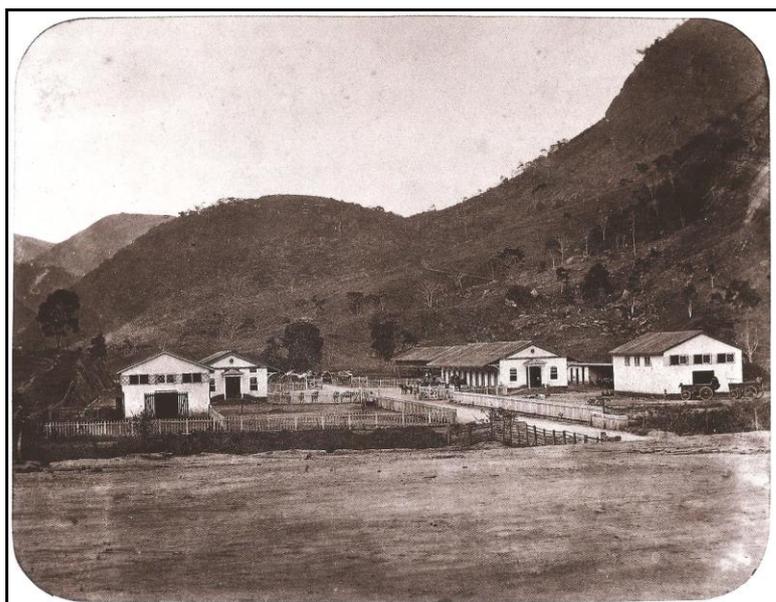


Figura 9: Terceira Estação- Posse. Fonte: VASQUES. 1997, p. 45. Foto: Revert Henry Klumb.

A Estação final do Rio Novo (Juiz de Fora) era localizada próxima à quinta de Mariano Procópio, e da sede da Companhia União e Indústria, nas proximidades de Juiz de Fora, à época Município do Paraibuna. Com projeto do engenheiro alemão Carlos Augusto Gambs⁴⁹, a construção era composta de:

[...] casa da administração, armazens, cocheiras, oficinas de serralheiros, marceneiros, carpinteiros de carroças, ferreiros, correeiros, torneiros e carpinteiros de machado e serraria, cada uma dellas em edifício separado. A força utilizada para o movimento das oficinas provinha do ribeirão Cascata, que accionava uma turbina de ferro [...] e abrigava mais de 150 operários livres e 100 aprendizes e serventes. Possuía moinho de fubá, uma serraria com oito serras circulares e oito retas, estrebaria para 200 animais [...]. Esta estação foi demolida em 8 de junho de 1898 quando a E. F. Central do Brasil se utilizou dela para construção da nova estação Mariano Procópio (RODRIGUES, 1939, p. 486).

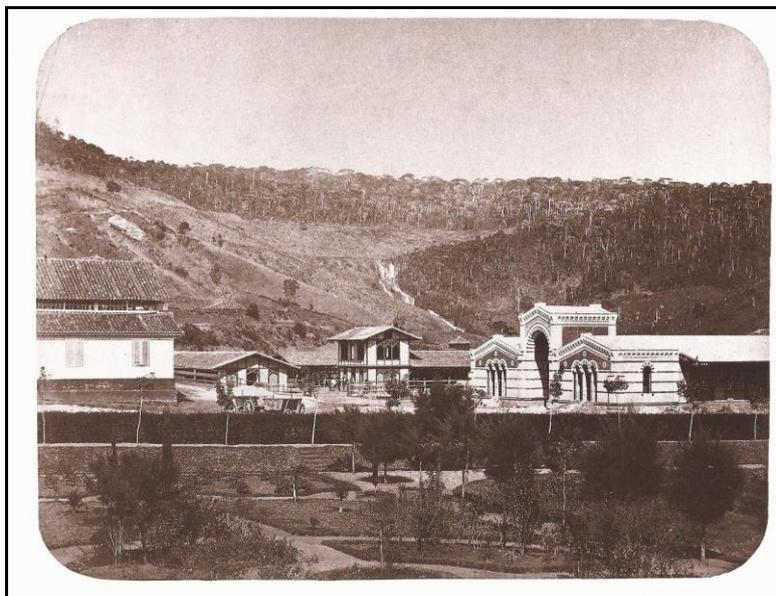


Figura 10: Estação do Rio Novo. Em 1877, foi inaugurada em seu lugar a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II. Fonte: VASQUES. 1997, p. 57. Foto: Revert Henry Klumb.

⁴⁹ Carlos Augusto Gambs. Engenheiro e arquiteto foi chefe dos engenheiros e arquitetos contratados pela Companhia União e Indústria na construção da Estrada. Sob sua supervisão estavam as obras da “Estação final Rio Novo”. O projeto e a construção do Castelo de Mariano Procópio, hoje Museu Mariano Procópio é atribuído a ele. FUNDAÇÃO ALFREDO FERREIRA LAGE. **Patrimônio Cultural**. Disponível em: <http://pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/patrimonio/historico/museu_procopio.php>. Acesso em: 19 jun. 2014.

1.3.1 Oitava Estação de Muda (Museu Rodoviário)

Esta estação era uma das mais importantes, por sua situação de limite entre os estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Construída em 1856, em estilo chalé suíço-alemão, a estação foi descrita no inventário realizado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) em 2004, através de fichas de inventário dos bens culturais imóveis do Estado do Rio de Janeiro⁵⁰. Com estrutura pré-fabricada e importada da Europa, é formada por uma edificação de alvenaria e tijolos aparentes. Os apoios são constituídos por pilastras de tijolos e esteios de madeira e os panos de parede de vedação, de frontais de tijolo e de esquadrias padronizadas. Os telhados eram recobertos por folhas metálicas galvanizadas (folhas de Flandres) e têm a sua armação padronizada, como nas demais estações. À frente, um pórtico que abrigava os passageiros das diligências. No 2º piso parcial, cômodos para descanso dos viajantes de passagem. Aos fundos, quartos para arreios e serviços.

Telles (1994, p. 216-217) acrescenta que o prédio central revela a influência da colonização alemã no seu tipo de chalé com varanda, uma das características mais interessantes do prédio remanescente. Elementos recortados em madeira ajudam a sustentar o telhado, sendo, segundo o arquiteto Paulo Santos⁵¹, “uma curiosa aplicação de carpintaria suíço-alemã”. Originalmente, nas laterais do prédio central, encontravam-se duas instalações uma para oficina e a outra para estrebaria como demonstrado na figura abaixo:

⁵⁰ INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL - INEPAC. Inventário de Identificação de Bens Imóveis. In: _____. **Fichas de Inventário Volume II – Ouro**: Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: SEBRAE, 2004, p. 161. Disponível em: <[http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/B8E347920DC8D8AD8325735C004F22AF/\\$File/NT00036142.pdf](http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/B8E347920DC8D8AD8325735C004F22AF/$File/NT00036142.pdf)>. Acesso em: 12 maio 2014.

⁵¹ Paulo Ferreira Santos “foi um dos principais estudiosos da arquitetura luso-brasileira, criador e catedrático da disciplina ‘Arquitetura no Brasil’, em curso de graduação da faculdade de arquitetura no Brasil. Conselheiro do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional durante 25 anos, membro do IHGB, escreveu cerca de 20 livros. Hoje possui uma biblioteca com seu nome localizada no Paço Imperial do Rio de Janeiro”. GOETHE INSTITUT BRASILIEN. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Paço Imperial - Biblioteca Paulo Santos**. Disponível em: <<http://www.goethe.de/INS/BR/lp/prj/red/rio/map/cen/pt2300869.htm>>. Acesso em: 15 maio 2014.

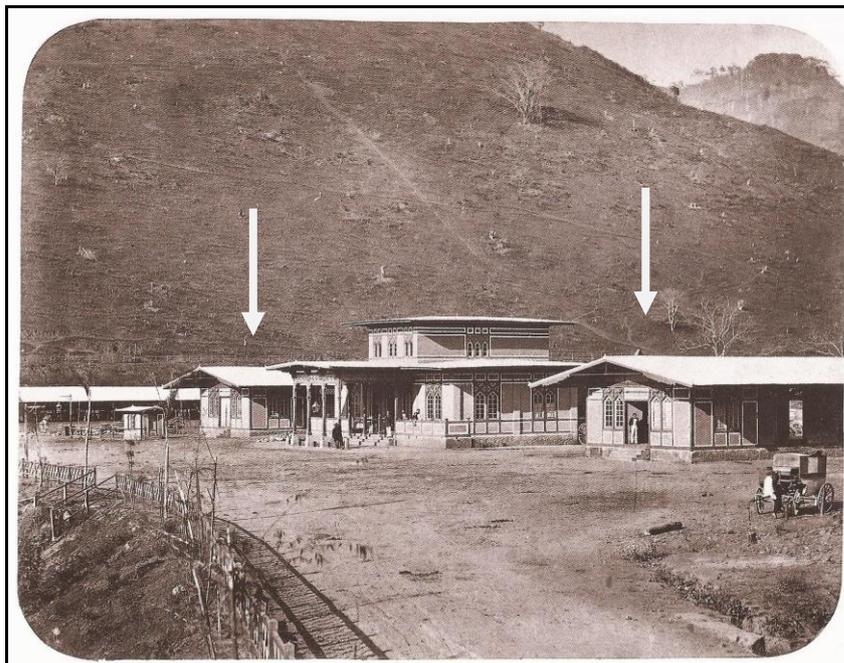


Figura 11: Antiga Estação de Paraibuna. Fonte: VASQUES, 1997, p. 71. Foto: Revert Henry Klumb (1872).

O prédio, hoje bastante deteriorado internamente, por falta de manutenção e do impasse sobre a gestão, que discutiremos no terceiro capítulo, ainda mantém o charme de seu estilo, como na figura abaixo:

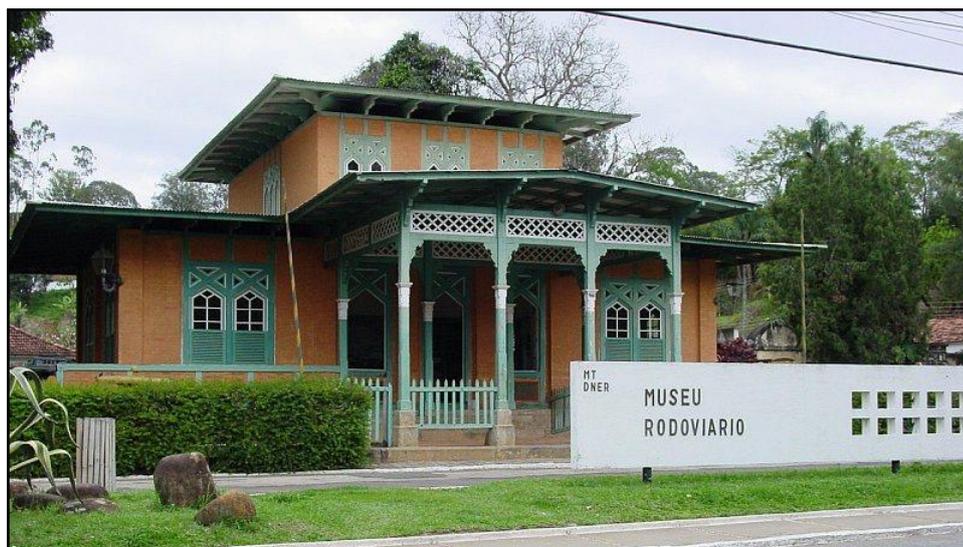


Figura 12: Fachada do Museu Rodoviário, antiga “Estação de Muda” da Estada União e Indústria. Foto: Zenilda Brasil.

1.4 Cenário para o surgimento do museu rodoviário

Para compreender a criação do Museu, consideramos relevante abordar o cenário que se delineou nos primeiros anos do século XX, no campo político-econômico e cultural, através de sucessivos governos que retomaram e impulsionaram a chamada “Era Rodoviária”. Como o escopo desta pesquisa é abordar as questões que levaram ao surgimento do Museu Rodoviário e a formação da coleção museológica, torna-se necessário entender como se configurou a opção pelo rodoviarismo, uma vez que, no Museu, essa temática é abordada.

As rodovias foram utilizadas como forma alternativa para transporte de cargas, objetivando integrar o território nacional e industrializar o país com base na formação de polos automobilísticos. Os governos que serão apresentados têm relação direta e/ou indireta com o surgimento do Museu Rodoviário. Primeiro por impulsionar o rodoviarismo brasileiro, tema chave do museu, e segundo por ter sido nessas gestões que iniciativas foram tomadas para que o Museu se configurasse e se estruturasse como instituição museológica. Abordaremos ações desenvolvidas em diversos governos iniciadas na Primeira República, que foram cruciais para o surgimento do único museu com essa temática no país.

A “Era Rodoviária” se iniciou no governo de Washington Luís (1926-1930)⁵², que se caracterizou pelo lema “Governar é abrir estradas”, dando início à abertura de grandes vias rodoviárias pelo país. As rodovias começaram timidamente a sobrepujar as ferrovias, que até então eram predominantes. Sua primeira iniciativa, como forma de financiar e manter o rodoviarismo foi criar o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem (1927). Contudo, o marco do rodoviarismo foi assinalado com o projeto de construção do “Monumento Rodoviário”⁵³, executado pela Sociedade Brasileira de Turismo (Touring Club do Brasil) como forma de combater as campanhas contra as estradas de rodagem. Localizado na Serra das Araras, na atual

⁵² Washington Luís Pereira de Sousa nasceu em Macaé (RJ) em 1869 e faleceu em São Paulo em 1957. Era advogado e considerado um político paulista, pela formação e pela carreira ascensional. Promotor em Batatais, Prefeito de São Paulo, Secretário de Justiça, Senador pelo Partido Republicano Paulista (1925-1926). Por meio de eleição direta, passou a exercer a Presidência da República em 15 de novembro de 1926. Foi deposto pela Revolução de 1930, em 24 de outubro, e cumpriu exílio na Europa e nos Estados Unidos, retornando ao Brasil em 1947. SILVA, Hélio; CARNEIRO, Maria Cecília Ribas. **Fim da Primeira República 1927-1930**. São Paulo: Editora Três, 1975, p. 35.

⁵³ O anteprojeto é de autoria do engenheiro Mário Chagas Dória e concluído pelo arquiteto Rafael Galvão. O projeto definitivo foi aprovado em 1928. Por iniciativa do Touring Club do Brasil, iniciou-se a construção do Monumento Rodoviário. Situado no local denominado Varadim, na Serra das Araras, ao lado da Rodovia Rio-São Paulo. PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A Memória da Pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001, p.37.

Rodovia Presidente Dutra, tendo sido inaugurada a pedra fundamental no dia 05 de maio de 1928. Segundo Oliveira (1986, p. 135), o presidente Washington Luís, após inaugurar a pioneira estrada Rio-São Paulo (primeira asfaltada no país), lançou a pedra fundamental do “Monumento Rodoviário”. E como forma de organizar todo esse processo, criou a Polícia Rodoviária Federal (1928).



Figura 13: Cerimônia de inauguração da pedra fundamental do Monumento Rodoviário, no dia 05 de maio de 1928, com a presença do presidente Washington Luís, Edmundo de Miranda Jordão, presidente do Touring Club (discursando), dentre outros convidados. Fonte: OLIVEIRA, 1986, p. 138. Foto: Touring Club do Brasil. [cortesia]

A década de 30 do século XX foi marcada pelo governo de Getúlio Vargas (1930-1945)⁵⁴, que propiciou a construção de um cenário político-econômico e cultural, que anos depois possibilitou a criação do Museu Rodoviário. Caracterizado por uma gestão reguladora da economia, interventora e promotora de infraestruturas básicas, foi configurado pela crise econômica agrária e a transição para a industrial. Assim como seus predecessores, impulsionou o rodoviarismo nacional. Aprovou o Plano Rodoviário (1934) e finalmente foi inaugurado o “Monumento Rodoviário” em 19 de dezembro de

⁵⁴ Getúlio Dornelles Vargas nasceu em 19 de abril de 1883, em São Borja (RS), e faleceu (suicídio) em 24 de agosto de 1954 no Rio de Janeiro/DF (Palácio do Catete). Era advogado. Iniciou sua vida política como deputado estadual (1909-1912; 1917-1921) pelo Partido Republicano Rio-Grandense (PRR). Com a posse do presidente Washington Luís, em 15 de novembro de 1926, assumiu a pasta da Fazenda, permanecendo no cargo até dezembro de 1927. Articulou o movimento de deposição do presidente Washington Luís, que culminou com a Revolução de 1930. Após o exercício da junta governativa, Getúlio Vargas tomou posse como chefe do governo provisório em 3 de novembro de 1930. BIBLIOTECA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Getúlio Vargas.** Biografia/Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/getulio-vargas/biografia-periodo-presidencialia>>. Acesso em: 27 abr. 2014.

1936. Criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER⁵⁵, pela Lei Nº 467, de 31 de julho de 1937, subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas (M.V.O.P.). Inicialmente, sem autonomia financeira e administrativa, mas realizava importantes obras⁵⁶. A estruturação do DNER foi de extrema importância para o surgimento do Museu Rodoviário.

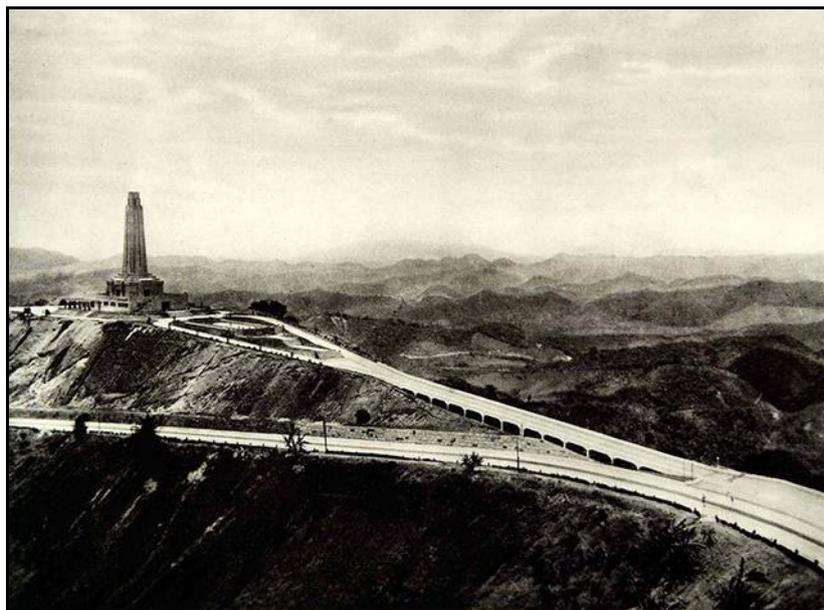


Figura 14: Monumento Rodoviário (1939). De influência “Art Decó”, planejado com o objetivo de perpetuar a nova era representada pelo automóvel e a abertura de estradas, era também utilizado como ponto de observação turística e área de descanso para viajantes. Contava com um amplo restaurante, mirante e área de lazer que atraía visitantes em viagens entre a capital federal (RJ) e a capital paulista. Em seu interior existiam grandes painéis de Cândido Portinari (hoje em comodato no Museu Nacional de Belas Artes, RJ), e na parte externa ainda existem os oito painéis de baixo relevo de Albert Freyhoffer. À época de sua inauguração dispunha de um acervo razoável referente ao rodoviarismo. A edificação se encontra fechada desde 1978. O monumento é tombado pelo INEPAC, desde 1990. Fonte: INEPAC Disponível em:

<http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/220>. Acesso em: 7 out. 2013. Foto: <<http://saopauloantiga.com.br/imagens/locais/rj/monumentorodoviario/mrodoviario1939x.jpg>>

⁵⁵ “Inicialmente com o nome de Comissão de Estradas de Rodagem Federal, chegou a construir importantes obras para a época, como a Rio-Petrópolis e a parte fluminense da primeira ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo. Em 1931 é extinta a Comissão e, em 1932, o Fundo Especial passa a ser incorporado ao Orçamento da União. Em 1933, um grupo de trabalho passa a elaborar o Projeto de Lei que criaria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Criaria porque, quando realmente fundado, em 1937, o DNER não possuía as características preconizadas pelo grupo de trabalho: não era uma autarquia, não possuía recursos próprios e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estadual e municipal”. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Histórico do Rodoviarismo. In: **Inventariança: DNER em extinção**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>>. Acesso em: 20 nov. 2013.

⁵⁶ Melhoramentos na Estrada União e Indústria, construção das Rodovias Resende-Caxambu, Itaipava-Teresópolis, Porto Alegre-Vacaria e Rio-Bahia, todas em 1937. PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A Memória da Pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001, p. 38.

[...] Ele [Monumento Rodoviário] imortaliza o início de uma época típica da evolução rodoviária no Brasil; uma época revolucionária dos meios de transporte – característica marcante do século XX. Ao mesmo tempo, pode ser considerado como uma reverência à memória dos rodoviários desconhecidos, que desde a descoberta do Brasil, ajudaram a desbravar, a construir regiões, com recursos, apenas dos seus braços, manejando rústicas ferramentas. (BAUER, apud OLIVEIRA, 1986, p. 135).

Ainda no impulsionamento do rodoviarismo, criou o Conselho Nacional do Petróleo (1938); a Comissão Nacional de Combustíveis e Lubrificantes (1941); concluiu a ligação rodoviária do Rio de Janeiro com o Nordeste, a Rio-Bahia (1948); a Fábrica Nacional de Motores (1948) e a Rodovia Presidente Dutra, ligando o Rio de Janeiro a São Paulo (1951).

No plano cultural, foi grande incentivador das artes desde que o Estado mantivesse o controle das produções artísticas. Era exaltado o nacionalismo, com ênfase na construção da “cultura brasileira”. Em 1934, diante das inúmeras manifestações de alerta dos intelectuais da época⁵⁷, surgiu o primeiro órgão na esfera federal de proteção ao patrimônio: a Inspeção de Monumentos Nacionais⁵⁸. Na gestão de José Linhares (1945-1946)⁵⁹, foi aprovada a Lei Joppert, por intermédio de seu ministro da Viação e Obras Públicas, o engenheiro Maurício Joppert da Silva:⁶⁰

⁵⁷ Alceu Amoroso Lima, Mário de Andrade, Lúcio Costa, dentre tantos outros que posteriormente se integraram ao Movimento Modernista, que desde os anos 20 do século XX, se mobilizaram, através de artigos em revistas e jornais, para chamar a atenção do poder público da ameaça da perda irreparável dos monumentos de arte colonial. FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2 ed. ampl. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005, p. 94.

⁵⁸ [...] Criada pelo Decreto N.º 24.735, de 14 de julho, a Inspeção de Monumentos Nacionais foi concebida como um dos departamentos do Museu Histórico Nacional [...]. Mesmo sendo projetada para atuar em todos os centros históricos do país [...], restringiu suas ações preservacionistas à cidade histórica mineira de Ouro Preto [...]. Em 1937, a Inspeção foi extinguida em função da criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional [...]. Em 1932, o diretor Rodolfo Garcia criou o Curso de Museus, como um departamento do Museu Histórico Nacional, voltado para formar os profissionais que se dedicavam aos objetos que compunham o acervo [...]. Gustavo Barroso abraçou a iniciativa de Rodolfo Garcia, dirigindo e lecionando no curso até morrer, inclusive numa cadeira por ele criada, denominada “Técnica de Museus”. MAGALHÃES, Aline Montenegro. **Colecionando relíquias... Um estudo sobre a Inspeção de Monumentos Nacionais (1934 – 1937)**. Rio de Janeiro, 2004. 152 f. Dissertação (Mestrado em História Social)- Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004, p. 12;45-46.

⁵⁹ Advogado nasceu no município de Baturité,(CE), em 28 de janeiro de 1886 e faleceu em Caxambu (MG) em 1957. Representante da Fazenda Federal nos processos de obras portuárias. Juiz da 2ª Pretoria Criminal (1913), juiz de Direito da 5ª Vara Criminal (1928-1931). Membro do Tribunal Superior Eleitoral - TSE (1932-1937). Desembargador da Corte de Apelação do Distrito Federal após a Revolução de 1930, foi nomeado por Getúlio Vargas ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) em 1937 e vice-presidente dessa corte em 1940. Presidente do STF (1945-1949) e, em consequência, do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), assumiu a presidência da República com a deposição de Vargas, em 29 de outubro de 1945, [por convocação das Forças Armadas, por apenas três meses e cinco dias] (de 20 de outubro de 1945 a 31 de janeiro de 1946). Após esse período, retornou ao STF. BIBLIOTECA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **José Linhares**. Biografia. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/jose-linhares/biografia>>. Acesso em: 17 abr. 2014.

⁶⁰ Maurício Joppert da Silva nasceu no Rio de Janeiro em 1890 e faleceu na mesma cidade em 1985. Foi engenheiro e político brasileiro, professor da Escola Politécnica da UFRJ, onde trabalhou com o também

[...] levava à sanção do presidente José Linhares o Decreto-lei 8.463 [de 27 de dezembro de 1945] que conferia autonomia técnica e financeira ao DNER. Era a Lei Joppert, a Lei Áurea do rodoviarismo brasileiro, que criava também o Fundo Rodoviário Nacional. Como consequência da Lei Joppert, em 1950 o Brasil já contava com 968 km de malha rodoviária pavimentada, o dobro do verificado em 1945 [423 km]. Outro advento da Lei Joppert foi a descentralização administrativa do DNER, com a criação dos Distritos Rodoviários Federais. O país começa então a ver explodir o rodoviarismo nas décadas seguintes e, ao final dos anos 60, com exceção de Manaus e Belém, todas as capitais estavam interligadas por estradas federais. (DNIT. Histórico do Rodoviarismo. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>>. Acesso em: 13 maio 2013).

Desta forma, o DNER passou a gerenciar e a financiar suas atividades, culminando na década de 1950 com a aquisição do prédio da “8ª Estação de Muda” de cavalos. A partir da Lei Joppert, as gestões que se seguiram no DNER foram fundamentais para a concretização do primeiro Museu Rodoviário Nacional.

A administração de Juscelino Kubitschek de Oliveira (JK) (1956-1960)⁶¹ foi decisiva para a implementação definitiva do rodoviarismo no país. O objetivo principal de JK era incentivar de forma rápida o processo de industrialização que havia sido iniciado no Governo de Getúlio Vargas. O propósito de JK era atrair investimentos e empresas multinacionais, principalmente do setor automobilístico, para isso, a integração do país, através da ampliação da malha rodoviária, se fazia necessária. Em sua gestão, estabeleceu o Plano Nacional de Desenvolvimento, ou o Plano/Programa de Metas⁶², com o qual cunhou o slogan “cinquenta anos de progresso em cinco de governo”.

A mudança da Capital Federal do Rio de Janeiro (Guanabara) para o Planalto Central (Brasília/ DF), no centro do território nacional, foi o marco de sua gestão. Após a

engenheiro e professor catedrático de engenharia hidráulica e sanitária da Escola Politécnica da UFRJ, Theóphilo Benedicto Ottoni Netto. Foi ainda presidente do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro (1954-1961). Na gestão de José Linhares, comandou a pasta do Ministério da Viação e Obras Públicas, entre 01 de novembro de 1945 e 31 de janeiro de 1946. SILVA, Maurício Joppert, da. In: NOVA Enciclopédia de Biografias. Rio de Janeiro: Planalto, 1979. v. 5, p. 667.

⁶¹ Juscelino Kubitschek de Oliveira nasceu em Diamantina (MG), em 12 de setembro de 1902 e faleceu em acidente automobilístico, na via Dutra, próximo a Resende (RJ), em 22 de agosto de 1976. Médico estudou no seminário dos padres Lazaristas (1914). Cursou a Faculdade de Medicina de Belo Horizonte (1927), atuando como médico até a década de 1940. Foi nomeado prefeito de Belo Horizonte (1940-1945), participou da criação do Partido Social Democrático (PSD) em Minas Gerais. Concorreu à Presidência da República (PSD-PTB), tendo como vice João Goulart. Tomou posse em 31 de janeiro de 1956. Seu governo foi marcado por um crescente desenvolvimento econômico e pela mudança da Capital federal para Brasília. Com o fim de seu mandato, elegeu-se senador pelo PSD por Goiás. (1962-1964). SILVA, Hélio; CARNEIRO, Maria Cecília Ribas. **Desenvolvimento e Democracia 1956-1960**. São Paulo: Editora Três, 1998, p. 31-7.

⁶² O programa de metas foi uma série de objetivos com 31 metas distribuídas em 5 grandes áreas: Energia, Transportes, Alimentação, Indústria de Base, Educação, e, a meta principal era a construção de Brasília. Os objetivos quantitativos a serem atingidos em um prazo de vigência, estava sujeito a revisões. As metas exigiam acompanhamento por parte dos técnicos. Ibid., p. 49.

inauguração da nova Sede do Governo, em 21 de abril de 1960, possibilitou a construção das rodovias Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho, como o intuito de estabelecer relações comerciais e proporcionar o povoamento dessas regiões, colocando em prática, assim, o objetivo principal do rodoviarismo, que era interligar o território nacional através de rodovias promovendo o povoamento de regiões afastadas, facilitando assim, as relações comerciais.

O último governo presidencial até a inauguração do Museu Rodoviário, foi de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974)⁶³. Sua administração deu continuidade às iniciativas em favor do rodoviarismo, incentivando projetos desenvolvimentistas como o Plano de Integração Nacional (PIN). Com base nesse Plano, foram construídas rodovias, como a Transamazônica, que até hoje não chegou a ser concluída e a Ponte Rio-Niterói (Ponte Presidente Costa e Silva), atual Herbert de Souza (Betinho), temas abordados na primeira exposição do Museu Rodoviário. A gestão do presidente Médici ainda apresentava uma peculiaridade. Caracterizou-se como um governo que estimulava através da propaganda, incentivada pelo Regime Militar, o patriotismo, como recurso ideológico, com o slogan “Brasil Ame-o ou deixe-o”. Introduziu no currículo escolar, disciplinas como Educação Moral e Cívica, Organização Social e Política Brasileira (OSPB) e Estudo dos Problemas Brasileiros (EPB). A vitória do Brasil na Copa de 1970 ajudou a reforçar esse sentimento “nacionalista” e foi utilizado como propaganda política, em favor do governo vigente. O Regime não admitia críticas nem oposição pacífica. O governo de Garrastazu Médici caracterizou-se pelo endurecimento político e a implantação da censura, que tinha como objetivo impedir a divulgação de qualquer notícia que comprometesse a imagem do governo ou mostrasse os problemas do país. Desta forma as prisões, as torturas e os desaparecimentos de presos políticos e ativistas não chegavam ao conhecimento da população, como se não fizessem parte da tônica do período.

Diante desse cenário camuflado, da década de 1970, foi inaugurado o Museu Rodoviário em 1972. O ano marcou o centenário de morte de Mariano Procópio Ferreira

⁶³ Militar, nasceu em Bagé (RG) em 04 de dezembro de 1905 e faleceu no Rio de Janeiro em 09 de outubro de 1985. Estudou no Colégio Militar de Porto Alegre (1918-1922), na Escola Militar de Realengo (1924-1927), e na Escola de Armas, atual Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (1939). Tenente do 12º Regimento de Cavalaria, em Bagé, apoiou a Revolução de 1930 e, em 1932, aliou-se às forças que lutaram contra a Revolução Constitucionalista de São Paulo. Apoiou o golpe de 1964 que depôs o presidente João Goulart. Com o afastamento de Costa e Silva, teve seu nome indicado pelo Alto Comando do Exército à sucessão presidencial. Através de eleição indireta, passou a exercer o cargo de presidente da República em 30 de outubro de 1969. BIBLIOTECA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Emílio Garrastazu Médici**. Biografia/ Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/emilio-medici/biografia-periodo-presidencial>>. Acesso em: 14 maio 2014.

Lage, idealizador da Estrada União e Indústria. As datas comemorativas ganharam maior ênfase nesse período. Não podemos esquecer também do sesquicentenário da independência do Brasil.

A abordagem que Mário Chagas, em seu livro “Há uma gota de sangue em cada museu”, faz do cenário da construção ritual e simbólica da nação brasileira após a Independência do Brasil, se aplica anos depois, ao panorama dos governos militares, principalmente na década de 1970, quando ele diz que:

Para a construção ritual e simbólica da nação não bastava a criação de selos, moedas, bandeiras, hinos, armas e cores nacionais. É preciso também, a exemplo de outros países, constituir calendários e datas cívicas, fixar iconograficamente a imagem dos mandatários da nação, erigir monumentos, redigir documentos, elaborar um projeto historiográfico de nação independente, convocar artistas e outros intelectuais para este projeto. Era preciso sobretudo constituir uma nova inteligência e estabelecer novos procedimentos de fixação de memória. (CHAGAS, 2006, p. 41).

A exemplo da citação acima é realizado no ano de 1972 o traslado dos restos mortais de D. Pedro I, do Convento de São Vicente de Fora, na cidade do Porto (PT), para o Monumento à Independência (Ipiranga) em São Paulo; a cunhagem das moedas de 1, 20 e 300 Cruzeiros (níquel, prata e ouro) com as efígies de D. Pedro I e do presidente Emílio Garrastazu Médici e da emissão da cédula de 500 Cruzeiros que imprime a vontade desses governos de registrar a importância do desenvolvimento e a integração das regiões; construção do Monumento ao Sesquicentenário da Independência do Brasil, pelo Lions Club de Petrópolis, com a colaboração da Fábrica Nacional de Motores; inauguração do Museu de Valores do Banco Central, dentre outras festividades para marcar a data.



Figura 15: Monumento à Independência (1922) onde estão os restos mortais de D. Pedro I (SP), trasladado em 1972. Foto: Átila Ximenes.



Figura 16: Moedas comemorativas do Sesquicentenário da Independência do Brasil. Anverso: efígies conjugadas de D. Pedro I e do presidente Emílio Garrastazu Médici. Reverso: representação do mapa do Brasil com rotas partindo de Brasília. Fonte: Museu de Valores do Banco Central, 1998, p. 290.



Figura 17: Cédula de 500 Cruzeiros (1972 – 1987) impressa pela Casa da Moeda do Brasil. Desenhada por Aloísio Magalhães. Anverso: retrata “figuras representativas da evolução étnica brasileira, em uma seqüência das diversas raças, por ordem de precedência histórica;”. Reverso: apresenta uma seqüência de Cartas Histórico-Geográficas “representando a evolução do espaço

físico territorial brasileiro” - Descobrimto, Comércio, Colonização, Independência e Integração.
 Fonte: Museu de Valores do Banco Central, 1998, p. 290.



Figura 18: Monumento Comemorativo do 150º ano da Independência do Brasil, Localizado na entrada do Palácio Quitandinha (Petrópolis). “Em Homenagem ao Sesquicentenário da Independência do Brasil, o Lions Club de Petrópolis erigiu este monumento com o apoio da municipalidade e colaboração da Fábrica Nacional de Motores em 30-12-1972”. Fonte: Petrópolis Imperial. Disponível em: http://destinopetropolis.com.br/6058_sesquicentenario-da-independencia-do-brasil. Acesso em: 07 fev. 2015.



Figura 19: Prédio que abrigou o Museu de Valores do Banco Central no Rio de Janeiro, inaugurado no dia 31 de agosto de 1972 (1972-1981). O prédio é de 1906, onde funcionava, o Meio Circulante, com o objetivo de preservar a história dos meios de pagamento do Brasil e da circulação de riquezas, congregando acervos de instituições públicas e vinculadas à vida econômica brasileira, desde a Colônia. Foto: Marc Ferrez. Fonte: Museu de Valores do Banco Central, 1998, p. 8 (Arquivo Museu de Valores).

Estes governos planejaram e implementaram ações em prol do rodoviarismo brasileiro por acreditarem que através da via de transporte rodoviário poderiam atingir seus objetivos – integrar o território nacional e industrializar o país. As iniciativas e realizações desses governantes foram a tônica para o surgimento do Museu Rodoviário e da formação da coleção museológica.

CAPÍTULO 2

O surgimento do Museu Rodoviário e a formação da coleção museológica

CAPÍTULO 2 O SURGIMENTO DO MUSEU RODOVIÁRIO E A FORMAÇÃO DA COLEÇÃO MUSEOLÓGICA

O presente capítulo tem por objetivo apresentar as diversas iniciativas que levaram ao surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica. Esse processo teve como marco temporal, meados da década de 1950 e se estendeu até a década de 1970. Como forma de “perpetuar a memória” do rodoviarismo nacional, um grupo de entusiastas, todos ligados ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER canalizaram esforços para que o antigo prédio da Oitava “Estação de Muda” de cavalos fosse adquirido pelo Departamento. O objetivo principal era transformar aquela antiga estação em um museu, capaz de materializar as realizações e os ideários do rodoviarismo, que acreditavam ser a solução viária do século.

Apresentaremos o panorama político, econômico, social e cultural, que levou efetivamente a “abertura simbólica” do Museu em 1961, valendo-se da efeméride do Centenário de inauguração da estrada União e Indústria (1861). Tal ato culminou com o pedido de tombamento ao SPHAN (1963), da antiga estação das diligências, como forma de “não se esquecer” dos caminhos traçados pelo rodoviarismo brasileiro e impedir a demolição do prédio. A Oitava Estação foi “eleita” para ser, em forma de museu, o veículo capaz de contar a história dos caminhos, estradas e rodovias, desde o século XVII, passando pelas estradas ainda incipientes no século XIX, até chegar aos maciços investimentos rodoviários no século XX. Desta forma, o museu passaria a ser o espaço destinado a exibir as diversas iniciativas governamentais ao longo do tempo.

Diante da abertura do Museu (1972), mostraremos como se estruturou a nova instituição museológica. Quais foram as bases que o museu buscou para se organizar; os critérios e os procedimentos museológicos e museográficos adotados para a seleção do acervo. Analisaremos o Museu Rodoviário no contexto de sua localidade e quais impactos a instituição trouxe para a comunidade local.

2.1 O prédio e o DNER (década de 1950)

Segundo Oliveira (1986, p. 116), desde a década de 1930 já havia um movimento de algumas pessoas ligadas ao rodoviarismo para que se instalasse, no antigo prédio da estação das diligências, um Museu que abordasse a questão

rodoviária. Sua localização justificava-se pelo próprio contexto histórico em que está inserido. Paraibuna sempre esteve muito ligada à história do rodoviarismo.

[...] na região avultam episódios marcantes do rodoviarismo nacional e da História do Brasil. [...] formada pelo Caminho Novo de Garcia Paes onde está localizada a primeira ponte de vulto construída no Brasil [Ponte de Paraibuna]; pela Estrada Normal União e Indústria, marco do moderno rodoviarismo nacional e pelo Registro de Paraibuna no lado mineiro. [...]. (OLIVEIRA,1986, p. 115).

Os esforços desse grupo, culminaram na década de 1950, com a aquisição do prédio da antiga “Estação de Muda” pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Para entendermos tal episódio é necessário retrocedermos alguns anos. Assim, compreenderemos os meandros que levaram um órgão técnico como o DNER, estruturado para utilizar as mais modernas técnicas de construção e de pavimentação, a comprar uma edificação do século XIX com o objetivo de transformá-la em museu.

A aquisição do prédio só foi possível, diante da reestruturação sofrida pelo DNER em 1945, através da Lei Joppert, como já mencionado no capítulo anterior. Tal Lei permitiu ao Departamento obter, além da autonomia administrativa e financeira, sua descentralização. Desta forma, favoreceu a criação dos Distritos Rodoviários Federais (D.R.F.) pelo Decreto Nº 31.154, de 19 de julho de 1952 (Câmara Legislativa). O referido Decreto dividia os Estados federados do País em distritos, subordinados ao diretor-geral do DNER. Essa subordinação dos distritos ao chefe maior do DNER foi fundamental para a compra do prédio. A Lei Joppert ainda criou o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), cujos recursos eram gerenciados pelo DNER e distribuídos entre os Estados. Por consequência, os Estados foram obrigados a criar seus próprios departamentos, os DER, Departamento de Estradas de Rodagem, que eram autônomos (Estadão, 2011). A partir de então, “o país começa a ver explodir o rodoviarismo nas décadas seguintes e, ao final dos anos 60, com exceção de Manaus e Belém, todas as capitais estavam interligadas por estradas federais” (DNIT).

Diante desses investimentos rodoviários, àquele grupo de entusiastas, articulou-se. Inicialmente na pessoa de Gustavo Ernesto Bauer⁶⁴, que segundo Oliveira (2014)⁶⁵,

⁶⁴ Nasceu em 23 de outubro de 1902 e faleceu em 27 de agosto de 1979. Era descendente dos primeiros colonos alemães que vieram em 1845 para Petrópolis. Era historiador de formação e autodidata. Dinâmico e propulsor do resgate histórico-cultural germânico de Petrópolis, pertenceu a várias entidades: Instituto Histórico de Petrópolis (sócio efetivo); Sócio fundador e presidente do Clube 29 de Junho (tradições germânica); correspondente do Museu Imperial. Concorreu efetivamente para a criação do Museu Rodoviário em Paraibuna. Trabalhou como técnico em eletricidade e eletrônica no Banco Construtor do Brasil. Em 1936 ingressou no DNER e como chefe da seção de eletricidade e mais tarde em Petrópolis, assumiu o cargo de chefe das oficinas de Departamento. Durante sua permanência no DNER desenvolveu

devido às suas pesquisas como historiador, dos assuntos relacionados ao rodoviarismo, e admirador da Família Imperial, juntou esforços e se mobilizou com outros personagens, para que não se perdesse o último registro das doze paradas de “Muda”.

[...] Bauer era um homem muito culto e inteligente. Historiador e pesquisador coube a ele enfatizar a 8ª ‘Estação de Muda’ que era a única que restava para ali fazer um museu. Para preservar a história do rodoviarismo, do desenvolvimento das rodovias da importância das rodovias. Fixou suas pesquisas onde hoje é o Museu Rodoviário. [...] Com base na trajetória da Família Imperial teve a ideia de fazer na única estação de ‘Muda’ que restou um museu rodoviário. A ideia do museu foi dele [Bauer]. Ele não tinha poderes para isso, mas conseguiu com Philúvio de Cerqueira Rodrigues e Ângelo Crosato, engenheiros do DNER, apoio. Acharam interessante a ideia de poder ‘guardar essa memória’, então contribuíram para que fosse ‘construído’ na 8ª ‘Estação de Muda’ o Museu Rodoviário. [...] (OLIVEIRA, 2014).

Bauer era funcionário do DNER e teve contato com o então diretor-geral do mesmo órgão, o engenheiro e deputado federal pelo PSD (1950-1962), Francisco Saturnino Braga⁶⁶. Segundo Oliveira (1986, p. 116), por volta de meados da década de 1950 e, por força das gestões do citado deputado, o prédio foi adquirido pelo Departamento, através da Seção de Arquitetura, com o intuito de ser transformado em um espaço dedicado a contar a história do rodoviarismo.

Francisco Saturnino Braga foi um homem engajado na questão rodoviária por sua própria trajetória profissional. Dirigiu o DNER de 1945 a 1950 e de todas as atividades desenvolvidas⁶⁷, uma estava sempre presente: a propaganda das rodovias

alguns projetos técnicos e elaborou vários equipamentos para melhor atender a funcionalidade de setor de oficinas, além de montar os dois primeiros transmissores de rádio de longo alcance em Petrópolis. Por duas vezes esteve na Europa em missão de estudos, relacionados ao DNER, uma pelo governo brasileiro (1961) e a outra (1962) a convite do governo da Alemanha. Escreveu o livro “Rodovia e História”, em homenagem ao trigésimo aniversário das construções das estradas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis. OLIVEIRA, Paulo Roberto Martins. Cem anos do nascimento de Gustavo Ernesto Bauer. **Jornal de Petrópolis**, Petrópolis, 14-20 dez. 2002. Disponível em: <http://www.ihp.org.br/lib_ihp/docs/prmo20021111.htm>. Acesso em: 17 out. 2013.

⁶⁵ Entrevista com a museóloga e ex-diretora/coordenadora do Museu Rodoviário, Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira, concedida à autora desta pesquisa, na cidade de Teresópolis em 08 maio 2014.

⁶⁶ Nasceu em Campos dos Goitacazes (RJ) em 17 de maio de 1905 e faleceu em 03 de julho de 1968. Foi engenheiro civil pela Escola Politécnica do Largo do São Francisco (RJ). Foi diretor da Comissão de Estradas de Rodagem (1939). Convidado pelo então ministro da Viação e Obras Públicas, o engenheiro Maurício Joppert, para ser diretor-geral do DNER (1945-1950). Reestruturou o órgão. Assegurando o fluxo contínuo de recursos para o Departamento. Eleito em 1950 deputado federal pelo Estado do Rio de Janeiro e reeleito sucessivamente até 1962. Criou a Lei do Fundo Nacional de Pavimentação (1955). Foi membro vitalício do Conselho-Diretor do Clube de Engenharia (RJ). PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A Memória da Pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001, p. 501.

⁶⁷ “[...] acumulando uma enorme gama de obras, das mais importantes para o País, destacando-se o desenvolvimento da política rodoviária através de Reuniões das Administrações Rodoviárias, dos congressos, dos entendimentos com os Governos dos Estados e com os técnicos de cada um deles.”

(DER-RJ). Esse fator (propaganda) refletiu posteriormente na posição do Museu Rodoviário no organograma do DNER. Provavelmente foi a questão principal para aquisição da antiga “Estação de Muda”, utilizar o futuro museu como meio de divulgação do rodoviarismo.

O Rio de Janeiro, na década de 1950, ainda era a capital federal (DF) e com a estruturação dos D.R.F. e dos DERs, passou a ser o 7º Distrito Rodoviário Federal. O próprio Decreto que aprovou o regimento dos distritos (1952) estabeleceu a criação de “Residências”. Estas eram unidades distribuídas dentro dos Estados, para cuidar da conservação de determinados trechos⁶⁸.

No art. 13 do já mencionado Decreto que aprovava o regimento dos D.R.F., de julho de 1952, estipulava o que cabia às Residências:

[...] prover à gestão dos programas de trabalho do Distrito na sua jurisdição. [...] As sedes das Residências, bem como dos Depósitos de Material, serão localizadas considerando-se a facilidade de transportes em relação aos serviços a que devam atender. (Decreto Nº 31.154, 19 jul.1952, p. 3).

A localidade onde se encontra a “Estação” (Monte Serrat) era, nesse período, subordinada ao Município de Três Rios⁶⁹. O prédio da “Estação”, adquirido pelo DNER, passou a ser (escritório/depósito) da 4ª Residência (Petrópolis/sede), dentro do Estado do Rio de Janeiro. Sendo desta forma, ocupado e utilizado pelo Departamento como escritório/depósito. Tal aquisição/ocupação impediu a demolição iminente do prédio, face à destruição das demais estações ao longo da estrada União e Indústria.

PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A Memória da Pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001, p. 501.

⁶⁸ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DO DER/MG. **DER/MG: uma história iniciada em 1946**. Disponível em: <<http://www.assender.com.br/historia.php>>. Acesso em: 14 set. 2014.

⁶⁹ No ano de 1884, foi criado o distrito de Mont Serrat, pertencente ao município de Paraíba do Sul. Em 1938, o distrito de Mont Serrat foi anexado ao recém-criado município de Três Rios. Posteriormente, Mont Serrat foi extinto, passando a fazer parte do distrito de Afonso Arinos, criado em 1943. No ano de 1955 é criado o distrito de Serraria e anexado ao Município de Três Rios. Em divisão territorial datada de 1955, o município de Três Rios era constituído de cinco distritos: Três Rios, Afonso Arinos, Areal, Bemposta e Serraria, assim permanecendo até 1960. Em 1963, pelo desenvolvimento alcançado pelo povoado de Serraria, o nome foi alterado em homenagem ao Comendador Levy Gasparian, empresário de origem armênia que, em 1953, havia instalado no distrito um vasto parque industrial fabril. No final da década de 1980, foi criada a Comissão Pró-Emancipação de Comendador Levy Gasparian, que no ano de 1991 obteve a sua autonomia, anexando também o distrito de Afonso Arinos. BIBLIOTECA DO IBGE. **Três Rios: Histórico**. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/riodejaneiro/tresrios.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2014.

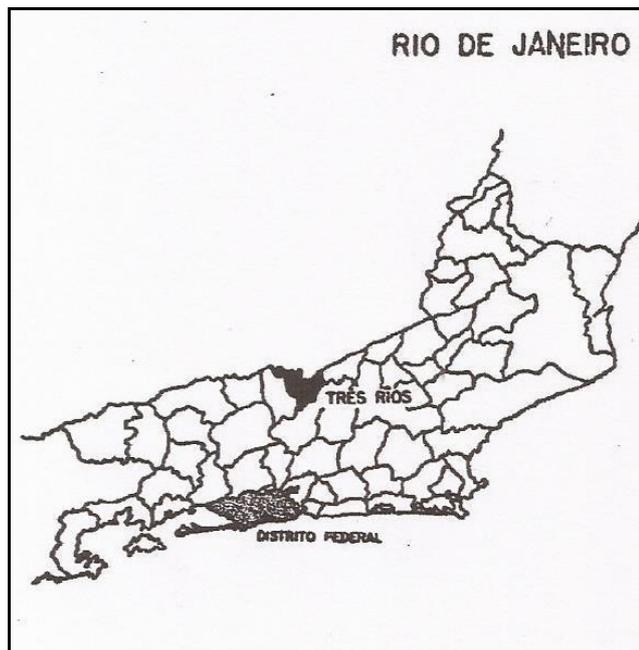


Figura 20: Mapa do Município de Três Rios, onde ficava localizado o prédio da Antiga Estação de Muda – 1948, antes do desmembramento das regiões. Fonte: IBGE. Município de Três Rios, 1948, p. 2.

Antes da antiga Estação ser adquirida pelo DNER, o espaço serviu também como residência particular e uma estalagem com restaurante. O prédio passou por obras, antes de ser efetivamente ocupado pelo museu.

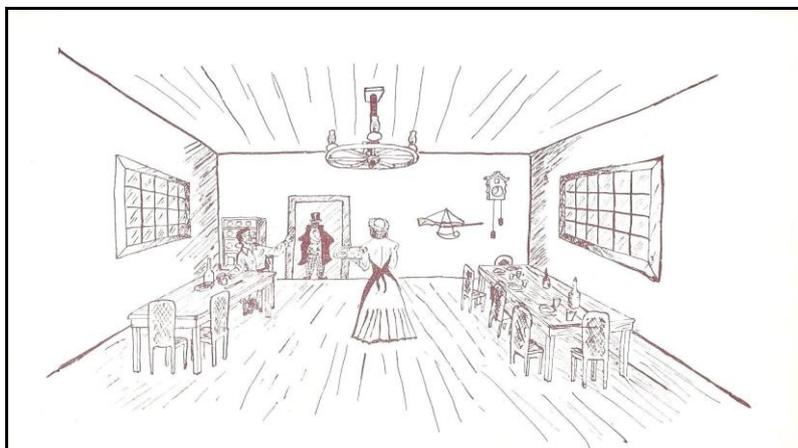


Figura 21: Interior do prédio da 8ª “Estação de Muda” (Paraibuna) que serviu na década de 1950 como hotel. Segundo Bauer em seu Livro “Rodovias e História” de 1957 menciona: “Estalagem e ponto de muda para as diligências, com restaurante, tal como havia às margens da estrada União e Indústria. Em Paraibuna existe a antiga casa que serviu de estação de muda no tempo das diligências. E atualmente um hotel. Deveria ser adquirida pelo governo, para um dos museus rodoviários, é talvez a única que resta, seria por isso uma aquisição de inestimável valor histórico”. (BAUER, 1957, p. 60 - figura)

2.2 Centenário da Estrada União e Indústria e o tombamento do prédio da 8ª Estação de Muda (1961-1967)

No dia 23 de junho de 1961, comemorou-se o Centenário da estrada União e Indústria. A data foi lembrada com a inauguração de um marco de pedra no Museu Imperial (RJ), identificando o ponto de partida (Petrópolis) da viagem Imperial, pela União e Indústria.



Figura 22: Marco ao Centenário da estrada União e Indústria. No dia 23 de junho de 1961, foi inaugurado solenemente o marco comemorativo aos cem anos da Estrada União e Indústria, com a presença de todos os funcionários do Museu Imperial, sendo que o texto se refere ao dia da inauguração em 1861. O marco encontra-se no jardim do Museu Imperial. Fonte: Petrópolis Imperial.

O Centenário também foi festejado com o lançamento da biografia do idealizador da Estrada. O livro é de autoria de Wilson de Lima Bastos⁷⁰ e intitulado “Mariano Procópio Ferreira Lage, sua vida, sua obra, sua descendência”.

A festividade foi bastante divulgada nos jornais de grande circulação da época. O periódico “A Noite” publicou a matéria “Estrada pioneira completa cem anos” (1961, p.

⁷⁰ Nasceu em 07 de agosto de 1915, em Juiz de Fora, estado de Minas Gerais e faleceu em 20 de outubro de 1998. Foi professor universitário, advogado, sociólogo, dentista, escritor e genealogista. Pertenceu a inúmeras instituições culturais tais como: Institutos Históricos e Geográficos Brasileiro, de Minas Gerais, de Juiz de Fora (fundador e presidente), membro do Conselho de Amigos do Museu Mariano Procópio, Juiz de Fora, MG. Detentor de inúmeras condecorações e prêmios na área da cultura foi autor de inúmeros trabalhos em diversas áreas: romance, crônicas, contos, história regional, ensaios, poemas, trovas e genealogia – estes referentes às famílias estabelecidas na região de Juiz de Fora, Minas Gerais. Em 1991, o autor lançou o livro, “Mariano Procópio, Ferreira Lage: Sua Vida, Sua Obra, Descendência e Genealogia”, desta vez, mais atualizado e ampliado. COLÉGIO BRASILEIRO DE GENEALOGIA. **Antigos Titulares: Wilson de Lima Bastos.** Disponível em: <<http://www.cbg.org.br/novo/colegio/historia/antigos-titulares/wilson-de-lima-bastos/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

2) e no Jornal do Brasil, “DNER marca hoje com pedra e bronze o Centenário da Estrada União e Indústria”:

A inauguração de dois marcos de pedra, em Petrópolis e Juiz de Fora, e de uma placa de bronze na fachada da antiga Estação de Paraibuna, transformada em Museu Rodoviário pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, assinalará hoje o centenário de abertura ao tráfego da rodovia União e Indústria, a primeira construção do País obedecendo a um planejamento técnico. Dom Pedro II e Mariano Procópio Ferreira Lage, protetor e construtor da estrada, estarão representados por seus bisnetos na solenidade, a que comparecerá o Ministro da Viação. [...]. Solenidade: às 9h e 30 min. com discurso do engenheiro Philúvio de Cerqueira Rodrigues, [DNER], D. Pedro de Orleans e Bragança, Sr. Gabriel Alfredo Ferreira Lage e o Sr. Arthur de Sá Earp, [Petrópolis], será inaugurado o marco de pedra comemorativo do centenário da Estrada União e Indústria erigido no seu entroncamento com a rodovia de Contorno da BR-3, [atual BR-040]. Às 12 horas, o Ministro da Viação, Sr. Clóvis Pestana, descerrará a placa de bronze aposta na Estação de Paraibuna onde, fará a inauguração do Museu Rodoviário. O marco erigido em Juiz de Fora **[este marco não foi localizado na cidade de Juiz de Fora]**, onde termina a União e Indústria, será inaugurado às 16 horas, com missa campal, e transladação dos restos mortais de Alfredo Ferreira Lage do Museu Mariano Procópio, para o mausoléu de seus pais, no cemitério daquela cidade. (Jornal do Brasil, Caderno, 23 jun. 1961, p. 8, grifo nosso).



Figura 23: Placa aposta na fachada do Prédio da antiga Estação de Muda de Paraibuna, atual Museu Rodoviário. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

Para marcar a data, foi realizado o “ato simbólico” de abertura do Museu Rodoviário, noticiado no jornal Correio da Manhã:

O Conselho Rodoviário fundará nesta Capital um museu que conterà veículos que serviram como primitivo meio de transporte do litoral para o interior, bem como gravuras, mapas, livros e fotografias relacionados com o rodoviarismo desde o início. (07 maio 1961, 1º Caderno, p.4).

Com a aquisição do prédio, a ideia de materializar em um espaço as realizações do rodoviarismo já havia dado seu primeiro passo. A “abertura simbólica” da antiga Estação das diligências para comemorar os cem anos de inauguração da Estrada União e Indústria, foi o segundo passo para a criação efetiva do museu. Mas, era preciso estruturar a nova instituição. Como mencionado anteriormente, existia um movimento de um pequeno grupo engajado para o surgimento deste museu. Gustavo Ernesto Bauer era um deles, acompanhado de Victor Canongia Barbosa⁷¹, de Homero Henrique Rosa Rangel⁷², de Edmundo Régis Bittencourt⁷³ e de Philúvio de Cerqueira Rodrigues⁷⁴. Personagens que levaram a questão do museu adiante, juntamente com o apoio dos diretores-gerais do DNER, à época⁷⁵:

⁷¹ “Victor Canongia Barbosa, nasceu em 17 de março de 1923 e faleceu em 21 de abril de 1976. Era arquiteto e começou ainda moço, no ano de 1942, e trabalhou no DNER, legando-nos, [...] incontáveis projetos arquitetônicos de trabalhos que hoje embelezam várias [...] rodovias e instalações, podendo ser destacadas, dentre as últimas, o Centro Rodoviário de Parada de Lucas, o Auditório do Edifício-Sede e a atual sala de sessões do Conselho Administrativo do DNER. [...] Empenhou-se nos trabalhos de restauração, manutenção e ampliação do patrimônio do Museu Rodoviário de Paraibuna, na execução de projetos paisagísticos ao longo da rodovia BR/101-Rio de Janeiro-Ubatuba, onde podem ser observadas magníficos trabalhos, que o farão conhecido e lembrado para sempre, e na realização do centro Comunitário Rodoviário de Petrópolis, do qual foi designado coordenado. [...] DNER. Idealismo e capacidade técnica e artística. In: _____. **São Domingos da Calçada: Padroeiro dos Rodoviários**. DF: Serviço de Relações Públicas do DNER, 1977, p. 10-11.

⁷² Nasceu no Distrito Federal (RJ) em 22 de novembro de 1925. Engenheiro civil, formado em 1948 pela Escola de Engenharia. Sócio efetivo do Clube de Engenharia desde 1949. Foi um dos sócios fundadores da Associação Brasileira de Engenheiros Rodoviários (ABER) em 1954, no auditório do DNER, hoje Associação Brasileira de Engenheiros em Infraestrutura de Transportes (ABER). E trabalhou no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Não foram localizadas maiores informações sobre o engenheiro. (Informações extraídas da ficha de admissão de sócio efetivo do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, 1949).

⁷³ Nasceu em 1897 (RJ) e faleceu em 1968, formado em engenharia pela antiga Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1918. Trabalhou na Inspetoria Federal de Obras Contra a Seca, no interior do Estado da Bahia, Pernambuco, Paraíba e Ceará em estudos e construção de açudes. Além de outros trabalhos, assumiu a Divisão de Estudos do Rio de Janeiro do DER-RJ até 1945. Foi prefeito de Itaperuna (RJ). Na administração Francisco Saturnino Braga, no DNER, ocupou a Chefia da Divisão de Estudos e Projetos, participando da elaboração do Plano Rodoviário Nacional. Foi diretor-geral do DNER de 1951 a 1954 e de 1956 a 1960. PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A Memória da Pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001, p. 494.

⁷⁴ Nasceu no Rio de Janeiro em 13 de março de 1895 e faleceu em 20 de agosto de 1975. Formou-se na Escola Politécnica em 1919 e começou a vida profissional ainda estudante. No IV Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, em 1926, apresentou um trabalho propondo a criação de um órgão rodoviário nacional, antecipando-se à criação do DNER. De 1932 a 1938, quando entrou para o DNER, dirigiu vários projetos e obras rodoviárias do Estado do Rio de Janeiro, entre elas a rodovia Itaipava-Teresópolis (que hoje leva seu nome) e o trecho inicial da Rio-Bahia. Foi intensa sua atuação no DNER. [...]. Em 1946 foi nomeado chefe do Serviço de Estudos e traçados do DNER. Em 1950, chefe da Divisão de Planejamento Rodoviário, e em seguida chefe da Divisão de Estudos e Projetos, desse mesmo órgão até sua aposentadoria em 1965. Integrou a comissão de estudos para a localização de Brasília, e depois a comissão de planejamento e construção da nova capital, tendo ainda tomado parte de vários congressos e, conferências e comitês de estradas de rodagem no Brasil e no exterior. TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil: século XX**. Rio de Janeiro: Clavero, 1984. v. 2, p. 597-598.

⁷⁵ Os seguintes diretores-gerais contribuíram no processo de criação do Museu: Eng.º Francisco Saturnino Braga (1945-1950); Eng.º Edmundo Régis Bittencourt (1951-1954/ 1956-1960); Eng.º Álvaro Pereira de Souza Lima (1955-1956); Eng.º Lafayette Silviano do Prado (1961); Eng.º Roberto Ferreira Lassance (1962-1964); Eng.º Jacintho Xavier Martins Júnior e o Eng.º Adalcyr Guimarães (1964-1967) e o Eng.º Eliseu Resende (1967-1974). DE PAULA, Dilma Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no

Para dar continuidade aos anseios daquele grupo era necessário maior articulação. Em 1963 é publicado no Diário Oficial da União, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, através da Portaria de 4 de fevereiro, Nº 223, a seguinte resolução:

O Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com suas atribuições que lhe confere o item XXXI do art. 142, ao Regimento aprovado pelo Decreto número 44.656, de 17 de outubro de 1956, resolve: [...] Designar a Comissão Organizadora do Museu Rodoviário composta dos seguintes membros: Engenheiro Homero Henrique Rosa Rangel. Engenheiro Edmundo Régis Bittencourt. Engenheiro Philuvio de Cerqueira Rodrigues. Arquiteto Victor Canongia Barbosa. Eletrotécnico Gustavo Ernesto Bauer. Sob a presidência do primeiro e que, entre outras, terá as seguintes atribuições: 1- projetar e fiscalizar as obras necessárias à restauração do imóvel situado em Paraibuna e que será Sede do Museu. 2- copilar documentação necessária à constituição do Arquivo e Biblioteca do Museu; 3- reunir o acervo do Museu; 4- organizar a regulamentação do Museu, inclusive para o seu funcionamento e conservação. 5- propor todas as demais medidas necessárias ao bom funcionamento do Museu, inclusive mantendo os entendimentos necessários a esta finalidade. (Diário Oficial, Seção I, Parte II, fev. 1963, p. 572).

No mesmo ano, ainda houve na cidade de Petrópolis, o I Congresso de História Fluminense, realizado no Museu Imperial, de 14 a 20 de julho, com patrocínio do Instituto Histórico de Petrópolis (IHP). O encontro reuniu profissionais da área para discutirem os caminhos da História na região fluminense. Este evento marcou o compromisso dos órgãos responsáveis⁷⁶ pela criação do primeiro Museu Rodoviário do País, divulgado nos jornais de grande circulação:

Encerrado o Congresso de História Fluminense. Petrópolis, 21 (O Globo) – Depois de uma semana de atividades, encerrou-se ontem, às 21 horas, em solenidade no Museu Imperial, o I Congresso de História Fluminense [...]. Os trabalhos do conclave foram os mais proveitosos, tendo sido esclarecidos em seu transcurso vários pontos de importância da história de ‘Velha Província’ até então esquecida pelos historiadores. Os congressistas levaram a efeito, ontem à tarde, uma excursão a Paraibuna, onde, em sua homenagem, o DNER inaugurou as obras do Museu Rodoviário. (O Globo, 22 jul. 1963, s.p).

Paraibuna terá hoje seu Museu Rodoviário que é o primeiro do mundo. Niterói (sucursal) – O Museu Rodoviário de Paraibuna, o primeiro do mundo no gênero, será inaugurado às 11 horas de hoje, naquela localidade de Três Rios, coincidindo o ato com a abertura da Estrada União-Indústria. [...]. Na inauguração do Museu estará presente uma comitiva do I Congresso de História Fluminense, que por outra coincidência, será encerrado, solenemente, às 21 horas de hoje, no

Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n.2, p. 146, jul-dez., 2010. [Universidade Federal de Uberlândia]. PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A Memória da Pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001, p. 495.

⁷⁶ Ministério da Viação e Obras Públicas e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Museu Imperial em Petrópolis, estando prevista a presença do Governador Badger Silveira. O Congresso foi instalado domingo último, tendo na sessão plenária de ontem falado o Reitor Pedro Calmon sobre 'A influência da História Fluminense na História do Brasil'. O Museu Rodoviário é idéia do Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Sr. Roberto Ferreira Lassant [sic], que escolheu Paraibuna para a sua localização, por ser uma localidade histórica. [...] (Jornal do Brasil, 20 jul. 1963, 1º Caderno, p. 9).

A movimentação do grupo idealizador do Museu Rodoviário ainda não era totalmente de conhecimento público, apesar de algumas notícias nos jornais da época sobre o assunto. Esse fato é percebido no periódico *Correio da Manhã*, de 1º de agosto de 1963. No Caderno sobre automóvel, na coluna de Dácio de Almeida, R. C. Bonfim e de D. Lima "respondendo aos leitores", no qual o presidente da Comissão Organizadora do referido Museu, o engenheiro Homero Henrique Rosa Rangel respondeu ao leitor através de carta enviada a edição do jornal, como transcrito abaixo:

'Tive oportunidade de ler em seu conceituado jornal (do dia 23-VII-1963) uma sugestão à criação do Museu de Automóvel. Nesta oportunidade apraz-me comunicar-lhe que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem está cuidando de instalar o Museu Rodoviário, com as finalidades principais de: a) recolher, classificar e expor documentos e objetos referentes à evolução histórica do transporte rodoviário; b) promover conferências, fazer pesquisas e publicações destinadas a desenvolver e cultivar a história rodoviária brasileira. E no qual obviamente, terá destaque o desenvolvimento dos automóveis brasileiros. Este Museu está sendo instalado em Paraibuna, no único prédio remanescente do conjunto de construções da memorável 'Estrada União e Indústria', cujo centenário se comemorou há dois anos. Além disso existe, também, outras razões históricas que justificam a instalação deste Museu nessa localidade. Há ainda, de ressaltar que, pelas informações obtidas, será este Museu de características inéditas em todo o mundo'. O engenheiro Homero Henrique Rosa Rangel pede que, por nosso intermédio, os leitores apresentem sugestões e dêem colaborações no sentido de se abreviar a constituições do patrimônio dessa organização. Não temos dúvida, sr. Presidente da Comissão Organizadora do Museu Rodoviário, que todos colaborarão com a feliz iniciativa do DNER. Ao mesmo tempo, agradecemos o convite que nos foi enviado para a inauguração das obras de adaptação do prédio da Estrada União e Indústria à sua nova finalidade: o Museu Rodoviário. Na oportunidade, será inaugurada também expressiva mostra iconográfica, documental e de objetos. (*Correio da Manhã*, 1963, 2º Caderno, p. 7).

Com base no Decreto-Lei Nº 25, de 30 de novembro de 1937 (Planalto, 2007, p. 1- 2), foi pedido o tombamento do prédio pelo arquiteto Augusto C. da Silva Teles⁷⁷, em

⁷⁷ Foi diretor de Conservação e Restauração do IPHAN, 1957-1988; presidente do Conselho Estadual de Tombamento RJ, fundador do comitê brasileiro do ICOMOS, delegado brasileiro e presidente executivo do Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO. TELLES, Augusto C. da Silva. *O Vale do Paraíba e a*

23 de julho de 1963. Segundo Oliveira (2014), a ideia de proteção do imóvel foi de Bauer. Em 31 de julho de 1963, o então diretor do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rodrigo Melo Franco de Andrade⁷⁸, encaminhou a referida solicitação ao arquiteto Lúcio Costa⁷⁹ para proferir parecer, redigido de próprio punho no final do documento. Respondido da mesma forma.

[...] AST/E. Peço parecer do Diretor do D.E.T⁸⁰, arquiteto Lúcio Costa. Em 31/7/63. Rodrigo M. F. de Andrade. [Resposta] Trata-se de exemplar de excepcional significação. Tombar. Lúcio Costa. 31/7/63. (Processo Nº 0719-T-1963 – Seção História, f. 3).

Sendo o prédio pertencente a uma autarquia federal, o então diretor do SPHAN, encaminhou ofício de Nº 858, de 1º de agosto de 1963 (Processo Nº 0719-T-1963 – Seção História, f. 5) ao Sr. Dr. Francisco Sá Filho, diretor do Serviço do Patrimônio da União (SPU), do Ministério da Fazenda, à época⁸¹. O referido ofício informava que o órgão responsável pelo tombamento havia deliberado, para inscrever nos Livros de Tombo, o prédio da Estação, de acordo com proposta fundamentada da Divisão de Estudos e Tombamento instituídos pelo Decreto-Lei Nº 25, de 30/11/1937. O diretor do SPHAN solicitava informações sobre a situação jurídica do prédio.

arquitetura do café. Rio de Janeiro: Capivara, 2006. [Nota biográfica]. **Vitruvius**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/pesquisa/bookshelf/book/195>>. Acesso em: 31 out. 2014.

⁷⁸ Advogado, fundador e diretor durante mais de 30 anos da instituição federal de preservação do patrimônio histórico e artístico nacional. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Rodrigo Melo Franco de Andrade: Nota Biográfica**. Rio de Janeiro: IPHAN, s/d, p. 1. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Rodigo%20Melo%20Franco%20de%20Andrade%20-%20Quem%20%C3%A9.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

⁷⁹ Lucio Marçal Ferreira Ribeiro de Lima e Costa. Nasceu em Toulon, França em 1902 e faleceu no Rio de Janeiro em 13 de junho de 1998. Arquiteto, urbanista, estudioso e teórico da arquitetura e conservador do patrimônio, formou-se, em 1924, na Escola Nacional de Belas Artes - ENBA no Rio de Janeiro. Entre 1922 e 1929, mantém um escritório de arquitetura associado a Fernando Valentim e realizava inúmeros projetos e obras orientados predominantemente pelo estilo neocolonial, de teor nacionalista, e eventualmente pelos preceitos ecléticos internacionais. Em 1935-1936 foi convidado pelo ministro Gustavo Capanema a conceber o projeto da nova sede do Ministério da Educação e Saúde - MES, tarefa que dividiu com outros arquitetos, dentre eles Oscar Niemeyer. Em 1937, passou a trabalhar como diretor da Divisão de Estudos e Tombamentos - DET, do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN, criado nesse ano. Deve-se a ele a definição de critérios e normas de classificação, análise e tombamento do patrimônio arquitetônico brasileiro, bem como a definição de critérios para a intervenção em centros históricos. LÚCIO Costa: biografia. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa14559/lucio-costa>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

⁸⁰ Divisão de Estudos e Tombamento. FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2 ed. ampl. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005, p.13.

⁸¹ O Serviço do Patrimônio da União foi instituído pelo Decreto-lei Nº 6.871/44. E, por força do Decreto Nº 96.911, de 3 de outubro de 1988, foi criada a Secretaria do Patrimônio da União, quando ainda integrava a estrutura do Ministério da Fazenda. Atualmente, a SPU integra a estrutura do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MP). SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. **A história da SPU. Breve relato da origem da Secretaria do Patrimônio da União**. Disponível em: <<http://patrimoniode todos.gov.br/a-spu/a-origem-da-spu>>. Acesso em: 12 nov. 2014.

Não obtendo resposta, Rodrigo Melo encaminhou ao diretor do SPU ofício de Nº 123, de 03 de fevereiro de 1964, como transcrito abaixo:

Transmito-lhe junto cópia de meu ofício nº 858, de 1.8.1963, venho reiterar a V.Sa. a solicitação ali transmitida, no sentido desta Diretoria ser informada se o edifício sede da antiga estação de Paraibuna, remanescente das construções da Estrada União e Indústria, situado no distrito de Monte Serrat, município de Três Rios, será próprio nacional, registrado no Serviço do Patrimônio da União, para o fim de inscrevê-lo nos Livros do Tombo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. No caso de ser imóvel da serventia do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, solicito, outrossim, a V.Sa. informar se ficará sujeito o regime diferente, para efeito de notificação a ser expedida, ao órgão competente, na conformidade do artigo 5 do citado Decreto-lei ou do artigo 7 do mencionado diploma legal. Com antecipados agradecimentos, reitero a V. Sa. os protestos de meu elevado apreço. Rodrigo M. F. de Andrade Diretor. (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f. 6).

Em 10 de julho de 1964, Rodrigo Melo Franco de Andrade, em notificação de Nº 940 (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f. 8), comunicava ao diretor do Serviço do Patrimônio da União que foi determinada a inscrição no Livro de Tombo Histórico do SPHAN da referida obra arquitetônica – Edifício da antiga Estação Rodoviária de Paraibuna, Estrada União e Indústria (Monte Serrat/ Três Rios). A inscrição estava de acordo com o artigo 5º do Decreto-Lei Nº 25, do qual estipula que:

O tombamento dos bens pertencentes à União, aos Estados e aos municípios se fará de ofício, por ordem do diretor do SPHAN, notificando a entidade a quem pertencer ou tiver a guarda do bem. (Decreto-lei nº 25, 30 nov. 1937, p. 2).

Não podemos perder de vista, a situação política e econômica vivenciada pelo País nesse momento. O pedido de tombamento do prédio foi realizado ainda no Governo do presidente João Goulart (1961-1964), deposto em 1964 pelos militares. Ao comunicar a solicitação de tombamento ao diretor do SPU, o país já havia passado por dois governos⁸² e a situação do prédio ainda não estava resolvida.

Em resposta ao diretor do SPHAN, o diretor do SPU, dava ciência a Rodrigo Melo Franco, em ofício de nº 567, de 14 de outubro de 1964 (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f. 16), de que se tratava de imóvel pertencente ao patrimônio do DNER, pelo qual a notificação deveria ser encaminhada àquele Departamento.

⁸² Com a deposição de João Goulart pelos militares, um Governo Provisório (1964) assumiu à Presidência da República (1964) e após eleições indiretas tomou posse o Marechal Humberto de Alencar Castello Branco (1964-1967), que alterou a Diretoria-Geral do DNER.

Coube então ao diretor do SPHAN encaminhar a notificação de Nº 940, a mesma enviada do diretor do SPU, ao diretor-geral do DNER, à época, o Sr. Jacintho Xavier Martins Júnior, dando-lhe ciência de que foi determinada a inscrição da referida “Estação nos livros de tomo do SPHAN, em 10 de junho de 1964” (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f.10). Tendo, o diretor-geral tomado conhecimento internamente em 17 de agosto de 1964 (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f.12).

As obras do Museu levaram algum tempo para serem concluídas. A escassez de verbas chegou às páginas dos jornais, como noticiada no periódico “Diário de Notícias” de 1964, na coluna de Ubiratan Silva, intitulada “Seu Repórter Rodoviário”:

O Museu Rodoviário é um trabalho que o DNER está procurando levar a termo, apesar da falta de verbas. O prédio para a instalação definitiva, em Paraibuna, no Estado do Rio, já foi comprado. No entanto, necessita ser restaurado, pois tem mais de cem anos de construído. Para êsse fim, a Comissão Organizadora do Museu contou com uma verba de 10 milhões de cruzeiros, em 1963, porém, não recebeu recursos para 1964. O assunto merece a atenção do govêrno federal. (Diário de Notícias, segunda Seção, 6 jun. 1964, p.6).

Com a inscrição da Antiga Estação no Livro de Tombo Histórico do SPHAN, o sonho de transformá-la em museu, ganhava fôlego. Em informativo de Nº 148, sobre a antiga Estação de Paraibuna, enviado ao diretor da Divisão de Conservação e Restauração - DCR, o já mencionado arquiteto Augusto da Silva Telles dizia:

- 1- Estive em visita ao local, em companhia do arquiteto Victor Canongia Barbosa e do Snr. Gustavo Ernesto Bauer, ambos do DNER e mais do empreiteiro das obras. 2- A obra que se achava paralisada, por falta de verbas, deverá ser reiniciada dentro de poucos dias. Aceitaram, tanto o arquiteto quanto o empreiteiro, a sugestão de não serem feitas novas esquadrias, e sim de serem reformadas e acertadas, as antigas. Com isso, fica solucionado o problema fundamental de orientação da restauração quanto às alvenarias que são de tijolos aparentes, sugeri que fossem ditos tijolos limpos da caiação que os recobre e recebessem uma camada impermeabilizante de óleo de linhaça, idêntico à que se dá nos pisos em tijolões. Será feito experiências em um trecho, a fim de se observar o resultado. [...]. 4- O DNER irá solicitar à esta repartição [SPHAN], orientação técnica quanto ao agendamento do futuro Museu Rodoviário que aí pretendem organizar. Pretendem eles construir galpões para guarda de viaturas antigas em terrenos anexos ao prédio em questão, que estão sendo adquiridos. Nestes terrenos, [...] ainda existem as fundações dos antigos galpões que existiam de cada banda da edificação principal [...]. Com o fim de facilitar estas aquisições, indagou o arquiteto Victor Canongia da possibilidade de esta DPHAN extender o tombamento às áreas onde se encontram estas fundações. Rio, 24-8-1964. As. Augusto da Silva Telles. (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f. 14).

Cabe ressaltar que nesse período para a área do restauro já prevalecia as recomendações da Carta de Veneza, de maio de 1964⁸³ (IPHAN), que dá ênfase a autenticidade. No artigo 9º da referida Carta, restauração é definida como:

[...] 2- uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento. [...] (Carta de Veneza, 1964, p. 4).

Em 1964, o Museu Rodoviário ganharia um selo comemorativo de inauguração (das obras), mas devido à crise econômica e política vivenciada no País nesse período, com a deposição do presidente da República João Goulart e a tomada do governo pelos militares, que se caracterizou por uma acentuada centralização político-administrativa, a emissão não ocorreu. Segundo MATTOS, DOTTORI e SILVA (1972, p. 299), do ponto de vista econômico-social, procurou-se conciliar o combate à inflação com a retomada do desenvolvimento econômico, que exigiu reformas: administrativa, bancária, tributária, na Previdência Social, no sistema habitacional e na educação. Com a crescente inflação houve a suspensão da referida comemoração como noticiado no periódico “Diário Carioca”:

[...] O Diretor do Departamento dos Correios e Telégrafos, general Fernando Vilar, revelou o ontem que nada menos de quatro séries de selos que estavam programadas para este ano não poderão ser lançadas por uma razão lamentável: acabou o papel da Casa da Moeda [...] foram suspensos os selos referentes ao ‘Dia da Família’, à ‘Inauguração do Museu Rodoviário’, ‘Homenagem a Iemanjá’ e ao ‘Fundo de Expansão da Siderurgia Nacional’. A Casa da Moeda que deixou de fabricar moedas em consequência da inflação, está sendo reaparelhada [...] mas a falta de material está restringindo o seu papel. (25 nov. 1964, p. 12).

⁸³ Carta Internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios, resultado do II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, reunidos em Veneza de 21 a 31 de maio de 1964. CARTA de Veneza. Veneza: 1964. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: 14 dez. 2013. “[...] Trata-se de documento-base do ICOMOS, fruto de congresso realizado em 1964. [...] As chamadas cartas patrimoniais são documentos – em especial aquelas derivadas de organismos internacionais – cujo caráter é indicativo ou, no máximo, prescritivo. [...]”. KÜHL, Beatriz Mugayar. Notas sobre a Carta de Veneza. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v.18, n. 2, p. 287, jul-dez. 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v18n2/v18n2a08>>. Acesso em: 14 dez. 2013.

Ainda sobre a suspensão das emissões dos selos comemorativos, o diretor dos Correios, desmentiu (Diário Carioca, 1964, p. 12) que a interrupção tivesse sido causada por pressões de católicos, pois também estava programada uma homenagem filatélica à Iemanjá. Interessante notar, que segundo resolução do ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Sr. Júlio Furquim Sambaquy, que por Portaria de 21 de fevereiro de 1964 (D.O.U., 1964, p. 4) aprovou a emissão de doze selos comemorativos: Centenário do Nascimento de Lauro Müller; 10º Aniversário do Banco do Nordeste do Brasil S.A.; Centenário de Coelho Neto; Semana de Alimentação Escolar; Plano “D” da Cia. Siderúrgica; Centenário do Evangelho Segundo o Espiritismo; “In Memoriam Papa João XXIII”; “In Memoriam” presidente John Kennedy; Filatélica Internacional Brapex III; Sesquicentenário da Morte de Antônio Francisco Lisboa – o Aleijadinho. Todos esses foram emitidos. São personagens, instituições e movimentos que, de certa forma, estavam muito ligados ao regime vigente da época: bravura, desenvolvimento, religião e poder. Em 1964, o Museu Rodoviário ainda não estava estruturado e não poderia ser utilizado como propaganda desenvolvimentista do governo, talvez por essa razão não tenha sido contemplado com o registro filatélico.

Somente em 1966, obedecendo aos preceitos técnicos da época (Carta de Veneza, 1964), foram retomadas as obras no prédio do Museu. Em Diário Oficial de outubro do referido ano, no anexo “II” do Edital de concorrência pública de Nº 61-66 foram publicadas as especificações técnicas da restauração:

[...] 1- O concorrente se obriga a visitar antecipadamente o local, não sendo aceitas alegações de desconhecimento do estado atual do prédio. 2- Todos os serviços e materiais a serem empregados, deverão ser nos moldes do existente para uma perfeita restauração de ver que se trata de um prédio tombado pelo SPHAN. 3- Todo o material ou peças existentes com possibilidades de aproveitamento deverão ser reparados e usados de preferência novos. [...] (D.O.U. Seção I, Parte II, 11 out 1966, p. 2860). [No Anexo B e C, a íntegra das especificações].

O Museu Rodoviário de Paraibuna já constava no “Regimento Interno” do DNER, desde 1958. No Decreto Nº 44.656, de 17 de outubro, do referido ano, que aprovava o regimento do Departamento, no artigo 55, das competências do Serviço de Documentação, consta no item VIII (p. 29) a seguinte resolução: “registrar e manter em bom estado de conservação todo o material a ser utilizado como documentário no Museu Rodoviário”. O Serviço de Documentação do DNER era um setor que trabalhava em colaboração com o de Relações Públicas, na divulgação dos trabalhos executados

pelo DNER em 1958. Este último setor assumirá mais tarde, as responsabilidades do Museu Rodoviário.

Somente em 31 de maio de 1967, cinco anos após o pedido de tombamento, a Diretoria-Geral do DNER, através do chefe do gabinete deste órgão, o engenheiro Marcello Rangel Pestana, acusou o recebimento das três notificações, enviadas pelo diretor do SPHAN. A primeira de Nº 940, de 10 de junho de 1964; a segunda de Nº 959, de 09 de novembro de 1964 e a terceira de Nº 1.892, de 20 de novembro de 1966. O DNER tomou ciência da deliberação da inscrição da “antiga estação ou pousada da Estrada União e Indústria, em Paraibuna, MG, nos livros de tomo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional” (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f. 21).

Diante da ciência dos responsáveis pela Estação de Paraibuna, o diretor substituto do SPHAN, à época, Renato de Azevedo Duarte Soeiro (1967-1979)⁸⁴ autorizou, em 20 de junho de 1967, Judith Martins do Setor de História, a inscrever, a estação em questão, no Livro de Tombo Nº 2. Sob o número 400, folha 64, do Livro de Tombo Histórico (2). Foi tombado o prédio que seria o futuro Museu Rodoviário, em 21 de junho de 1967 (Processo Nº 719-T-63 – Seção História, f. 22).

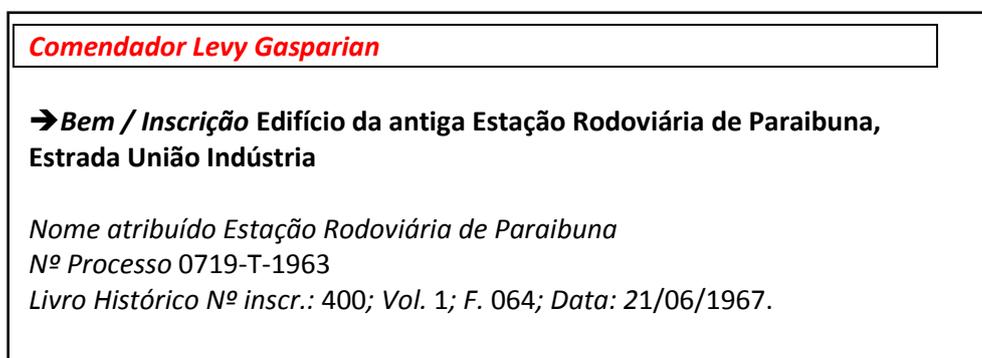


Figura 24: Inscrição do Edifício da 8ª “Estação de Muda” de cavalos, atual Museu Rodoviário de Paraibuna. Fonte: IPHAN. Lista de Bens Culturais Inscritos nos Livros de Tombo (1938-2012), 2013, p. 99.

2.3 A inauguração do Museu e seus gestores

No final da década de 1960, o Museu Rodoviário ainda precisava se organizar como instituição museológica. Em 1968, o Ministério responsável pelo DNER teve seu nome alterado, de Ministério da Viação e Obras Públicas (M.V.O.P.) para Ministério dos

⁸⁴ Arquiteto, presidente tanto do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional como do seu Conselho, trabalhou 41 anos dedicados a esta instituição. AZEVEDO, Paulo Ormino de. **Homenagem do Conselho Consultivo do IPHAN a Renato Soeiro.** Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=363>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

Transportes (MT), alterado no governo do presidente Artur da Costa e Silva (1967-1969), do qual o ministro era Mário David Andreazza⁸⁵. Nessa década, a reforma administrativa determinou profundas alterações na Pasta, ampliando sua área de competência, daí a alteração do nome. A reestruturação do Ministério (Decreto-Lei Nº 200, de 25 de fevereiro de 1967) abarcaria: os transportes ferroviários, rodoviários, aquaviários, Marinha mercante, portos e vias navegáveis e a participação na coordenação dos transportes aeroviários (Ministério dos Transportes). Nesse período, o diretor-geral do DNER era o engenheiro Eliseu Resende⁸⁶ que colaborou com o Museu.

No período de estruturação do Museu Rodoviário, delimitado entre o final da década de 1960 e início de 1970, a República brasileira era governada por sucessivos presidentes militares. General Humberto de Alencar Castelo Branco (1964-1967); general Arthur da Costa e Silva (1967-1969); Junta Governamental (1969) e pelo general Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). Segundo Mattos, Dottori e Silva (1972, p. 294), o traço comum de todos esses governos foi a execução de determinados objetivos nacionais como a integridade territorial, o desenvolvimento, a segurança nacional, a paz social e a soberania, mesmo que às custas de muita repressão. Esses objetivos foram definidos pela Escola Superior de Guerra, responsável pela elaboração da política governamental da época.

A construção de rodovias, pavimentação de estradas e construção de pontes foi a tônica dessas gestões. Com base nesse discurso, foram construídas a Ponte Rio-Niterói (1974), a Rodovia Transamazônica (1974) e estimulado o consumo de bens duráveis e a produção de automóveis. Todas essas iniciativas estariam contempladas no Museu Rodoviário sem nenhuma reflexão acerca da opção por essa modalidade de transporte. A propaganda foi utilizada como estímulo ao patriotismo, como apoio ao

⁸⁵ Coronel Mário David Andreazza nasceu em Caxias do Sul, em 20 de agosto de 1918, e faleceu em São Paulo, em 19 de abril de 1988. Foi militar e político brasileiro. Ministro dos Transportes nos governos do presidente Arthur da Costa e Silva, de 15 de março de 1967 a 31 de agosto de 1969 e do presidente Emílio Garrastazu Médici de 30 de outubro de 1969 a 15 de março de 1974. Foi responsável por obras como a Ponte Rio-Niterói e a Transamazônica (1974) entre muitas outras. Construiu e pavimentou diversas estradas no país. No governo do presidente João Figueiredo, assumiu a pasta do Ministério do Interior de 15 de março de 1979 a 15 de março de 1985. ANDREAZZA, Cel. Mário David. In: NOVA Enciclopédia de Biografias. Rio de Janeiro: Planalto Editorial, 1979. v. 1, p. 62.

⁸⁶ Nasceu em 07 de fevereiro de 1929, em Oliveira (MG), e faleceu em São Paulo, em 02 de janeiro de 2011. Engenheiro civil, pela Universidade de Minas Gerais. Dirigiu o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) de Minas Gerais. Foi diretor-geral do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) de 1967 a 1974, no qual trabalhou para a integração viária do Brasil, tendo sido o autor do Plano Rodoviário Nacional, responsável pelo asfaltamento da Rodovia Belém-Brasília, pela construção da Transamazônica e da Ponte Rio-Niterói. Foi ministro dos Transportes no Governo do presidente João Baptista de Oliveira Figueiredo de 15 de março de 1979 a 11 de maio de 1982. Assumiu o Ministério da Fazenda no governo Itamar Franco. Presidiu Furnas e Eletrobrás. Foi eleito deputado federal em 1994, 1998 e 2002. Em 2006, elegeram-se senador. MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Eliseu Resende**. Brasília/DF. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/institucional/galeria-dos-ministros/republica/eliseu-resende>>. Acesso em: 04 dez. 2014.

regime vigente, principalmente no governo de Garrastazu Médici, período no qual o Museu foi inaugurado.

O Ministério dos Transportes, desde 1968, já objetivava criar dois museus: dos transportes e rodoviário, como publicado em periódicos da época. Com base nesses anseios, o DNER buscou a colaboração do Museu Histórico Nacional (MHN/RJ) na organização do Museu Rodoviário.

Museus. Foi instalada, ontem, quarta-feira, no Ministério dos Transportes, um grupo de trabalho que vai estudar a criação de dois museus: o Museu dos Transportes e o Museu Rodoviário. (Correio da Manhã, 1º Caderno, 22 fev. 1968, p. 11).

Transportes em Museu para o Rio. O Rio terá Museu dos Transportes. Para tratar do assunto e designar comissão que determinará providências, houve reunião no Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes. Além de seu diretor, prof. Antônio Olinto, e do diretor do Museu Histórico Nacional com. Léo Fonseca e Silva, presentes os museólogos maj. Homero de Almeida Magalhães e os srs. F. dos Santos Trigueiros e Estêvão [Gustavo] Ernesto Bauer, êste organizador do Museu Rodoviário em Paraibuna. (Correio da Manhã, 3º Caderno, 10 mar. 1968, p. 4).

A parceria entre o MHN e o DNER só foi concretizada em 21 de novembro de 1969 (MHN. Relatório Geral das Atividades da DPOG 1969-1970, p. 78), quando foi assinado convênio entre as duas instituições. A Divisão de Planejamento e Organização (DPOG) do Museu Histórico Nacional ficou responsável juntamente com a Comissão Organizadora do Museu Rodoviário, constituída pelo DNER desde 1963, de “planejar e montar o referido museu, situado no prédio outrora pertencente a 8ª Muda de Diligência em Paraibuna, município de Três Rios” (p. 78).

O Museu Histórico Nacional, desde sua criação em 1922, servia como referência para outros museus. Diversas instituições museológicas foram criadas à imagem e semelhança do museu criado por Gustavo Barroso.

Durante a maior parte do século XX, o MHN funcionou como modelo e fonte de inspiração para museus estaduais, municipais e particulares, quando não participou diretamente na constituição de museus como o Museu Imperial, o Museu Histórico da Cidade do Rio de Janeiro, o Museu da República, o Museu do Folclore, o Museu do Automóvel e o Museu Rodoviário. (SANTOS; CHAGAS, 2002, p. 219).

Esse convênio entre o MHN e o DNER ocorreu na gestão do museólogo e capitão de fragata Léo Fonseca e Silva (1967-1970)⁸⁷ na direção do MHN. Segundo Chagas e Godoy (1995, p. 44), “ele tinha um perfil desejado para direção naquele momento, em que a ideologia do Estado Autoritário buscava reforçar nos feitos heroicos, o papel do exército e a educação moral e cívica”. Formado em 1962, no MHN, através do Curso de Museus, a participação deste diretor na estruturação do Museu Rodoviário deu àquela instituição o mesmo perfil adotado por ele no MHN.

Fonseca e Silva assumiu à direção do MHN, em meio a uma crise, (CHAGAS; GODOY, 1995, p.44) diante do esgotamento do antigo modelo adotado pelos diretores Gustavo Barroso (1922-1959) e Josué Montello (1959-1967). No livro “A Escrita do passado em museus históricos”, Myrian Sepúlveda dos Santos demonstra bem essa passagem:

[...] A preocupação com uma ordenação temporal e crítica a acontecimentos do passado são inicialmente muito débeis e restritas na historiografia presente no MHN. Toda autoridade dos fatos que são retomados funda-se na autoridade da tradição estabelecida principalmente pelo Império. O tempo linear e contínuo não aparece como objeto da história, e o critério de escolha recai sobre tudo aquilo que é extraordinário e digno de ser rememorado sob aquele teto, ou seja, o que está de acordo com os valores definidos. [...]. Ao lado da obsolescência da proposta conceitual da instituição e deste seu afastamento em relação à produção cultural, intelectual e artística. A transferência da capital federal para Brasília, o esvaziamento político do Rio de Janeiro, o desaparecimento de Gustavo Barroso e a criação do Museu da República em 1960, como uma divisão do Museu Histórico Nacional, foram outros fatores apontados como responsáveis pela crise da instituição. (SANTOS, 2006, p. 45, 55).

A característica mais marcante da gestão de Léo Fonseca e que norteou a exposição do Museu Rodoviário foi o tratamento cronológico dos acontecimentos relevantes, visando sempre o sentido do progresso. A missão da nova direção era dar mais autonomia ao MHN, “restabelecer o prestígio da instituição” e isso incluía “apoio à criação de outros museus” (CHAGAS; GODOY, 1995, p.45).

O que é possível perceber, diante das notícias que foram publicadas nos jornais de grande circulação da época, era vontade tanto do Museu Histórico Nacional como do

⁸⁷ Nasceu em São Leopoldo (RS) em 16 de junho de 1927 e faleceu no Rio de Janeiro em 27 de dezembro de 1997. Oficial da Marinha, economista e professor, contador pela Academia do Comércio de Rio de Janeiro (1946). Museólogo formado no MHN, através do Curso de Museus, foi convidado à direção do MHN pelo general Umberto Peregrino, professor de História do Brasil do referido curso. Foi diretor do MHN de 1967 a 1970. SÁ, Ivan Coelho de; SIQUEIRA, Graciele Karine. **Curso de Museu – MHN, 1932-1978: alunos, graduandos e atuação profissional**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2007, p. 154.

Ministério dos Transportes criar o Museu dos Transportes e o Museu Rodoviário. O surgimento de um único museu da esfera rodoviária não era consenso, mesmo porque a reformulação desse Ministério (Transportes) ampliou a área de atuação, abarcando outros modais além do rodoviário (ferroviário, aquaviário e aeroviário).

Em folheto impresso pela Sociedade de Desenvolvimento do MHN (1967-1970)⁸⁸, cujo presidente era o major Homero de Almeida Magalhães, na gestão de Léo Fonseca e Silva, evidencia a questão. A publicação demonstra a participação do MHN como instituição de apoio à criação de novos museus. Existiam estudos que apontavam para transformar o MHN em fundação, que lhe daria autonomia administrativa e financeira, permitindo sua expansão nacional, baseado nos termos do Decreto-Lei Nº 200/67, que versava sobre a reforma administrativa.

O Museu dos Transportes. Está nos planos do Museu Histórico Nacional a criação de um moderno Museu dos Transportes, idéia do Ministro dos Transportes, Mário Andreazza. Para estudar a sua implantação já está funcionando uma comissão presidida pelo Dr. Antônio Olinto e constituída pelos Srs. F. dos Santos Trigueiros, Gustavo Ernesto Bauer, Homero de Almeida Magalhães e Léo Fonseca e Silva. (MHN, [1967-1970]).

Museu Rodoviário em Paraibuna. Essa mesma comissão está estudando a instalação, já iniciada pelo D.N.E.R., em Paraibuna ou Mont Serrat, na divisa dos Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, de um Museu Rodoviário; o local é uma antiga estação de diligência, a única aliás que ainda existe no Brasil. (MHN, [1967-1970]).

Interessante lembrar, que em São Paulo, no ano de 1969, o governador do Estado, Abreu Sodré, atendendo a solicitação do secretário de Cultura, Esporte e Turismo, o deputado Orlando Zacaner, (Correio da Manhã, 1969, p. 2) pedia atenção e apoio para que se preservasse a “evolução histórica dos costumes e da cultura das comunas bandeirantes” (1969, p. 2). O governador, então, baixou decreto autorizando a referida Secretaria a estabelecer convênio com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Estado (SP). O objetivo era instalar no imóvel conhecido como “Casa de Pedra” ou “Pouso Paranapiacaba”, na antiga estrada São Paulo-Santos, um Museu Rodoviário, alegando preservar o patrimônio histórico, artístico e turístico, devido a fatos relevantes para o rodoviarismo no local⁸⁹. A intenção era comemorar o

⁸⁸ Cedido gentilmente pela Historiadora e Prof. Dr^a. Aline Montenegro Magalhães em 14 ago. 2014. Responsável pela Pesquisa, Editoria dos Anais do MHN e Seminários Internacionais. BIBLIOTECA DO MUSEU HISTÓRICO. **Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro: MHN, [1967-1970]. [folheto].

⁸⁹ “[...] no Parque Estadual da Serra do Mar, abriga inestimável patrimônio ambiental, rodeado pela Mata Atlântica, além de um importante acervo histórico cultural que marca períodos da história do desenvolvimento do Estado de São Paulo. Inaugurada em 1844 a via recebeu a denominação de ‘Estrada

Centenário de Nascimento de Washington Luís em “parceria com instituições culturais e históricas de São Paulo.” (1969, p. 2).



Figura 25: Casa de Pedra ou Pouso Paranapiacaba (tradução: lugar de ver o mar/ Miramar). “Ponto de parada de carros durante a viagem pelo Caminho do Mar (subida ou decida) e contava com uma bica para fornecer água para os radiadores dos carros. A Casa homenageia a era automobilística, que representava a época moderna, a era rodoviária. Há um painel de azulejos retratando um mapa rodoviário do estado de São Paulo, com estradas que nem ao menos existiam, demonstrando a visão de futuro de seus idealizadores. Construído em 1922 a mando do ex-governador Washington Luís, em homenagem ao Centenário da Independência do Brasil”. (LIZOTT, Mariana, [s.d].).

Disponível em: <<http://www.revistacomuniq.com.br/site/materias/conteudo.php?id=349>>. Acesso em 04 dez. 2014. Foto: André Pimentel. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/47126308>>. Acesso em: 04 dez. 2014.

Diante do convênio assinado entre as duas instituições (MHN e o DNER), foram iniciadas as atividades de estruturação do Museu Rodoviário. Segundo o próprio relatório (1969, p. 78), o MHN havia passado por cortes orçamentários e as despesas como aquisição do material para a montagem do Museu Rodoviário ficou as expensas do DNER. No ano de 1970, diversas reuniões foram realizadas tanto nas dependências

da Maioridade’ em alusão à emancipação de D. Pedro II. Por ela transitavam carroças e diligências, que faziam a conexão entre a Baixada Santista e o Planalto Paulista. Sobre o leito dessa estrada foi construído, em 1917, o Caminho do Mar, obra que recebeu a primeira pavimentação em concreto da América Latina, possibilitando o tráfego de automóveis, ônibus e caminhões entre São Paulo e Santos. A inauguração dos monumentos [Cruzeiro Quinhentista, Pontilhão da Serra, Belvedere Circular, Padrão do Lorena, Rancho da Maioridade e Pouso de Paranapiacaba.], foi no dia 07 de setembro de 1922, construídos para celebrar o Centenário da Independência do Brasil, foram projetados por Víctor Dubugras. Hoje tombados pelo CONDEPHAAT”. LIZOTT, Mariana. Caminhos do Mar - muita história em meio a natureza. São Paulo. **Revista ComuniQ**, São Paulo, ed. 40. Disponível em: <<http://www.revistacomuniq.com.br/site/materias/conteudo.php?id=349>>. Acesso em: 01 dez. 2014.

do MHN como no DNER. O DPOG, chefiado pela museóloga Auta Rojas Barreto⁹⁰, ficou incumbido da logística do evento como emissão de ofícios, elaboração de catálogos, do convite de inauguração, “pesquisa e seleção de fotos para os painéis fotográficos, pedido de obtenção de doações, etc.”. A questão das doações será discutida no próximo tópico quando abordaremos a formação da coleção. No Anexo D, encontram-se todas as reuniões entre o MHN e o DNER; no Anexo E, as viagens realizadas pela equipe do MHN e da Comissão Organizadora do Museu Rodoviário e no Anexo F, outras providências tomadas.

As reuniões aconteceram tanto no Museu Histórico Nacional, como nas dependências do DNER. Segundo Barreto (2015), o diretor-geral do Departamento, à época Eliseu Resende, não participava desses encontros, mas daria apoio. Como prévia para a inauguração do Museu Rodoviário, o MHN e a Comissão Organizadora do Museu realizaram uma exposição sobre o “Rodoviarismo” entre os dias 17 de janeiro a 02 de fevereiro de 1970. O local escolhido foi a Loja Maçônica 25 de Março, em Três Rios (RJ), noticiado nos jornais da época, como o Diário de Notícias:

Abrindo a semana comemorativa do aniversário de Três Rios e promovendo o lançamento do Museu Rodoviário, o Museu Histórico Nacional e o DNER vão inaugurar, no dia 20, às 17 horas, naquela cidade fluminense, na Loja Maçônica 25 de Março, uma exposição de peças relativas a transportes rodoviários. Entre elas, figurarão uma cadeirinha de arruar, do Século XIV [sic]. Durante o período da mostra, uma conferência diária com projeção de ‘slides’, focalizará a evolução dos meios de transporte rodoviário. O Museu Rodoviário, já em organização, funcionará na antiga Estação de Diligências da Estrada União e Indústria, em Paraibuna, que foi inteiramente recuperada. (Diário de Notícias, 18 jan. 1970, p. 12).

A mostra tinha como objetivo divulgar o rodoviarismo nacional, que seria apresentado no museu. Sensibilizar a população para a doação de objetos que tivessem relação com o tema era a proposta. Segundo Barreto (2015), a escolha da localidade foi aleatória, sendo o único espaço disponível em Três Rios, naquele

⁹⁰ Museóloga. “[...] Auta Rojas Barreto Phebo. Bolsista pelo Estado do Ceará. Mestrado Executivo em Inovação e Inteligência Empresarial – Programa de Gestão do Conhecimento (Coppe/UFRJ) 1998-1999. Na década de 1970, foi professora de Museologia e Filatelia no Curso de Museus (MHN, 1969-1970 e 1973). Chefe da Divisão de Planejamento e Organização do MHN (1969-1970). Projetou e organizou o Museu da Academia Nacional de Medicina- RJ (1970). Reorganizou o Museu, a Biblioteca e o Arquivo da Academia Nacional de Medicina (1976-1977). Foi chefe da Assessoria Filatélica da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (1971-1974). Planejou e organizou o Museu do Clube de Engenharia- RJ (1978-1979). Participou de várias diretorias da ABM nas décadas de 1970 e 1980, engajou-se na luta pela regulamentação da profissão. Foi consultora da UNESCO, do Banco Mundial, do Banco Interamericano, do PNUD e da OEA em projetos de informação tecnológica e empresarial de âmbito internacional. [...]. Fundou e dirige a Collecta- Processo, Produto e Coleta de Dados Ltda., desde 1989. [...]”.SÁ, Ivan Coelho de; SIQUEIRA, Graciele Karine. **Curso de Museu – MHN, 1932-1978: alunos, graduandos e atuação profissional**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2007, p. 142-143.

momento, para a exposição. O local era utilizado para outras exposições. Apesar da vontade das instituições envolvidas de criar um museu com esse perfil (rodoviário), ainda não existiam objetos suficientes para a formação de uma coleção museológica, capaz de contar a evolução do rodoviarismo nacional. Na documentação pesquisada identificamos diversas reuniões, encontros e viagens a Petrópolis (RJ), Paraibuna (RJ), Juiz de Fora (MG) e Inhomirim (RJ), que tinham como objetivo a montagem da exposição inaugural do Museu Rodoviário. Colaboraram com esse empreendimento o Museu Imperial (RJ), Museu Mariano Procópio (MG), o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR/RJ), o Serviço Nacional de Obras e Saneamento (MT/RJ), Ministério das Relações Exteriores (Itamaraty/RJ) e a Prefeitura de Três Rios, além de pessoas físicas (Anexo G).

Diante dos esforços realizados tanto do Museu Histórico Nacional como do DNER, através da Comissão Organizadora do Museu Rodoviário e do ministro dos Transportes, Mário Andreazza, com o intuito de intensificar o turismo local e gerar mais recurso para a cidade, foi inaugurado o Museu Rodoviário, no dia 23 de junho de 1972⁹¹. Abaixo imagem do livro de visitante do referido ano:

⁹¹ Existe divergência quanto a data de inauguração do Museu Rodoviário. O Livro de Visitante do museu exibe a data de 23/06/1972. O Jornal "O Globo" de 19 de novembro de 1971, marca como festividade a data. "No prédio onde há 110 anos, D. Pedro II inaugurou a 8ª Muda, será inaugurado amanhã **(20/11)** o Museu Rodoviário". (O Globo, 19, nov. 1971, p. 2, grifo nosso). Em nossa pesquisa adotamos como data de inauguração 23/06/1972.

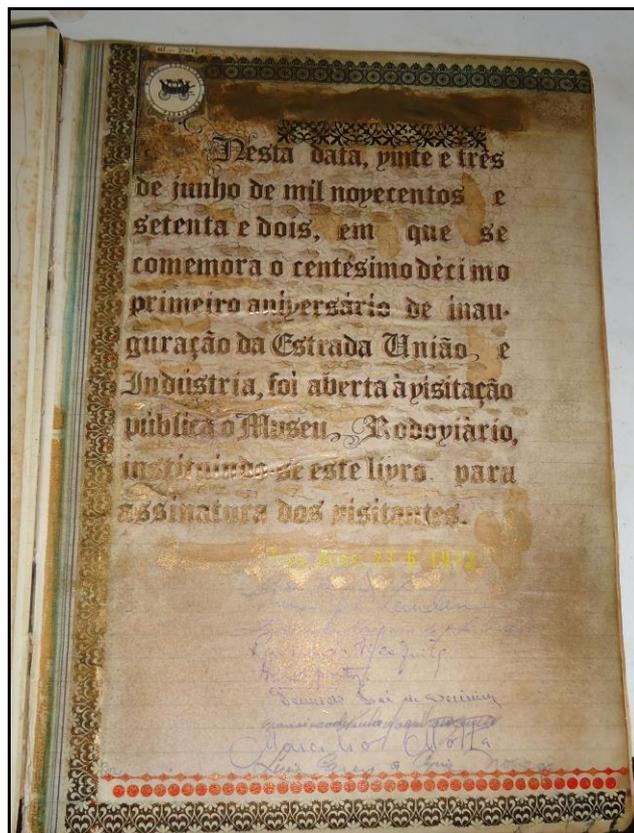


Figura 26: “Nesta data, vinte e três de junho de mil novecentos e setenta e dois, em que se comemora o centésimo décimo primeiro aniversário de inauguração da Estrada União e Indústria, foi aberta a visitação pública o Museu Rodoviário, instituindo-se este livro para assinatura dos visitantes. Três Rios, 23-6-1972.”. Fonte: Arquivo do Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

A inauguração do Museu Rodoviário contribuiu para o aumento do turismo na região, que contava e ainda conta com atrativos naturais como: as corredeiras do rio Paraibuna e a Pedra de Paraibuna, na prática da canoagem, raftim, rapel, camping e pesca. As atrações edificadas ficam por conta do Registro de Paraibuna, do Cemitério dos Barões; da Igreja de Nossa Senhora de Mont’ Serrat, edificada em 1862; da Ponte do Rio Paraibuna, construída originalmente em 1709, além do “Caminho Novo”, conhecido hoje como estrada do Paiol, aberto entre 1698 e 1704 pelo bandeirante paulista Garcia Rodrigues Paes⁹². Podemos compreender a participação do Museu

⁹² Texto obtido no site oficial da Prefeitura Municipal de Levy Gasparian, “Pontos Turísticos”, baseado no livro do historiador José Roberto Vasconcelos Nunes, intitulado “Contribuição à História Econômica de Levy Gasparian”, Edição do Autor, 2000. NUNES, José Roberto Vasconcelos. Pontos Turísticos. **Prefeitura Municipal de Levy Gasparian.** Disponível em: <<http://www.levygasparian.rj.gov.br/novo/?link=LevyGasparian/PontosTuristicos>>. Acesso em: 29 jan. 2015.

Histórico Nacional na criação do Museu Rodoviário, como uma das iniciativas de incentivo ao desenvolvimento do turismo em pequenas localidades⁹³.

Segundo Barreto (2015), após a inauguração, Bauer ficou responsável pelo museu, até o final da década de 1970. A primeira diretora do Museu Rodoviário de Paraibuna foi a museóloga Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira. Funcionária do DNER, iniciou sua carreira no Departamento com o cargo de desenhista. Segundo a própria Oliveira em entrevista (2014) “fazia roteiros históricos de estradas que iriam ser construídas ou que já existiam”. Após concluir o Curso de Museus – 1975 (arte) e 1976 (história) –, no MHN, foi convidada pelo seu chefe Mauro Viveiro de Castro do DNER para coordenar os trabalhos no Museu Rodoviário e, conseqüentemente, transferida para o Setor de Relações Públicas do Departamento. O jornal “O Cartaz” (1977, p.4) publicou a notícia: “Dra. Maria Chambarelli, Museóloga, será a diretora do Museu Rodoviário de TR”. Para a nova gestão (OLIVEIRA, 2014) havia a “noção que museu tinha que ser dinâmico”. À frente do Museu, Oliveira fez contato com municípios vizinhos, como Petrópolis e Paraíba do Sul (1977, p.4), além de incentivar a visita de crianças e excursão de colégios. O discurso utilizado na exposição do Museu Rodoviário, segundo Oliveira (2014), era falar das rodovias e da importância delas para o desenvolvimento do País, questão enfatizada na época. Nesta perspectiva, enfatizar esta modalidade de transporte (rodoviário), argumentando que facilitaria a condução de mercadorias. Além disto, destacava que o desenvolvimento do rodoviarismo se intensificou a partir do DNER. Não podemos perder de vista a ligação da direção do Museu com o DNER e sua localização no setor de Relações Públicas do Departamento.

Como Maria Chambarelli de Oliveira era servidora do DNER, localizado na Avenida Presidente Vargas, 522, no Centro do Rio de Janeiro, e o Museu Rodoviário, situado, à época, no município de Três Rios, a mesma acumulava a função do cargo de desenhista e de museóloga/coordenadora do Museu Rodoviário. Desta forma, não estava permanentemente no Museu:

[...] Eu instruí uma moça que era professora dali de perto [Três Rios] a ser uma recepcionista⁹⁴, expliquei para ela todos os detalhes iconográficos. Nós tínhamos muitas coisas, fotos do acervo, etc. Expliquei a ela tudo! E quando chegava alguém, ela conseguia mostrar mais ou menos a história do Museu Rodoviário. [...] (OLIVEIRA, 2014).

⁹³ A Prof.^a Dr.^a. Aline Montenegro Magalhães, funcionária do MHN e autora de diversas publicações, chamou a atenção na qualificação dessa pesquisa em 17 de julho de 2014, para a importância que o MHN teve para algumas localidades na década de 1960.

⁹⁴ A referida recepcionista do Museu Rodoviário era funcionária da Prefeitura de Três Rios de nome Cibele (informação fornecida pelo Alexandre Santana, Assessor de Turismo do Museu Rodoviário).

O depoimento de Oliveira (2014) deixou claro o conflito de interesses do grupo organizador do Museu Rodoviário com a instituição gestora (DNER). Sendo Oliveira museóloga, a mesma não foi dispensada dos serviços na sede (RJ), deixando no local uma profissional não qualificada para o exercício da atividade. Essa situação demonstrou que o surgimento do Museu Rodoviário só se concretizou devido a insistência dos membros da Comissão Organizadora, sendo um deles diretor-geral à época.

O Museu Rodoviário foi idealizado por seus "mentores" como veículo para divulgar as obras do Departamento e ratificar as políticas dos diversos governos em prol do rodoviarismo nacional. O museu estava subordinado ao setor de Relações Públicas. Este setor tinha a função de levar ao público, interno e externo, as realizações do DNER e conseqüentemente do próprio governo. Ter um museu na estrutura organizacional de um órgão técnico como o DNER somente caberia neste setor. Esse discurso se percebe no texto informativo de um folder do Museu, de 1978:

[...] Foi o interesse demonstrado pelo grande público, despertado por nossos valores históricos e culturais, que nos levou a edição deste folheto, onde se ensina, inclusive, como chegar até ao Museu Rodoviário, partindo da Capital do Rio de Janeiro. Pretendemos, assim, divulga-lo, mostrando o lugar que lhe cabe na formação da memória nacional, fornecendo, àqueles que o visitam, meios de compreender e assimilar as mudanças que refletem a evolução rodoviária no Brasil. Tem sido nossa preocupação levar o Museu Rodoviário a ser 'consumido' pelas diversas camadas da população, procurando conscientizá-la da importância da instituição em sua formação cultural. Fazer com que o Museu Rodoviário assuma sentido educativo e social significativo, é nossa meta, utilizando os recursos disponíveis para a 'lição das coisas', de forma dinâmica, consoante a mais moderna conceituação de Museu. Torná-lo conhecido é o maior interesse do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que assim se empenha em ir ao encontro dos anseios daqueles que mais se interessam por um dos principais setores que estruturam a união dos brasileiros – a rodovia e seu veículo. (Folder do Museu Rodoviário, 1978).

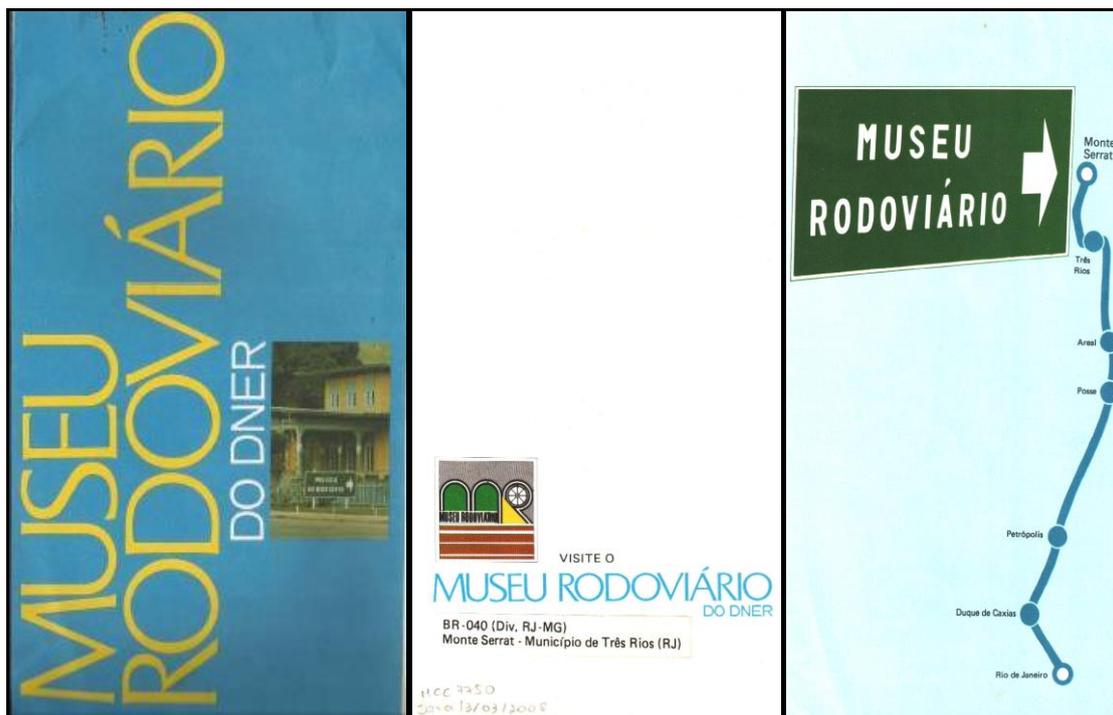


Figura 27: Folder do Museu Rodoviário, com mapa de localização, 1978. Fonte: NUMMUS/UNIRIO⁹⁵. Foto: Maria Elizabeth Parkinson e Zenilda Brasil.

O discurso adotado, no texto acima, pelo Museu Rodoviário não condizia com a sua realidade. Por mais que Oliveira tentasse manter o novo museu, o mesmo não possuía equipe para o desenvolvimento das atividades básicas de uma instituição museológica (documentação, pesquisa, comunicação, dentre outras). O museu propunha uma projeção nacional, mas sem condições estruturais.

O conceito de museu adotado no Museu Rodoviário era o mesmo utilizado no MHN. Como já mencionando, a organização do Museu Rodoviário ocorreu na gestão de Léo Fonseca e Silva (1967-1970), que adotou um “discurso modernizante, mas ainda com um forte acento conservador” (CHAGAS; GODOY, 1995, p. 45). Santos (2006, p. 59-60) afirma que nessa gestão o Museu Histórico Nacional passou a ter como base a evolução linear da história e que a mesma (história) ordenava os fatos relevantes cronologicamente. O tempo passou a ser o objeto de estudo que assumiu o sentido de

⁹⁵ Núcleo de Memória da Museologia no Brasil. “Em 2005, foram criados o Projeto de Preservação da Memória da Museologia no Brasil e o Núcleo de Memória da Museologia - NUMMUS, ambos no âmbito da UNIRIO e com o objetivo de recuperar as referências, a história e a memória dos profissionais que atuaram e defenderam a causa museológica e os museus, bem como preservar e divulgar as informações/pesquisas produzidas sobre o tema. O NUMMUS vem desde então, trabalhando na coleta de documentos, na sua preservação, em pesquisas e divulgação por meio de publicações sobre a memória coletiva da Museologia e seus profissionais. [...]”. SIQUEIRA, Graciele Karine; GRANATO, Marcus; SÁ, Ivan Coelho de. Relato de experiência: o tratamento e a organização do acervo documental do Núcleo de Memória da Museologia no Brasil, Rio de Janeiro. *Revista CPC*, São Paulo, n. 6, p. 142, maio 2008/out. 2008.

progresso. Esse conceito era nitidamente percebido no circuito expositivo do Museu Rodoviário, onde as salas são identificadas pelo tempo histórico.

O Museu Rodoviário teve poucos gestores. O último que assumiu a direção foi Alexçandro Santana⁹⁶ (1997-2009). Este teve diversos cargos e atualmente é assessor de turismo da Prefeitura de Levy Gasparian e ainda zela pela preservação da instituição. A única museóloga que o Museu teve foi a já citada Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira, que já fazia parte do corpo de funcionários do DNER. Assim, podemos perceber que nenhum profissional da área da Museologia foi contratado para os trabalhos no Museu.

2.4 A formação da coleção do Museu Rodoviário

Como mencionado anteriormente, a época da “abertura simbólica” do Museu Rodoviário, em 1961, ainda não existiam objetos suficientes para compor a coleção. Esta limitação estabelecia algumas dificuldades na abordagem da história do rodoviarismo nacional, objetivo central do museu. Existiam apenas alguns objetos oriundos da antiga Estrada União e Indústria e poucos documentos. Esta “coleção” foi formada por objetos também advindos do DNER, de doações de particulares e de outras instituições, tendo como foco central o Rodoviarismo. O livro de tombo para o registro dos objetos começou no ano de 1978, ano da chegada da primeira coordenadora/museóloga.

No ano de 1964, a Comissão Organizadora do Museu convocava empresas e colecionadores de objetos para colaborar com a constituição do acervo do novo museu. No periódico “Diário de Notícias”, na coluna de Ubiratan Silva, intitulada “Seu Repórter Rodoviário”, iniciava os pedidos de cooperação, como mostrado abaixo:

⁹⁶ Mais conhecido em Paraibuna como Neneco. Desde 1993, quando entrou para o serviço público como guarda municipal, foi convidado para trabalhar no Museu, como recepcionista (cargo comissionado), pelo então prefeito Joel da Silva Maia (PMDB). Desde então, está envolvido com o Museu Rodoviário. Já foi recepcionista, diretor e hoje é assessor de turismo da prefeitura. Em entrevista dada ao site “Mapa de Cultura” da Secretaria de Cultura do Estado do Rio de Janeiro, sem data, Neneco mostra sua veia artística: “Além de mestre da Folia de Reis Estrela da Manhã, trabalha no Museu Rodoviário há 20 anos, sabe tudo sobre a história do município e faz cerâmicas e esculturas em terracota, madeira e sucata. Também é restaurador de imagens sacras, há 20 anos. Já contribuiu para manter a beleza de imagens da igreja de Mont Serrat, entre outras restaurou a escultura de São Sebastião, feita em madeira, com mais de 150 anos, e mais três imagens em gesso, mais novas, de autor desconhecido. Atualmente, está recuperando dois anjos italianos de madeira com *papier-marché*, policromados, com pintura a ouro, de mais de 200 anos. Também já restaurou imagens das igrejas de Santa Rita da Jacutinga e Santa Bárbara do Monte Verde, ambas em Minas Gerais”. RIO DE JANEIRO (Estado). Secretaria de Estado de Cultura. Neneco. **Mapa de Cultura**. Disponível em: <<http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/neneco>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

[...] O Museu Rodoviário Nacional necessita e espera contar com a colaboração das empresas e dos colecionadores, para a constituição de seu acervo. Procurando prestar auxílio à Comissão Organizadora. 'O Seu Repórter Rodoviário' inicia hoje uma campanha para arrecadar peças que serão incorporadas ao patrimônio do Museu Rodoviário Nacional. Carruagens, ônibus e automóveis antigos, tanto em tamanho normal como em miniatura; motores a explosão; marcos rodoviários; mapas e roteiros; livros sobre estradas e automobilismo; emblemas das empresas automobilísticas; transportadoras, bem como outras peças, são necessários ao Museu Rodoviário Nacional. As empresas e pessoas que quiserem fazer qualquer doação, podem comunicar-se por carta ou telegrama com este colunista, que providenciará a arrecadação do material. Todas as doações feitas serão publicadas nesta coluna, com a divulgação dos nomes e endereços dos respectivos doadores. O Museu Rodoviário Nacional quer comprar o carro mais antigo existente no Brasil, seja qual for o seu estado atual. Os interessados devem escrever a este repórter, enviando as características e fotografias do veículo. CORRESPONDÊNCIA: Ubiratan Silva – 'O Seu Repórter Rodoviário' – Agência Central do 'Diário de Notícias' – Avenida Almirante Barroso, 4 – Loja – Rio de Janeiro." (Diário de Notícias, 10 jun. 1964, p. 6).

Interessante notar que pela primeira vez surgiu o termo nacional associado ao Museu Rodoviário de Paraibuna. Para Lewis (2004, p. 3-4), os museus nacionais contribuíram para a conscientização e identidade nacional, desenvolvidas, inicialmente na Europa, reconhecendo que esses museus eram instituições apropriadas para preservar o patrimônio de uma nação. No Jornal do Brasil do mesmo ano as solicitações para a formação do acervo do museu continuaram:

[...] Para que o museu rodoviário possa ter um acervo à altura da originalidade da idéia de sua criação, é indispensável que haja contribuição de particulares, através de doações de diversas formas. Há mesmo quem afirme que sem esta colaboração a idéia não poderá concretizar-se. (JB, 24 out. 1964, p. 3)

A noção de objeto nesse momento é a mesma adotada pelo MHN na gestão de Léo Fonseca, que segundo Oliveira (1996, p. 78-79) "tem a importância de preservar o presente que adquirirá valor histórico no futuro. O valor virá com o tempo, quando o objeto passar a ser antigo". Como forma de estimular as doações, os jornais de grande circulação da época já divulgavam como seria o museu:

O museu rodoviário terá várias seções destinadas a documentar a evolução dos transportes rodoviários através dos anos, em todo o mundo, em geral, e no Brasil, particularmente. [...] Terá as seguintes acções: evolução dos meios de transportes (desde a rêde, a cadeirinha, o carro de boi, a tropo, até o primeiro automóvel), história das pontes, que apresentará a evolução das técnicas de construção, história dos marcos quilométricos, pavimentação, história da roda, etc. Como curiosidade [...] serão apresentadas maquetas de uma ponte de bambu construída em Java, uma das primeiras do mundo, e de uma

ponte construída sôbre o Reno por Júlio César, em 49 a.C; um marco quilométrico da Estrada União e Indústria, com a marcação em léguas; diversos tipos de rodas de épocas diferentes; e a evolução de máquinas rodoviárias até nossos dias. [...] (JB, 24 out. 1964, p. 3).

Segundo Barreto (2015), que colaborou com a organização do Museu Rodoviário, a ideia de captar objetos em outras instituições culturais partiu dela, e rapidamente foi aceita por Gustavo Bauer, um dos mentores do Museu Rodoviário. Assim, ocorreu com a cadeirinha de arruar do Museu Histórico Nacional e com a diligência Mazeppa, do Museu Imperial.

Segundo o museólogo Cícero de Almeida (1998, p. 258), a cadeirinha de arruar do MHN é de procedência desconhecida. Foi cedida ao Museu Rodoviário em 1970. O objeto também conhecido com “Serpentina” era utilizado para transportar apenas uma pessoa, conduzida por dois carregadores. Quanto à diligência Mazeppa, existem diversas versões para o surgimento desse veículo.



Figura 28: Uma “cadeira de arruar”, ou liteira, utilizada mais comumente nos centros urbanos, foi doada pelo Museu Histórico Nacional ao acervo do museu de Levy Gasparian e é a peça mais antiga da coleção, datada do século XVIII. Fotos: Henrique Magro.

No Livro “Acheugas à História do Rodoviarismo no Brasil”, da coordenadora do Museu Rodoviário, Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira, afirma que:

Das três diligências (Traviata, Favorita e Mazeppa), a última é a única existente. Encontrada em setembro de 1936, pelo Eng^o. Philúvio de Cerqueira Rodrigues, encarregado, à época, da reconstrução e conservação da Estrada União e Indústria, na Fazenda da Engenhoca, em Areal. De propriedade da Sra. Ignácia Gouveia Weinschenck, que doa ao DNER, como condição de ser a mesma entregue ao Museu Rodoviário, quando implantado. (1986, p. 117 [nota 4])

A diligência Mazeppa pertence ao Museu Imperial, seu fiel depositário. Inicialmente o objeto pertencia ao antigo Museu Histórico de Petrópolis, extinto pelo Decreto-Lei Nº 22, de 30 de julho de 1940. (Museu Imperial. Protocolo Nº 83, 1940, fl. 1), que transferia para o recém-criado Museu Imperial⁹⁷ todo o seu acervo. Na relação dos objetos transferidos constava: “uma diligência ‘Mazzeppa’ do serviço Areal-Entre-Rios. Dimensões: Comp.: 3,20. Alt.: 2,35. Larg.: 1,95. Conservação: Rêgular. Valor: 3:000\$00” (Museu Imperial. Protocolo Nº 83, 1940, fl. 1). De origem inglesa, comprada por Mariano Procópio para compor a frota da Companhia União e Indústria, para circular na estrada de mesmo nome. É o objeto mais emblemático da coleção.



Figura 29: Diligência Mazeppa registrada sob o Nº 1542/40 no Livro de Registro Geral do Museu Imperial. Em comodato ao Museu Rodoviário desde 1970. “Uma diligência preta e amarela, de grandes rodas raiadas, com capacidade para 14 passageiros. Nas laterais do compartimento de passageiros, [...] ao centro do veículo, há uma faixa com a inscrição que indica o percurso original: Petrópolis- Juiz de Fora. Nas portas, abaixo dessa faixa, em letras maiúsculas, está pintada a palavra ‘MAZEPPA’”. (CHAGAS; STORINO, 2008, p. 479). Foto: Zenilda Brasil.

Ainda de acordo com Barreto (2015), a diligência Mazeppa, à época da inauguração do Museu Rodoviário (1972), não estava em exposição no Museu Imperial. Devido às boas relações de amizade com o então diretor do Museu Imperial, Lourenço Luiz Lacombe⁹⁸ pediu, como chefe da Divisão de Planejamento e Organização do

⁹⁷ Criado em 29 de março de 1940, pelo Decreto-Lei nº 2.096, do presidente da República Getúlio Vargas. (Site oficial do Museu Imperial. Disponível em: <<http://www.museuimperial.gov.br/historico-a-personagens/2051-historico-a-personagens.html>>. Acesso em: 01 fev. 2015).

⁹⁸ Nasceu a 7 de abril de 1914 no Rio de Janeiro, onde também faleceu a 29 de agosto de 1994. Professor e funcionário público federal. Estudou no célebre Colégio Jacobina, mantido por sua família, em seguida no Colégio Rezende, concluindo Biblioteconomia em 1939. Foi ainda jovem para Petrópolis-RJ, juntando-se ao

Museu Histórico Nacional, o objeto emprestado, para compor a exposição inaugural do Museu Rodoviário, uma vez que, era representante do MHN no processo de organização do futuro Museu. Em ofício de Nº 452, de 20 de abril de 1970, o então diretor do Museu Histórico Nacional, o Sr. Léo Fonseca e Silva, solicitava e formalizava o pedido de empréstimo ao diretor do Museu Imperial, como demonstrado abaixo:

De acôrdo com o entendimento prévio entre V.Exª e o chefe da Divisão de Planejamento do Museu Histórico Nacional, D. Auta Rojas Barretos Phebo, vimos solicitar a V. Exª o empréstimo da 'Mazzeppa' [sic] veículo que irá constituir peça de alto interêsse para os futuros visitantes do Museu Rodoviário, em Paraibuna, Rio de Janeiro, a ser inaugurado aos dias 23 do mês de junho próximo. Deus Guarde a Vossa Excelência. Léo Fonseca e Silva (Museu Imperial, Protocolo Nº 244, 02 maio 1970).

O pedido de empréstimo da "Mazzeppa" foi encaminhado pelo diretor do Museu Imperial (MI) ao então ministro de Estado da Educação e Cultura, o senador Jarbas Gonçalves Passarinho. Segundo Lacombe, em ofício, de Nº 248 de 29 de abril de 1970, dirigido ao então ministro, havia um impedimento à época, no regimento interno do Museu Imperial, no art. 43 sobre o empréstimo de objeto histórico, mas que, devido à solicitação do diretor do Museu Histórico Nacional e o mesmo (Lacombe) ter participado de reuniões acerca da organização do Museu Rodoviário, pediu ao ministro um parecer, com o demonstrado abaixo:

Tenho a honra de transmitir a V.Exª cópia do ofício que me foi enviado pelo Diretor do Museu Histórico Nacional. [...] A viatura solicitada é a diligência Mazzeppa [sic], que serviu nos fins do século XIX e princípios do atual para transporte de passageiros [...] O veículo [...] é o último remanescente da frota daquela empresa [Companhia União e Indústria], não se encontrando, no momento exposto ao público pela impossibilidade de ser aberta a Sala das Viaturas, em face da carência de funcionários [...] Nêste têrmos, considero perfeitamente razoável o empréstimo solicitado, pois que ficará a diligência sob a guarda do Museu Histórico Nacional, que conservará no ambiente próprio [...] V. Exª, entretanto, determinará o que julgar mais acertado. Lourenço Luiz

grupo que iniciara o Museu Imperial, tornando-se discípulo e admirador de Alcindo Sodrê, o fundador e 1º diretor da instituição. Na Casa trabalhou por meio século, primeiro como Pesquisador Especializado (1940-1946); em seguida chefe da Divisão de Documentação (1946-1967) e diretor (1967-1990). Professor de História do Brasil na Faculdade de Filosofia da Universidade Católica de Petrópolis, Universidade Católica de Petrópolis e nos seguintes educandários: Instituto Carlos A. Werneck, Colégio Notre Dame de Sion, Liceu Municipal Prefeito Cordolino Ambrósio, Colégio São Vicente, Colégio São José e Colégio Estadual Washington Luís, todos na mesma cidade. Estudioso da disciplina que lecionava, era um especialista em 2º Reinado e entusiasmado pesquisador da História de Petrópolis, cidade que amava e pela qual trabalhava com sua invejável cultura e capacidade profissional e intelectual. Presidente do Conselho Municipal de Cultura de Petrópolis e Conselheiro do Museu de Armas Ferreira da Cunha. **COLÉGIO BRASILEIRO DE GENEALOGIA. Galeria de Associados: Lourenço Luiz Lacombe.** Disponível em: <<http://www.cbg.org.br/novo/colégio/historia/galeria-socios/lourenco-luiz-lacombe/>>. Acesso em: 14 fev. 2015.

Lacombe. Diretor. (Museu Imperial, Protocolo Nº 244, 02 maio 1970, p. 1-2).

Em 15 de junho do mesmo ano (Processo. 221.359/70-IM/MinC), nos termos do Parecer 204/70, o ministro Jarbas Passarinho, em consultoria jurídica, de acordo com os pronunciamentos da Diretoria do Patrimônio Histórico Nacional e do Museu Imperial, autorizava a cessão, por empréstimo, por parte do MI, ao MHN, para compor a exposição do Museu Rodoviário. (Museu Imperial, Protocolo Nº 244, 02 maio 1970). Em ofício Nº 3780, de 17 de julho de 1970, em resposta à solicitação do diretor do Museu Imperial veio a resolução do ministro da Educação e Cultura, publicada no Diário Oficial da União de 29 de junho do mesmo ano:

Em nome do senhor Ministro tenho o prazer de comunicar-lhe que, em atenção ao seu pedido formulado através ofício nº 248/70, de 29-4-70, Sua Excelência autorizou a cessão, por empréstimo, por parte desse Museu da viatura histórica pretendida pelo Museu Histórico Nacional, para constituição do Museu Rodoviário. Ildélio Martins. Subchefe do Gabinete do Ministro. (D.O.U., Seção I, Parte I, p. 4759).

De acordo com Barreto (2015), diante da empolgação em adquirir objetos para a exposição do Museu Rodoviário, não foi pensado como a “Mazeppa” entraria na sala do Museu. Segundo ela, foi necessário quebrar uma parede para que a diligência pudesse compor a sala de exposição. Desta forma, a “Mazeppa” não tem como ser retirada desse espaço, sem o mesmo processo.

A diligência Mazeppa foi alvo de inúmeras disputas: primeiro para o seu retorno ao Museu Imperial, para compor a Sala das Viaturas em 1973; segundo pela retirada da diligência para constituir o Museu Postal dos Correios em 2005. Segundo Chagas e Storino:

A Diligência Mazeppa do Museu Rodoviário é, sem dúvida, o seu objeto de impacto, a sua peça de referência e resistência. Por ela, a comunidade do distrito de Mont Serrat é capaz de se pôr em armas; ela é âncora de aspectos fundadores da memória social da região; ela é a identidade do museu e o museu, por seu turno é a principal referência cultural do distrito de Mont Serrat e, quiçá, do município de Levy Gasparian. (2008, p. 283-284).

Existem no Centro Cultural de Goianá (MG) veículos, que segundo a secretária de Turismo e Cultura da cidade⁹⁹, Ana Santiago, são diligências que foram utilizadas na

⁹⁹ Goianá é a localidade onde a mãe de Mariano Procópio Ferreira Lage era proprietária da Fazenda Fortaleza. O município se encontra situado na Zona da Mata de Minas Gerais, distante de Juiz de Fora 36 Km e possuindo uma área de 153,3 Km², com território desmembrado do município de Rio Novo, em 21 de

Estrada União e Indústria, em fins do século XIX e início do XX. Esses meios de transportes, à tração animal, provavelmente circularam na Estrada União e Indústria, mas não podem ser classificadas como diligências, pois não possuem as mesmas características. Todos os veículos são abertos, muito similares aos trolés, breaks e faetons, como demonstrado nas figuras abaixo:



Figura 30: Veículos, localizados no Centro Cultural de Goianá, na Zona da Mata Mineira. Fotos: Raymundo P. Neto.

Mas a Mazeppa ainda faz parte do imaginário coletivo da população local e adjacente. A diligência em questão, ou a alusão a ela, configura inúmeras representações oficiais, desde o folder do Museu Rodoviário até os símbolos dos brasões das cidades próximas.

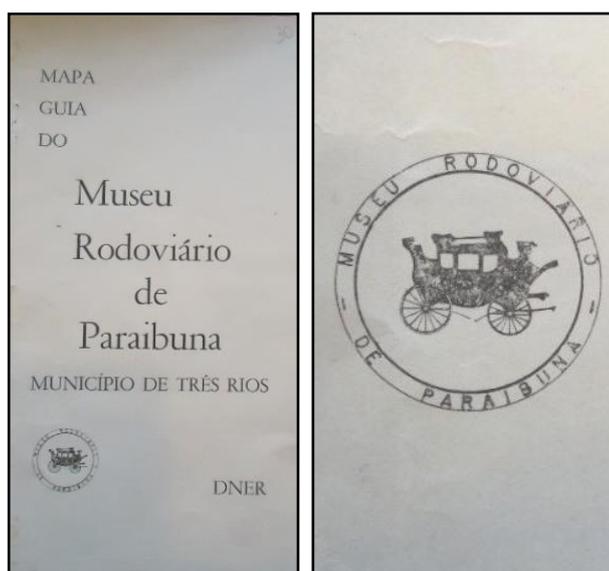


Figura 31: Folder do Museu Rodoviário na década de 1980. Detalhe para a Diligência Mazeppa. Fonte: Arquivo Central do IPHAN. Foto: Zenilda Brasil.

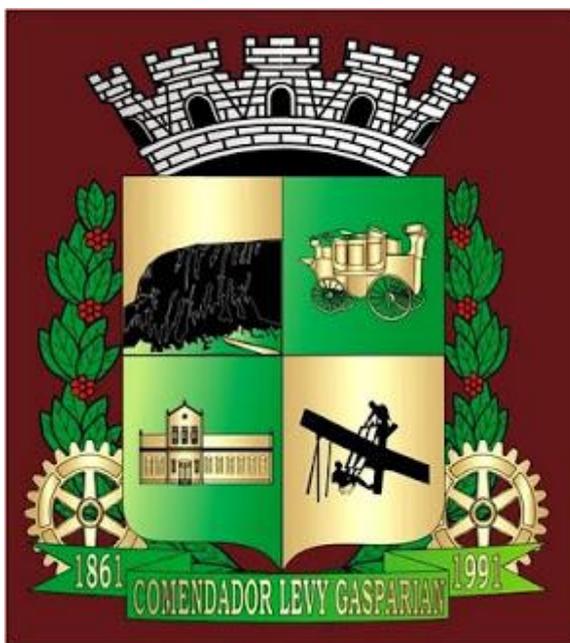


Figura 32: Brasão histórico do bairro Centro no 1º Distrito e sede do Município de Comendador Levy Gasparian¹⁰⁰



Figura 33: Brasão histórico de Monte Serrat, no 2º Distrito do Município de Comendador Levy¹⁰¹

¹⁰⁰ Os brasões simbólicos criados pelo caput do presente artigo [Art. 1º parágrafo único], de autoria do heraldista e historiador José Roberto Vasconcelos Nunes, ficam denominados simplesmente “brasões históricos”. [...] O brasão histórico criado pelo Inciso I do Art. 1º da presente Lei, referente ao bairro Centro, no 1º Distrito e sede do Município. [...] Simbologia histórica: escudo representativo da herança heráldica do Brasil Império; o verde, na parte superior do escudo, simboliza a antiga riqueza agrícola do café e da cana-de-açúcar do atual 1º Distrito; o Palacete do Barão do Piabanha, principal patrimônio remanescente do período imperial e legado de seu primeiro proprietário ao povo gaspariense como escola pública; o campo de vermelho, da parte inferior do escudo, simboliza a força de determinação que fez da antiga Serraria sede do Município; a carruagem Mazeppa simboliza as rodovias que passam pelo território gaspariense e a pioneira delas, a Estrada União e Indústria que seguia o Rio Paraibuna em toda a sua extensão no território gaspariense, representado pela faixa ondulada, ambos em ouro, símbolo de riqueza e progresso; a coroa mural em prata símbolo de vila, a que foi originalmente elevado o povoado de Serraria, em 1955, e, o listel, em verde, também cor simbólica da esperança, traz o nome da localidade histórica que representa.”. RIO DE JANEIRO (Estado). Lei Nº 648, de 24 de junho de 2009. Institui os brasões históricos das localidades que menciona e dá outras providências. **Leis 626 a 678 2009**. Rio de Janeiro, p. 69, 24 jun. 2009. Listel: em verde, cor da esperança, tendo em letras de ouro, cor da força, trás o nome do Município, entre o ano da fundação de Serraria, atual Centro da cidade – 1861, e o da realização do plebiscito e criação do Município – 1991. Suportes: Os ramos de café relembram a principal atividade econômica da região no século XIX e que originou o surgimento e consolidação dos três primitivos núcleos de povoamento e urbanização do Município: Paraibuna (Mont Serrat), Serraria (Centro de Levy Gasparian) e Barra Longa (Afonso Arinos). As rodas denteadas de engrenagem simbolizam a atual vocação e base econômica do Município, a indústria. RIO DE JANEIRO (Estado). Lei Nº 648, de 24 de junho de 2009. Institui os brasões históricos das localidades que menciona e dá outras providências. **Leis 626 a 678 2009**. Rio de Janeiro, p. 69, 24 jun. 2009. Disponível em: <levygasparian.rj.gov.br/novo/LeisMunicipais/pdf/leis-2009.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2015.

Imagem: Disponível em: <http://jrdevasconcelos.blogspot.com.br/2010/10/normal-0-21-false-false-false.html>. Acesso em: 20 fev. 2015.

¹⁰¹ “[...] Os brasões simbólicos criados pelo caput do presente artigo [Art. 1º parágrafo único], de autoria do heraldista e historiador José Roberto Vasconcelos Nunes, ficam denominados simplesmente ‘brasões históricos’. [...] [Art. 2º] O brasão histórico criado pelo Inciso II do Art. 1º da presente Lei, referente a Mont Serrat, no 2º Distrito do Município. [...] Simbologia histórica: escudo representativo da herança heráldica do Brasil Império; o 1º quartel evoca o Caminho Novo, destinado ao escoamento do ouro diretamente de Minas Gerais ao Rio de Janeiro, aberto nos primeiros anos do século XVIII e que tinha na Pedra de Paraibuna um



Figura 34: Brasão da cidade de Juiz de Fora¹⁰²

referencial geográfico, daí a sua representação em ouro, sob céu de azul, e o verde, na base representando as matas virgens cortadas por aquele caminho; o 2º quartel, o campo em ouro representa a importância de Mont Serrat como núcleo comercial no século XVIII, tendo a representação da primeira Capela de N. S. do Mont Serrat, em sua cor; o 3º quartel, também em ouro, mostra Mont Serrat como movimentado ponto comercial devido as lavouras de cana-de-açúcar e café no século XIX, trazendo, estilizada, a primitiva ponte inaugurada por D. Pedro I em 1824 sobre o Rio Paraibuna, e este evocado em faixa ondulada em azul; e no 4º quartel, em verde, representando o apogeu do ciclo do café na região, período que fez do povoado Freguesia e Distrito, e a carruagem Mazeppa, em ouro, ainda hoje guardada no Museu Rodoviário; sob o escudo, listel de verde, com a inscrição 'Mont Serrat' em letras de ouro; e, sobre o escudo, a coroa mural símbolo de vila". RIO DE JANEIRO (Estado). op. cit.

Imagem: Disponível em: <<http://filhosdealgo.blogspot.com.br/2010/11/heraldica-de-dominio-brasao-de-armas-de.html>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

¹⁰² O professor Dr. Almir de Oliveira é o autor do projeto do brasão. Foi executado pelo professor Alberto Lima e aprovado pela Câmara e o Executivo. BRASÃO de Juiz de Fora. **Juiz de Fora Ontem e Hoje**. Disponível em: <http://juizdeforasempre.comunidades.net/index.php?pagina=1825176598_02>. Acesso em: 20 fev. 2015. "Escudo português cortado em três faixas horizontais. A parte superior, dividida em três colunas, formando três campos; à esquerda, em um fundo vermelho, um gibão bandeirante de ouro, vestimenta típica dos bandeirantes paulistas. É peça heráldica figurante em grande número de brasões paulistas, mineiros e matogrossenses, sempre a evocar a passagem do bandeirante como desbravador ou civilizador; ao centro, em um fundo azul, o monumento ao Cristo Redentor, de ouro, é antigo símbolo da cidade e já figurava nos brasões anteriores a evocar o sentido cristão de nossa civilização; à direita, em um fundo vermelho, o símbolo da Justiça, de ouro, - um gládio batalhante sobreposto a uma balança - evoca o juiz de fora, de cujo cargo se tirou o nome da cidade. Na parte média, em campo verde, uma diligência, puxada por um cavalo, ambos de prata. A diligência simboliza a Cia. União e Indústria, [...], empreendimento que teve profundas conseqüências na vida de Juiz de Fora e de toda região percorrida pela estrada. Na parte inferior do campo em azul, um rio de prata ondado de negro, é o Paraibuna, [...]. Sua importância principia quando Garcia Rodrigues Paes toma seu curso como roteiro para o Caminho Novo. Depois, ao mesmo tempo, que serve à cidade como fator de saneamento, tornou-se fonte de riqueza e de progresso, alimentando as turbinas da Cia. Mineira de Eletricidade e acima deste, uma faísca de prata, que evoca o pioneirismo de Bernardo Mascarenhas e da Cia. Mineira de Eletricidade, que introduziram na cidade a primeira usina hidrelétrica da América do Sul, ponto de partida para a transformação da sociedade agrária e comercial e sociedade fabril. Como suportes, dois ramos de café frutados, nas suas cores. Abaixo do escudo, listel em vermelho com a divisa 'Pro Patria et Urbe' [pela pátria e pela cidade] e as datas 1701-1850, de prata que recordam, respectivamente, o início da abertura do Caminho Novo e a criação do Município. Encimando o escudo, a coroa mural de prata, com cinco torres, que simboliza a categoria política de Juiz de Fora - cidade". BRASÃO de Juiz de Fora. **Prefeitura de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/cidade/brasao.php>>. Acesso em: 28 fev. 2015.

No sesquicentenário da Estrada União e Indústria (2011), ela (Mazeppa) é mais uma vez lembrada:



Figura 35: Brasão comemorativo do 150º ano da Estrada União e Indústria¹⁰³

Do Departamento de Estrada de Rodagem de São Paulo (DER/SP), através do Decreto de 3 de março de 1972, autorizado pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (D.O., 1972, p.3), assinado pelo governador de Estado Laudo Natel, e pelo

¹⁰³ Este brasão foi concebido por Ricardo Sartine Fernandes de Oliveira e desenhado por Mario Cleber Pereira da Silva para comemorar o sesquicentenário da Estrada União e Indústria em 2011. “Descrição: Escudo português, tendo no Chefe (parte superior) em sinople [blau] (azul), a serra do Taquaril simbolizando a paisagem da terra fluminense e sobre onduladas montanhas da serra de Marmelos que simbolizam a paisagem da terra mineira. Campo principal: em goles (vermelho) [sic] representação simbólica das diversas Pontes da Estrada União & Indústria, de prata [branco], em sua apresentação primitiva, (superestrutura de madeira) e os pilares em pedra (ainda os primitivos). Sobre a ponte uma Carruagem denominada Mazeppa, Petrópolis a Juiz de Fora, muito utilizada pela Cia União & Indústria, tirado por quatro cavalos. A Estrada União & Indústria é representada esquematicamente em uma única faixa onduladas de sable (negro) e prata [branco]. Ponta [parte inferior]: representado pelas bandeiras do Estado do Rio de Janeiro [blau – azul] e do Estado de Minas Gerais [gules – vermelho]. Elementos externos: Coroa de Dom Pedro II, Imperador do Brasil (1840-1889) responsável pela concessão para construção e exploração da Estrada União & Indústria pelo Comendador Mariano Procópio. Suportes: Ramos de café [sinople – verde à direita] frutados [em goles – vermelho] e fumo [sinople – verde à esquerda], evocando a atividade econômica mais importante da região até o primeiro quartel do século XX. Listel de goles (marrom) [vermelho], com as seguintes inscrições em jalne [sable] (negro). À direita: 1861 – Ano em que foi inaugurada a Estrada União & Indústria. À sinistra: 2011 – Ano em que completa a Estrada União & Indústria, 150 anos de inauguração, no tronco principal passando pelos municípios de Petrópolis, Areal, Três Rios, Comendador Levy Gasparian, Simão Pereira, Matias Barbosa e Juiz de Fora. Centro: Estrada União & Indústria – O nome da Estrada”. OLIVEIRA, Ricardo Sartine Fernandes de. **Símbolos da Estrada de Rodagem União e Indústria.** Disponível em: <<http://ricardosartine.blogspot.com.br/2012/07/simbolos-da-estrada-de-rodagem-uniao-e.html>>. Acesso em: 16 fev. 2015. Houve alguns equívocos quanto aos esmaltes heráldicos. Em heráldica não existe a cor marrom. Imagem: Ricardo Sartine.

secretário dos transportes Paulo Salim Maluf, foi doado “uma locomotiva da Marca Orestein & Koppel, com 19 vagonetas e um aparelho de alidade completo para o levantamento topográfico da marca Carl Zeiss, Nº 20.80”. A locomotiva foi utilizada para transportar brita para as estradas de rodagem. O DNER autorizou a retirada de pedras de macadame da estrada de Inhomirim para compor o cenário do museu.



Figura 36: Calçamento de macadame da Estrada de Inhomirim e fixada à parede, reprodução da Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro de 1767. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

A coleção do Museu Rodoviário, que aos poucos começava a se formar, possuía objetos, na sua maioria do século XX, fruto da evolução industrial. Eram e ainda são motocicletas, automóveis, caminhões, jipes, miniatura de carros, engrenagem de motores, peças que diferiam dos objetos encontrados nos grandes museus do País, na década de 1970, com acervos que ainda remetiam aos séculos anteriores. Os critérios de aquisição do Museu Rodoviário seguiu a orientação museológica adotada pelo MHN, no período da gestão do diretor Léo Fonseca e Silva. Segundo Oliveira (1996, p.79), nesse momento, “também é patente a preocupação em mostrar através dos objetos, a evolução da técnica e da ciência”, sem contar a tendência de apresentar o acervo de forma cronológica.

Os objetos do Museu Rodoviário contam a história de estradas como a União e Indústria (1861), marco na Engenharia Civil no Brasil Império pelo novo método utilizado – o macadame hidráulico–, assim como, a Rodovia Rio-Petrópolis (1928) por ter sido a primeira a ser asfaltada no País, além de outras que tiveram importância para o desenvolvimento político e econômico do Brasil. Os meios de locomoção terrestres também foram contemplados. São objetos de valor histórico, dos séculos XIX e XX, que na sua maioria contemplam as áreas das Engenharias Civil e dos Transportes e que fazem parte do universo da Ciência e da Tecnologia (C&T), pelas suas especificidades. Estão inseridos em um período da história que envolve a industrialização brasileira, pois são objetos fabricados em séries. Artefatos, transportes de carga e de passageiro. A coleção dos transportes de maiores dimensões está exposta na parte externa do Museu, na qual são enfatizadas, através de placas de identificação, a função do objeto, o local de atuação e seus fabricantes. No Anexo H, a coleção do Museu na íntegra.

A definição de objetos de C&T é bastante complexa, pois reúne os conceitos de ciência e tecnologia que são alvos de constantes debates. Segundo Granato e Câmara (2008, p.172), considera-se ciência como um “conjunto de conhecimentos e de investigações com um suficiente grau de generalidade para resultar em convenções concordantes e relações objetivas baseadas em fatos comprováveis”, e tecnologia como o “estudo dos processos técnicos, naquilo que eles têm de geral e nas suas relações com o desenvolvimento da civilização”. Vargas (1994, p.15-6) afirma que técnica é “uma habilidade humana de fabricar, construir e utilizar instrumentos. É tão antiga quanto a humanidade” e que tecnologia “só pode ter vigência depois do estabelecimento da Ciência Moderna [...] é um saber que, apesar de teórico, deve necessariamente ser verificado pela experiência científica”.

A maioria dos objetos que compõem o acervo do Museu Rodoviário passou por esse processo de experimentação. Não o objeto em si, mas o método que permitiu chegar ao estágio atual. Como fabricar um rolo compressor a vapor, por exemplo, se o método não tivesse sido testado, experimentado e aperfeiçoado por James Watt¹⁰⁴?

¹⁰⁴ A invenção da máquina a vapor é atribuída ao mecânico inglês Thomas Newcomen, que em 1698 criou uma máquina para drenar a água acumulada nas minas de carvão. Patentada em 1705, ela foi aperfeiçoada pelo mecânico escocês James Watt em 1765. Seu invento serviu para mecanizar toda a indústria da época. A energia a vapor substituiu com muitas vantagens as energias muscular, hidráulica ou eólica (a partir do vento) até então utilizadas para movimentar as máquinas. Em 1814, o inglês George Stephenson criou a locomotiva a vapor, revolucionando os transportes sobre trilhos. JORNAL EDUCATIVO. **Quem inventou a máquina a vapor?** Disponível em: <http://www.klickeducacao.com.br/bcoresp/bcoresp_mostra/0,6674,POR-673-6671,00.html>. Acesso em: 26 fev. 2015.

Identificamos que a exposição do museu não possibilitava a crítica do rodoviarismo, mesmo porque o seu objetivo era divulgar os feitos progressistas dos governos em prol do desenvolvimento rodoviário. Outro aspecto que nos chamou a atenção é a inexistência do fator humano (trabalhador/passageiro) na exposição. O discurso estava totalmente voltado para a materialidade tecnológica do rodoviarismo, sem levar em consideração o seu principal elemento: o homem.

No Museu Rodoviário é possível encontrar, além de documentos e fotografias, algumas das máquinas usadas na construção da Estrada União e Indústria, Rio-São Paulo assim como, o primeiro rolo compressor do País, importado da Alemanha por Mariano Procópio para pavimentar a estrada, pois não existia no Brasil tal maquinário; um escafandro, que segundo informações do próprio Museu, foi utilizado nas sondagens de rios para construção de pontes durante a construção da União e Indústria, contando com sapatos de chumbo, para que o operário conseguisse se manter debaixo da água, o equipamento pesa 83 quilos e o ar era bombeado através de um compressor manual de madeira, muito pesado; alguns dos marcos de pedra, antecessores das placas de sinalização, equipamentos utilizados pelo DNER para construção de estradas.

Diante dos esforços realizados tanto do MHN, como do DNER, de instituições culturais e de particulares, foi formada a coleção do Museu Rodoviário de Paraibuna.

Todos os objetos do acervo eram expostos, pois não havia espaço para uma reserva técnica. O ambiente também não era climatizado e a conservação dos objetos era feita em uma sala no segundo pavimento do prédio.

2.5 Proposta Museográfica do Museu Rodoviário

A exposição inaugural era dividida em dois módulos bem definidos. O primeiro tratava do emprego da força humana, de tração animal e de carga e o segundo era marcado pelo início da utilização da máquina de combustão, o vapor e a eletricidade.

A publicação sem data e intitulada “Um Giro no Passado”¹⁰⁵, localizada no Arquivo Central do IPHAN (RJ), apresentava o circuito da exposição do Museu Rodoviário.

¹⁰⁵ A referida publicação, “Um giro no passado: entre cartazes, miniaturas e equipamentos de antigos veículos e motoristas”, foi localizada junto aos documentos da “Série Inventário. Comendador Levy Gasparian, RJ. Estação Rodoviária de Paraibuna. Notação: I.RJ- 0188.01. Título do dossiê: Histórico e

Logo na entrada do museu (primeiro pavimento), os visitantes encontravam um painel com a fotografia do local no tempo em que ainda funcionava como posto de Muda.

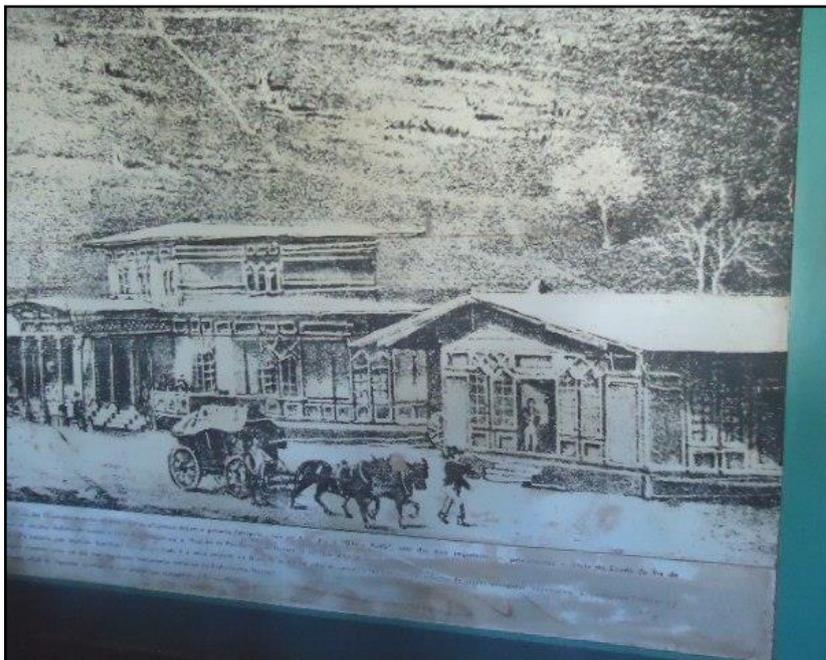


Figura 37: Painel localizado na entrada do Museu. Estação de Muda “Parahibuna”. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

Na sala 2, painéis mostravam estradas e meios de transporte de tempos remotos, além de mapas com as principais rotas brasileiras dos séculos XVII, XVIII e XIX. Compunha também o cenário, maquete do Monumento aos Tropeiros e uma Serpentina do século XVIII (MHN).



Figura 38: Maquete do “Monumento ao Tropeiro”. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

Na sala 3, um painel exibia o mapa da Província do RJ com os três caminhos de Minas Gerais. Uma fotografia do terceiro caminho que foi construído por Bernardo de Proença em 1724. Ao lado, uma alusão à famosa Via Ápia romana. O cenário era ainda composto por mapas, gravuras e textos relativos ao ciclo do ouro e ao Caminho Novo de Minas. Painel com o Monumento a Fernão Dias erguido em Pouso Alegre (MG), na Rodovia que tem seu nome, construída pelo DNER; outro painel em homenagem a Tiradentes, que trabalhou como guarda do Caminho Novo, mostrando o Monumento erguido pelo DNER, em Ressaquinha (MG) (BR 135). No chão da sala, pavimentação de pedras do Caminho Novo.

A sala 4 referia-se à construção da Estrada União e Indústria, ilustrada com fotografias de Mariano Procópio e de D. Pedro II. Duas vitrines expunham documentos sobre a Companhia União e Indústria e junto delas a diligência Mazeppa.



Figura 39: Fotografia emoldurada de D. Pedro II. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil



Figura 40: Fotografia emoldurada de Mariano Procópio Ferreira Lage. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil

A sala 5 era dedicada ao século XX. Nela estavam expostos documentos da antiga Rio-Petrópolis, fotografia de Washington Luís e da construção da primeira Rio-São Paulo. Uma maquete mostrava as várias fases da construção de uma estrada, com detalhes de aerofotogrametria, detalhamento, terraplanagem e pavimentação.



Figura 41- Painel demonstrativo das etapas para a construção de uma estrada. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

No segundo andar, as crianças poderiam encontrar um autorama e uma coleção de miniatura de carros antigos.



Figura 42: Vitrine com coleção de miniaturas de carros antigos. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Zenilda Brasil.

Na parte externa do Museu, foram expostos marcos antigos de quilometragem de várias estradas, máquinas rodoviárias usadas nas mais antigas construções brasileiras, como a Rio-Petrópolis (1928), dentre outras.



Figura 43: Marcos de estradas de granito com marcação de quilometragem. Acervo Museu Rodoviário. Foto: Isabela Kassow/ Diadorim Ideias. Disponível em: [http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/museu-rodoviario#prettyPhoto\[pp_gal\]/0/](http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/museu-rodoviario#prettyPhoto[pp_gal]/0/)>. Acesso em: 28 fev. 2015.

A exposição inaugural do Museu Rodoviário queria contemplar a evolução dos transportes terrestres e o surgimento do rodoviarismo. À primeira vista percebe-se um agrupamento de objetos dispostos em ordem cronológica, obedecendo ao circuito estabelecido como já demonstrado.

Quadro 3 - Circuito expositivo do Museu Rodoviário na década de 1970

Espaço do Museu	Tema
1º Pavimento	
Hall de entrada	Estação de Parahibuna (1854)
Sala 2	Séculos XVI, XVII e XVIII – Os primeiros caminhos
Sala 3	Século XVIII
Sala 4	Século XIX
2º Pavimento	
Sala 5	Século XX - Autorama e maquetes

Obs.: o espaço ainda dispunha de cantina, sanitários, biblioteca, arquivo e administração.

Em folder do Museu Rodoviário de 1978, encontramos um discurso “engajado no novo espírito museológico”:

Quando a antiga estação de ‘Muda de Cavalos’ de Paraibuna transformou-se em Museu, concretizaram-se os esforços de um grupo de idealistas, ligados à história do rodoviarismo brasileiro. Gerado num clima de esperanças e expectativas, foi enriquecido com peças bastante representativas das diferentes fases da evolução rodoviária. Museu é comunicação e educação, propondo-se atingir fins sociais e culturais de grande alcance. Dentro deste conceito, o acervo do Museu Rodoviário distribuído pedagogicamente, adquiriu sua própria linguagem tornando-se vivo e objetivo. (Folder do Museu Rodoviário, 1978).

Na década de 1980, (SÁ; SIQUEIRA, 2007, p. 235) a coordenadora do Museu Rodoviário, a então museóloga Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira, representou o DNER, junto ao Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes – PRESERVE. Esse programa tinha o objetivo de “preservar o acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil” (NETO, CAMEIRO, GIANNECCHINI, 2012, p.15). Após essa década, o Museu começou a dar sinais de declínio. Segundo Oliveira (2014), o falecimento de seus

idealizadores, Philúvio de Cerqueira Rodrigues (1975) e Gustavo Ernesto Bauer (1979), que lutaram para manter o museu aberto e com verbas para a manutenção, foi elemento determinante nesta crise. A situação do Museu Rodoviário foi pauta de reunião do Conselho Consultivo do IPHAN, realizada na cidade de Petrópolis, no dia 12 de agosto de 1986, tendo à época como presidente o Sr. Angelo Oswaldo de Araújo Santos¹⁰⁶, com a presença de diversos conselheiros, presidentes de instituições culturais e do Ministério da Cultura¹⁰⁷. Além de deliberarem sobre o patrimônio cultural, os presentes se manifestaram sobre o Museu Rodoviário, como demonstrado abaixo:

[...] O Conselheiro Gilberto Ferrez pede uma ação decisiva da SPHAN com relação ao Museu Rodoviário, no Município de Três Rios, RJ. O Presidente disse que tomaria imediatamente providências relacionadas ao Museu Rodoviário, passando a palavra ao Conselheiro Lourenço Lacombe [...] O conselheiro informou que, em certa época, o Museu Imperial cedeu ao Museu Rodoviário a 'Masepa' [sic], única diligência que restou [...]. No momento, prossegui, em que se pensa em acabar com o Museu Rodoviário, seria a hora de conseguir o retorno da diligência ao Museu Imperial. A Conselheira Maria Beltrão, apoiada pelos Conselheiros Gilberto Ferrez e Max Justo Guedes, registrou o seu veemente protesto contra a extinção do Museu Rodoviário. O Presidente [Angelo Oswaldo] disse acreditar ser um equívoco a idéia do fim do Museu, já que o Ministério dos Transportes pelo Programa 'Preserve' tem dedicado especial interesse à preservação do patrimônio. Declarou que a SPHAN oferecerá toda a sua colaboração

¹⁰⁶ Nascido em Belo Horizonte (MG), em 1947, é escritor, curador de arte, jornalista profissional, advogado e gestor público. Formou-se em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), em 1971, e cursou o Instituto Francês de Imprensa, em Paris (1973-1975). Como gestor público, foi secretário de Turismo e Cultura da Prefeitura Municipal de Ouro Preto (1977-83), prefeito de Ouro Preto por três mandatos (1993-1996; 2005-2008; 2009-2012), secretário de Estado da Cultura de Minas Gerais (1999-2002), presidente do Fórum Nacional de Secretários Estaduais de Cultura (2002) e ministro interino de Estado da Cultura do Brasil (1986 e 1987), na gestão do ministro Celso Furtado. Foi ainda chefe de Gabinete do Ministério da Cultura (1986-88), presidente do Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN/MinC), entre 1985 e 1987, e membro dos conselhos do Iphan (1994-2002), Fundação de Arte de Ouro Preto (1971-1981) e Patrimônio Cultural da Prefeitura de Belo Horizonte (1989-1992). Em 2009, tornou-se presidente da Associação Brasileira de Cidades Históricas. Membro fundador da Rede de Cidades Barrocas da América Latina foi eleito vice-presidente para o biênio 2011-2012, em Puebla, México. Publicou artigos em livros, jornais e revistas, no Brasil e no exterior. Participou de missões culturais na França, Alemanha, Israel, Noruega, Portugal, Bolívia, Cuba, Estados Unidos, Inglaterra, Chile, México, Itália, Chile, Argentina, Equador e Laos. Foi presidente do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) de 2013-2015. Atualmente (2015), é o Secretário de Cultura do Estado de Minas Gerais. ASCOM/IBRAM. Angelo Oswaldo é o novo presidente do Instituto Brasileiro de Museus. **Portal do Instituto Brasileiro de Museus**, Brasília, 09 jul. 2013. Disponível em: <<http://www.museus.gov.br/angelo-oswaldo-e-o-novo-presidente-do-instituto-brasileiro-de-museus/>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

¹⁰⁷ "dos conselheiros: Gilberto Ferrez, Max Justo Guedes, Eduardo Kneese de Mello, Gilberto Velho, Maria da Conceição Beltrão, Modesto Carvalhosa, Leda Dau, Diretora do Museu Nacional, Alcídio Mafra de Souza, Diretor do Museu Nacional de Belas Artes, Vera Maria de Abreu Alencar, substituindo Solange Godoy, Diretora do Museu Nacional e Lourenço Luiz Lacombe, Diretor do Museu Imperial de Petrópolis. Ausente. [...] Tiveram assento à mesa o representante do Ministro da Cultura no Rio de Janeiro, Oswaldo Campos Mello, o Secretário Municipal de Cultura, Rui Monteiro, o representante do INEPAC, Gustavo Rocha Peixoto e o Diretor da 6ª DR da SPHAN, Glauco Campello. No plenário assistiram a reunião representantes da comunidade de Petrópolis e técnicos da SPHAN." SECRETARIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Ata da 122ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, realizado em Petrópolis em 12.08.86. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 out. 1986. Seção 1, p. 16296. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3608052/pg-32-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-31-10-1986/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

para a manutenção do Museu. O Conselheiro Max Justo pediu licença para ler ofício, que entregou posteriormente ao Presidente, no qual o Procurador da República do Estado do Rio de Janeiro lamenta a dilapidação do acervo de Museu do Porto¹⁰⁸, e a venda como sucata de peças históricas a ele pertencentes e pede providências com vistas ao tombamento do acervo histórico das empresas públicas. A professora Leda Dau pediu a palavra para manifestar-se favorável à manutenção do Museu Rodoviário. (D.O.U., 1986, p. 31-32).

Como se percebe, havia uma cisão sobre o futuro do Museu Rodoviário, por parte dos membros do Conselho Consultivo do IPHAN. O diretor do Museu Imperial há alguns anos vinha tentando o retorno da Diligência Mazeppa, sem maiores sucessos.

Entre as décadas de 1970 até 1980, o órgão gestor do Museu Rodoviário, o DNER, passou por grandes dificuldades. A chamada “Era Rodoviária” de Washington Luís, dava sinais de declínio.

¹⁰⁸ Localizava-se na Avenida Rodrigues Alves, s/n entre os armazéns 12 e 13 no Centro do Rio de Janeiro (Guanabara). “Prédio próprio de dois pavimentos, antiga estação de passageiros [...] área 1.500 m². [...] Idealizado, instalado e inaugurado, para as comemorações dos 60 anos de inauguração do Pôrto do Rio, 20 de julho de 1971. [...] Subordinado à Seção de Relações Públicas da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro. Acervo: primeira locomotiva, primeiro trator, primeira empilhadeira, peças utilizadas e fabricadas por portuários, murais das obras do cais. Painéis fotográficos, bustos, âncoras, primeiras lanternas, primeira guarita para linhas férreas, telas, etc. Finalidade: mostrar ao público o decurso de mais de 61 anos de existência do cais, seu início, peças utilizadas e primeiras máquinas”. CAMARGO E ALMEIDA, Fernanda de (Org.). **Guia dos museus do Brasil: roteiros dos bens culturais brasileiros levantados em pesquisa nacional**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1972, p. 170.

CAPÍTULO 3

O DESMANTELAMENTO DO DNER E A SITUAÇÃO DO MUSEU

CAPÍTULO 3 O DESMANTELAMENTO DO DNER E A SITUAÇÃO DO MUSEU

Nesse capítulo abordaremos a conjuntura política, econômica e cultural dos anos de 1990, que levou a desestruturação do Museu Rodoviário. A década foi marcada por um período de muita turbulência nesses cenários. A eleição e gestão do presidente da República Fernando Collor de Melo abalaram as estruturas de diversas instituições, dentre elas, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, órgão responsável pela administração do Museu Rodoviário de Paraibuna.

Mostraremos como o governo de Collor de Melo foi decisivo para o desmantelamento do DNER, que há duas décadas já vinha sofrendo com o esvaziamento de investimentos no setor rodoviário, que culminou nos anos de 2001 com a extinção desta autarquia. Foi então criado o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, que substituiu o DNER nas suas atribuições, mas não assumiu o Museu após a inventariança do extinto Departamento.

Abordaremos também o processo que levou à Câmara Municipal de Levy Gasparian a solicitar o tombamento do acervo do Museu, e o indeferimento do mesmo. Ainda na década de 1990, investigaremos como o Museu Rodoviário ficou sob a gestão da Prefeitura de Comendador Levy Gasparian, e a tutela do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Desde então, a prefeitura vem tentando manter o Museu (federal), sem muito sucesso, que resultou, no ano de 2011, no seu fechamento.

Diante do impasse sobre sua administração, o Museu Rodoviário não passou por nenhuma revitalização de sua exposição e conseqüentemente do seu discurso museológico e museográfico. A instituição vivenciou um ostracismo nas suas atividades, que ocasionou graves problemas de conservação do prédio e do acervo, culminando no seu fechamento.

Analisaremos como o Museu Rodoviário pode vir a ser um espaço para o debate e exposições das diversas modalidades de transportes e de vias adotadas no País. Apesar de pequena, a instituição ainda pertence a esfera federal e como tal, se bem estruturada, poderia abarcar discussões sobre as opções de transportes que foram feitas ao longo de algumas décadas e se as mesmas atenderiam às necessidades de um País com dimensões continentais como o Brasil.

3.1 O Governo Collor de Melo, o DNER e o Museu Rodoviário (década de 1990)

O ano de 1990 foi marcado por eleições direitas para Presidência da República, que deram a vitória a Fernando Collor de Melo¹⁰⁹. O Governo Collor, como ficou conhecido, logo no primeiro dia de sua gestão, (CAVALCANTI, 1995) anunciou um plano econômico de combate à inflação (Plano Collor), e confiscou provisoriamente contas de poupança, contas correntes e outras aplicações financeiras, a partir de determinado valor. O programa estabeleceu também a extinção de órgãos públicos, a demissão e a disponibilidade de funcionários públicos federais, além de promover a privatização de inúmeras empresas públicas.

O então Ministério dos Transportes, entidade gestora do DNER, foi aglutinado com outros ministérios e teve seu nome alterado para Ministério da Infraestrutura¹¹⁰, pela Lei Nº 8.028, de 12 de abril de 1990, ampliando sua área de atuação. No mesmo ano, pelo Decreto Nº 99.244, de 10 de maio, que trata da reorganização e funcionamento da Presidência da República e dos Ministérios, criou quatro Secretarias Nacionais: de Minas e Metalurgia, de Energia, de Transportes e de Comunicações. Segundo Cavalcanti (1995, p. 75), essa nova configuração do Ministério fez com que o DNER perdesse o status de tratar diretamente com o ministro, como tinha sido desde a sua criação, “sendo que nos seus tempos áureos tratava diretamente com o Presidente da República”. Diante da fusão dos ministérios e das novas secretarias, é possível perceber nesse governo que as rodovias não eram mais prioridades como anteriormente. A atuação do DNER das décadas de 1960 até início de 1970, cujo

¹⁰⁹ Fernando Affonso Collor de Mello - Jornalista e empresário, nascido na cidade do Rio de Janeiro, em 12 de agosto de 1949. Iniciou sua carreira política como prefeito nomeado de Maceió (1980-1982). Foi eleito deputado federal (1983-1987) pelo Partido Democrático Social (PDS) e governador de Alagoas (1987-1989) pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB). Fundou Partido da Reconstrução Nacional (PRN) e, nessa legenda, elegeu-se presidente da República em 1989, após derrotar Luís Inácio Lula da Silva, do Partido dos Trabalhadores (PT), no segundo turno eleitoral. Em 2 de outubro de 1992, foi afastado temporariamente da presidência da República, em decorrência da abertura do processo de *impeachment* na Câmara dos Deputados. Renunciou ao cargo de presidente em 29 de dezembro de 1992, data da sessão de julgamento do processo de *impeachment* no Senado, que o tornou inelegível por oito anos. Tentou concorrer à Prefeitura de São Paulo em 2000, mas foi impedido pelo Tribunal Superior Eleitoral. PORTAL BRASIL. **Fernando Affonso Collor de Mello**. Disponível em: <http://www.portalbrasil.net/politica_presidentes_collor.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

¹¹⁰ Em março de 1990, pela Lei Nº 8.028, de 12/04, ocorreu a fusão dos Ministérios dos Transportes, das Minas e Energia e das Comunicações, e criado o Ministério da Infraestrutura, com competência também nas áreas de geologia, recursos minerais e energéticos, regime hidrológico e fontes de energia hidráulica, mineração e metalurgia, indústria do petróleo e de energia elétrica, inclusive nuclear, fiscalização com a utilização de radiofrequência e serviços postais. No ano de 1992, pela Lei Nº 8.422, de 13 de maio, Collor de Melo extinguiu o Ministério da Infraestrutura e o substituiu pelo Ministério dos Transportes e das Comunicações, com atribuições nas áreas dos transportes, telecomunicações e serviços postais, reduzindo sua área de atuação. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Evolução cronológica do Ministério dos Transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/137-evolucao-cronologica-do-ministerio-dos-transportes.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

discurso político e as ações dos governantes do País eram favoráveis ao “privilegiamento da rodovia como o meio de transporte mais eficiente para promover o desenvolvimento nacional” (CAVALCANTI, 1995, p. 63), perdeu mais ênfase na gestão Collor.

O DNER havia atingido o auge, o apogeu da sua trajetória de organização rodoviária. No Oriente-Médio, entretanto, uma crise de petróleo explodiu, com prenúncio de tempos difíceis para o Brasil. O modelo de financiamento rodoviário é reavaliado e o DNER vê desaparecer os recursos, que fizeram a sua glória. As estradas começam a se deteriorar e a organização não consegue reverter a situação. É o início da decadência do DNER, que culmina com a intervenção da reforma Collor de Mello. [...] A crise do petróleo atingiu em cheio o modelo econômico de desenvolvimento brasileiro, baseado em dois pilares a partir do Governo Kubstcheck [sic]: a implantação da indústria automobilística como fator de uma industrialização acelerada e a hegemonia das estradas sobre outras facilidades de deslocamento. O fato ocorreu exatamente quando o setor rodoviário atingia a sua plenitude, conforme análise de Prado (1974), pois 71,1% do total de cargas eram transportadas por estradas e 94,4% dos passageiros também faziam uso dela para se deslocarem pelo País. Foi, então, que se deu o início da desaceleração de investimentos do setor. (CAVALVANTI, 1995, p. 63-65).

Ao assumir a Presidência da República, Collor de Melo encontrou um DNER fragilizado, que segundo Cavalcanti (1995, p. 70), era fruto da falta de investimentos no setor, pelo descrédito junto à sociedade, devido ao estado deteriorado das estradas, culminando com o desgaste dos veículos e provocando acidentes, além da imposição do selo pedágio¹¹¹. O DNER ainda seria atingindo na sua estruturação, através das reformas implementadas no novo governo.

Em 1990, [...] foi determinada a transferência da sede do DNER para Brasília o que trouxe, pelo menos, dois efeitos negativos: a divisão física da Administração Central em duas unidades distintas, com parte

¹¹¹ “[...] Buscou-se a todo custo, no âmbito da administração federal, encontrar instrumentos tributários que gerassem recursos dentro dos limites legais instituídos. [...] Antes dessas tentativas tradicionais de reeditar o velho sonho dos rodoviários de ter um fundo vinculado, havia sido aprovado pela Lei nº 7.112, de 22 de outubro de 1988, a cobrança do Selo-Pedágio. Foi uma idéia engenhosa de cobrar do usuário o uso da rodovia, através da compra mensal de um selo para ser colado no pára-brisa do automóvel. Usou-se para a venda do selo a estrutura capilar dos Correios com resultados satisfatórios, mas o sistema como um todo apresentou deficiências típicas das montagens apressadas e desestruturadas que permeiam organizações públicas em crise. Deixou-se de pensar, por exemplo, na necessidade de uma estrutura de fiscalização de porte, nas facilidades de sonegação e falsificação, nos protestos e reclamações judiciais dos pagantes, na tramitação morosa da liberação dos recursos arrecadados. Tudo isso contribuiu para a entropia do sistema e a consequente extinção do Selo-Pedágio em 16 de agosto de 1990, pela Lei nº 8.075, sem que o usuário da rodovia recebesse os benefícios esperados [...]”. CAVALCANTI, Celso de Oliveira Bello. **Impactos da Reforma Administrativa do Governo Collor na modelagem organizacional do DNER**. 1995. 111 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) - Escola Brasileira de Administração Pública, Rio de Janeiro, 1995, p. 70. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/7938/000064565.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

funcionando no Rio de Janeiro e parte em Brasília, e o crescente acirramento das disputas entre os grupos do Rio e Brasília, ao menos no período inicial de transição. Cortes de pessoal foram feitos e aposentadorias daqueles em condição de fazê-lo foram, por sua vez, estimuladas, provocando conseqüências de grande impacto no universo técnico-organizacional do DNER. (MACHADO; SILVA, 2000, p.4).

Ainda segundo Cavalcanti (1995, p. 72), a palavra de ordem da gestão Collor era “redução, reestruturação, criação, extinção, dissolução, dentro de um quadro de referência baseado numa ampla reforma ministerial”. Como já mencionado, demissões em massa, contratação de pessoal não qualificado e o esvaziamento do quadro técnico especializado para a iniciativa privada foram a tônica da gestão Collor frente ao DNER.

A presença do Museu Rodoviário nos regimentos internos do DNER oscilou durante os anos. Infelizmente, como já mencionamos não foi possível localizar todos os regimentos internos do DNER, pois parte da documentação do Departamento, após sua extinção (2001), não foi localizada¹¹².

O Museu Rodoviário não resistiu às medidas tomadas pelo Governo Collor de Melo junto ao DNER. Segundo Alexçandro Santana (2015)¹¹³, em 1990 o Museu foi fechado e só reabriu em 1993. No ano de 1991, ainda na gestão Collor de Melo, um novo Regimento Interno do DNER foi aprovado, pela Portaria Nº 257, de 21 de novembro¹¹⁴. O Museu Rodoviário ainda fazia parte da estrutura organizacional do Departamento. Cabia ao chefe do gabinete do diretor-geral, dentre outras atribuições: “supervisionar as atividades do Museu Rodoviário, e de preservação do patrimônio histórico e cultural da Autarquia” (Capítulo III, Art. 38, inciso, XII). Interessante notar que, mesmo apenas no papel, o Museu Rodoviário não tinha sido excluído das atividades do DNER, ainda que o mesmo não pudesse mais divulgar, através de sua

¹¹² Informações fornecidas pela bibliotecária do DNIT Sra. Sonia Maria Bernardo dos Santos (Procuradoria Geral Especializada) localizada no Rio de Janeiro. Segundo ela havia uma proposta de criação de um centro de documentação do DNER, mas esse projeto não foi adiante, por ordem de Brasília (governo do presidente Fernando Henrique Cardoso), dificultando a localização dos documentos.

¹¹³ Entrevista concedida a autora em 21 de abril de 2015, às 10h30min, pelo telefone.

¹¹⁴ “O Ministro de Estado da Infra-Estrutura, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no art., 2º do Decreto 61, de 15 de março de 1991, resolve: Art. 1º. Aprovar o anexo Regimento Interno do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER. [...]”. O referido decreto, sancionado pelo presidente da República Fernando Collor de Melo, aprova a estrutura regimental do DNER e autoriza o Ministro da Infra-Estrutura a aprovar o Regimento Interno do Departamento. BRASIL. Portaria Nº 257, de 21 de novembro de 1991. Aprova o Regimento Interno do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 nov. 1991. Seção 1, p. 26672. Disponível em: <<http://jusbrasil.com.br/diarios/1280937/pg-36-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-25-11-1991/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

exposição, as realizações do Departamento que já demonstrava sua fragilidade e decadência por falta de recursos¹¹⁵.

Diante da situação do DNER, principalmente com a mudança de foco do novo governo referente aos modais de transportes de passageiros e de carga; com a mudança da sede do Rio para Brasília; com um quadro de funcionários deficitário; a falta de verbas, e rumores de que o DNER seria extinto¹¹⁶, tiveram profundas consequências no Museu Rodoviário. Ainda de acordo com Santana (2015), após o fechamento do Museu, alguns objetos, documentos e fotografias foram retirados do museu pelo DNER e transferidos alguns para Brasília e outros para o KM 1 da Via Dutra¹¹⁷, como caminhões, um trole e objetos variados. Provavelmente, esse depósito se localize no Município de Nilópolis ainda com esses objetos. Frente a esse quadro e pela ausência de manutenção tanto do prédio histórico como dos objetos, e diante de um museu fechado, a administração do Museu Rodoviário foi transferida para a Prefeitura de Comendador Levy Gasparian, na gestão do Prefeito Joel da Silva Maia (PMDB)¹¹⁸. O processo de transferência ocorreu no final do ano de 1994, através do termo de responsabilidade acordado entre o 7º Distrito Rodoviário (DNER/RJ), com sede no município de Três Rios, e com uma funcionária da Prefeitura de Levy Gasparian:

¹¹⁵ “[...] O sistema tributário aprovado no bojo da nova Constituição [1988] extinguiu os impostos únicos sobre minerais, energia elétrica, lubrificantes e combustíveis e todos os impostos específicos sobre serviços de transportes e comunicações, todos de competência da União. Foi proibida a vinculação de receitas de impostos a órgãos, fundos e despesas, com algumas exceções como a educação. [...] A desvinculação dos impostos fez com que os dispêndios para a infra-estrutura rodoviária federal ficassem na dependência exclusiva de dotações orçamentárias, aprovadas anualmente. Já a descentralização tributária provocou o esvaziamento financeiro da União, mas não contemplou na mesma medida a descentralização física da rede rodoviária. Esta ficou apenas no papel, como referido, ao nível dos estudos elaborados pela Divisão de Planos e Programas - DPP do DNER. [...]”. CAVALCANTI, Celso de Oliveira Bello. **Impactos da Reforma Administrativa do Governo Collor na modelagem organizacional do DNER**. 1995. 111 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) - Escola Brasileira de Administração Pública, Rio de Janeiro, 1995, p. 69. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/7938/000064565.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

¹¹⁶ “[...] Eliane Zarur, engenheira do DNER desde 1973, foi para Brasília e participou da estruturação da nova sede, chegando à assessora do Diretor Geral. Na entrevista concedida, disse que a ida do DNER para Brasília fazia parte de um processo de extinção do órgão. Na sua visão, ele seria substituído pelo DNTR. Disse mais: ‘a Polícia Rodoviária saiu do DNER porque ele seria extinto’. Como se sabe, a Polícia Rodoviária Federal, criada nos anos 30, foi transferida do DNER para o Ministério da Justiça, e reorganizada lá conforme o Decreto nº 11, de 18 de janeiro de 1991.” Ibid., 1995, p. 81.

¹¹⁷ Diante dessa informação foi solicitada autorização para visitar o local. O engenheiro Fernando Luiz Correia, que trabalhou no DNER e hoje encontra-se no DNIT como supervisor de operações/SRERJ/DNIT, informou que na Via Dutra (RJ) não existem objetos, apenas documentos históricos, que as peças estão localizadas no Museu Rodoviário, mas não deu sinal de autorizar visita ao local para checagem dos documentos.

¹¹⁸ Foi o primeiro Prefeito de Levy Gasparian eleito em 1993. Atualmente, Joel é o vice do Prefeito Claudio Mannarino. Em 30 de junho de 1991, através de um plebiscito que criou o município de Comendador Levy Gasparian, oficializado em 23 de dezembro do mesmo ano. (Informações concedidas por Alexçandro Santana em entrevista em 21 de abril de 2015).

[...] Suely Ferreira Dotta, brasileira, casada, [...], na qualidade de servidora da Prefeitura Municipal de Levy Gasparian, ocupando o cargo de Recepcionista, exercendo junto ao Museu Rodoviário, situado à Rua Bernardino Franco, nº 43, no bairro de Mont Serrat, no município de Levy Gasparian-RJ, imóvel [...] pertencente ao acervo patrimonial do DNER, estando o mesmo sob responsabilidade da Residência 7/4. [...] tomo ciência de que o acervo, composto pelas peças contidas nas relações em anexo, exposto para visitação pública na área externa e interna pertinente ao Museu Rodoviário não poderá, em hipótese alguma, ser alterado, ser modificado e tampouco retirado do local. Três Rios, 08 de setembro de 1994. Suely Ferreira Dotta. (DOTTA, 1994, p. 5).

Diante da transferência de responsabilidades do DNER para o recém-emancipado Município de Comendador Levy Gasparian (1991), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional encarregou a então prefeitura da tutela provisória do Museu. Com a nova administração o Museu foi reaberto e solicitado, no ano de 1996, o tombamento do acervo.

O pedido de tombamento da coleção do Museu Rodoviário foi realizado pelo presidente da Câmara Municipal de Comendador Levy Gasparian, Sr. José Gumieri, ao Coordenador da 6ª CR do IPHAN (RJ), o arquiteto Cyro Illídio de Correia Lyra. Em ofício de Nº 110, datado de 21 de novembro de 1996, o presidente da Câmara ressaltou a importância do Museu para a comunidade, o valor histórico dos objetos e a necessidade de proteção dos mesmos. Valendo-se do art. 1º do Decreto-Lei Nº 25 de 30 de novembro de 1937, do qual discorre sobre a constituição do patrimônio histórico e artístico nacional como sendo um conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no território nacional e que seja de interesse público, associados a fatos memoráveis da história do País, quer por seu excepcional valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou artístico.

[...] A presente solicitação se justifica dado ao receio de que, futuramente, o referido acervo venha a ser transferido ou mesmo dispersado para locais ignorados do qual se encontra atualmente, o que acarretaria inestimáveis prejuízos para a memória nacional, que perderá importante conjunto de peças diversas que contam e testemunham a história do desenvolvimento rodoviário nacional, desde os primitivos e toscos caminhos as modernas auto-estradas. Único no gênero em todo país [...], seu acervo é composto por mais de cem peças originais, muitas únicas, tendo como grande destaque a carruagem Mazzepa [sic] [...]. Atualmente [...] é administrado pela Prefeitura Municipal de Levy Gasparian, que zela pela sua conservação, segurança e garantia do acesso ao público para visitação. O Museu Rodoviário de Paraibuna é também, pelo seu valor histórico e beleza de seu acervo, importante atração turística regional, recebendo mais de cinco mil visitantes anualmente, provenientes de todo o país, mas tendo os Estados do Rio de Janeiro e de Minas

Gerais a responsabilidade por mais de 50% do número de turistas. [...] É pois que, dados a todos os motivos expostos, é que solicitamos ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional o tombamento de todo o acervo que compõe o Museu Rodoviário de Paraibuna e sua permanência no local onde se encontra, pois tanto o acervo, o edifício e a região, pela importância de ambos, completam-se entre si, constituindo um conjunto homogêneo e de valor intrínseco e único. [...]. (GUMIERI, 1996, p. 1-4).

Sempre que possível ressaltava-se a importância histórica do local. Tanto Oliveira (1986), como Bastos (1991) e o próprio presidente da Câmara, no ofício supracitado, apelou para fatos ocorridos na região como a: “pregação à independência pelo alferes Tiradentes; às diversas viagens do Imperador D. Pedro I a Minas e as revoluções de 1842 e 1964 tiveram em Monte Serrat importantes acontecimentos”.

O Decreto-Lei Nº 25 de 30/11/1937, quando aborda a questão do tombamento, trata o tema de forma generalizada quando menciona expressões como: “coisas de interesse histórico”, “coisas de arte erudita” e “obras de arte”, que podem remeter tanto às construções quanto aos objetos. A partir desse texto foram tombados edifícios históricos e religiosos¹¹⁹, acreditando-se que estariam incluídos tudo que contivessem dentro dessas edificações. Nos museus envolve outra questão, a musealização. Entendida por Guarnieri (1984, p. 60-62), como “uma forma de preservação”, por Cury (1999, p. 52) como uma “série de ações sobre os objetos, desde a aquisição até a pesquisa” e por Chuva (2009), como “uma mudança de status de propriedade particular para o status de arte”. No entanto, a musealização é um processo subjetivo, no que tange à proteção legal do objeto, ou seja, não tinha amparo jurídico, como o tombamento na década de 1990¹²⁰. Acreditava-se à época do tombamento do prédio da 8ª Estação das diligências (1967), que ao proteger a construção histórica, os objetos

¹¹⁹ “[...] a vanguarda das ideias de Mário de Andrade, a normativa brasileira de preservação do patrimônio [...] comungam na intenção de evitar a evasão de obras de arte e a destruição do patrimônio histórico, artístico, arqueológico e arquitetônico do país.” PEREIRA, Julia Wagner. O tombamento: de instrumento a processo na construção de uma ideia de nação. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos (Org.). **Patrimônio Cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad: FAPERJ, 2012, p. 159.

¹²⁰ Somente com o Decreto Nº 8.124 de 17 de outubro de 2013, que regulamentou dispositivos da Lei Nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, que instituiu o Estatuto de Museus os “bens culturais musealizados descritos no inciso I do **caput** [todos os bens culturais e naturais que se transformam em testemunhos materiais e imateriais da trajetória do homem sobre o seu território que, ao serem protegidos por museus, se constituem como patrimônio museológico; e também os que poderão ser declarados de interesse público os bens culturais musealizados e passíveis de musealização, cuja proteção e valorização, pesquisa e acesso à sociedade representarem valor cultural de destacada importância para o País, respeitada a diversidade cultural, regional, étnica e linguística”. BRASIL. Decreto Nº 8.124, de 17 de outubro de 2013. Regulamenta dispositivos da Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, que institui o Estatuto de Museus, e da Lei nº 11.906, de 20 de janeiro de 2009, que cria o Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 18 out. 2013. Seção 1, p. 1. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8124.htm>. Acesso em: 21 abr. 2015.

que começavam a formar a coleção do Museu Rodoviário, estariam igualmente protegidos. Com esta compreensão a coleção não foi musealizada:

A Musealização para socialmente ser concretizada envolve a institucionalização, pois implica em 'singularizar juridicamente' ou em 'uma decisão administrativa' (DESVALLÉES, 2000, p. 71), atribui um 'estatuto patrimonial' (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2011, p. 625) para a apropriação cultural da coisa a ser musealizada [...] e estabelece um estado museológico, o 'estatuto museal' (DESVALLÉES, 2010, p. 48). (LIMA, 2013, p. 52).

A falta de amparo legal perante o acervo do Museu Rodoviário foi percebida justamente no período de crise do DNER. O temor do presidente da Câmara Municipal de Levy Gasparian, e da comunidade local e adjacente, era de se perder parte do patrimônio constituído. Frente a essa instabilidade apresentada, Gumieri se viu obrigado a solicitar uma ação legal – o tombamento. O pedido foi reforçado pelo presidente do Instituto Cultural Barão do Piabanha¹²¹, o historiador José Roberto Vasconcelos Nunes, em ofício de Nº 26, datado de 22 de novembro de 1996:

O Instituto Cultural Barão do Piabanha [...] declara seu total apoio ao pedido de tombamento do acervo que compõe o Museu Rodoviário de Paraibuna [...], bem como sua permanência no local onde se encontra disposto e aberto gratuitamente à visitação pública. A medida se faz por aquele museu ser o único existente em todo o país [...] e ser também o único [...] que reúne peças e objetos que contam a história do desenvolvimento das estradas brasileiras, estando também numa região de grande importância para o mesmo tema. Temos certeza que o IPHAN se sensibilizará pela questão e tomará as devidas providências de modo a garantir que o referido acervo venha a ser conhecido pelas futuras gerações no local onde se encontra, cumprindo deste modo aquele bem cultural a sua função social. [...] (NUNES, 1996, p. 10).

Diante da solicitação do pedido de tombamento do acervo junto ao IPHAN, a documentação que foi gerada seguiu para tramitação (solicitação, termo de responsabilidade e relação do acervo patrimonial do museu). O documento passou pela chefe do gabinete da 6ª CR/IPHAN, a arquiteta Claudia Maria Pinheiro Storino, que o encaminhou para avaliação em 28 de novembro de 1996. O mesmo seguiu para a Divisão Técnica, cujo chefe era o arquiteto Theodoro Joels que encaminhou em 29 de novembro do mesmo ano para a Área de Proteção para análise. A responsável por esse setor de Patrimônio Móvel Integrado, que realizou a avaliação, foi a museóloga Izabel

¹²¹ Localizado no Município de Comendador Levy Gasparian, é uma Sociedade civil, sem fins lucrativos, dedicado ao estudo da vida e a obra de Hilário Joaquim de Andrade - Barão do Piabanha. NUNES, José Roberto Vasconcelos. Ofício nº 02/96. O Instituto Cultural Barão do Piabanha manifesta apoio ao tombamento. Comendador Levy Gasparian, 22 nov. 1996. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. v. 1, p. 10.

Salles Serzedello, que indeferiu o processo em 09 de dezembro de 1997, e o encaminhou ao Coordenador Regional através do Parecer Nº 127/97. Após vistoria de uma equipe do IPHAN ao local (Museu) em julho de 1997 e da realização de um inventário dos objetos (Anexo I) em outubro do mesmo ano, a referida museóloga justificou seu parecer baseado em dois aspectos: primeiro pela possibilidade de contextualização histórica da coleção e a possibilidade de constatação do valor cultural intrínseco de cada objeto seja por sua raridade ou por seu evidente valor para a História do Brasil. Baseado nesses pontos determinou o seu parecer:

Trata-se de solicitação de abertura de Processo de Tombamento do Acervo do Museu Rodoviário, localizado a antiga Estação Rodoviária de Paraibuna [...] imóvel no qual já incide Tombamento Federal [...] Parecer. Em relação a contextualização da Coleção, [...] devido às características dos objetos – máquinas e seus componentes utilizados em construção e manutenção de rodovias – não cabe qualquer análise sobre a possibilidade de valor artístico deste Acervo. Preliminarmente deve-se determinar se este Acervo consiste em uma Coleção – definida aqui enquanto conjunto de objetos de mesma natureza ou ligados entre si por data, local de origem, uso em fatos históricos, etc. Analisando mais detidamente o ‘Arrolamento dos Objetos Integrantes do Acervo do Museu Rodoviário’ constata-se que não houve critérios mais específicos que determinassem a constituição desde Acervo, a não ser a sua referência (uso ou homenagem) às rodovias nacionais: os objetos não se referem a um período determinado da História das nossas rodovias, seja por sua época de utilização, por seu uso em determinadas, e expressivas, rodovias ou por seu uso ou referência à determinadas regiões do País. Analisando a possibilidade desde Acervo constituir em uma expressão linear da História das Rodovias no Brasil, constata-se que os objetos não, possuem uma continuidade que possibilite a demonstração de qualquer período da História, devido às extensas lacunas de objetos significativos. A conclusão é de que este Acervo não consiste em uma Coleção enquanto um todo harmonioso e concatenado entre suas partes. Da mesma forma não é possível contextualizar este Acervo na História do Brasil, devido à falta de informações mais detalhadas dos objetos. [...]. (SERZEDELLO, 1997, p. 13, 15-16, grifo do autor).

O parecer ainda menciona que o único objeto que possuía valor intrínseco era a Diligência Mazeppa, que não pertence ao acervo do Museu Rodoviário. Está em comodato desde 1970 e faz parte da coleção do Museu Imperial de Petrópolis (RJ).

Quanto à constatação de valor intrínseco de cada objeto, analisando-se cada objeto em si mesmo, pelo seu valor evidente, pode-se ressaltar somente um objeto da totalidade do acervo que mereça tal análise: a Diligência ‘Mazeppa’ [...] não há dúvidas sobre seu valor para a História das Viaturas Brasileiras, além da importância histórica da Estrada União e Indústria [...]. De fato, este seria o único objeto integrante do acervo deste Museu que poderia ter uma ‘vinculação com fatos memoráveis da História do Brasil’, conforme o Art. 1º do Decreto-lei nº

25/37 [...] para o tombamento de bens face ao seu valor histórico. (SERZEDELLO, 1997, p.16).

E concluiu que o conjunto de objetos expostos no Museu Rodoviário não deveria ser tombado. Determinando assim, um parecer desfavorável, alegando:

Que não seja aberto Processo de Tombamento referente ao Acervo do Museu Rodoviário bem como referente a qualquer objeto individual integrante deste acervo, por carência de pressupostos legais deste meio de acautelamento, previsto no Decreto-lei nº 25/37, à saber a 'vinculação com fatos memoráveis da História do Brasil'. (SERZEDELLO, 1997, p.16).

O processo de indeferimento seguiu para o coordenador regional substituto Theodoro Joels, que, em 15 de dezembro de 1997, (p. 22), encaminhou o Parecer de Nº 127/97, elaborado pela museóloga Izabel Salles Serzedelo, ao diretor do Departamento de Proteção (DEPROT/IPHAN), o arquiteto Sabino Barroso, que enviou o mesmo a chefe da Divisão de Proteção Legal, a arquiteta Cláudia M. Girão Barroso, para ciência e providências cabíveis.

Tomada as devidas decisões, a chefe da Divisão de Proteção Legal, em 7 de abril de 1998, conduziu o processo ao diretor do DEPROT, Sabino Barroso, pedindo que o Departamento de Identificação e Documentação – DID, abrisse processo de tombamento do acervo do Museu Rodoviário, cuja diretora era a museóloga Célia Maria Corsino. Interessante, notar as divergências de opinião dentro do IPHAN sobre esse assunto.

Trata-se de solicitação da Câmara Municipal de Comendador Levy Gasparian, apresentada junto à 6ª Coordenação Regional do IPHAN, com respeito ao exame da pertinência do tombamento do acervo museológico [...] situado na antiga Estação Rodoviária de Paraibuna, tombada pelo IPHAN [...]. Em atendimento à solicitação, recomendamos que seja dirigido ao Departamento de Identificação e Documentação pedido de instauração de novo volume do processo, com a titulação '**Acervo do Museu Rodoviário de Paraibuna, no Município de Comendador Levy Gasparian, Estado do Rio de Janeiro**'. Após instaurado, processo deverá ser encaminhado ao DEPROT para inserção do assunto no sistema informatizado de controle e prosseguimento dos trâmites junto à 6ª Coordenação Regional. (BARROSO, 1998, p.86, grifo do autor).

Em 17 de abril de 1998, o diretor do DID encaminhou o pedido de abertura de processo para o tombamento do acervo do Museu Rodoviário (CORSINO, 1998, p. 87) à chefe do Arquivo Noronha Santos, Francisca H. Barbosa Lima. Finalmente, em 08 de junho do mesmo ano, foi aberto o processo sob o Nº 1424-T-98, com o título "Acervo do

Museu Rodoviário de Paraibuna, no Município de Comendador Levy Gasparian, Estado do Rio de Janeiro”, assinado pelos responsáveis envolvidos e encaminhado novamente ao Departamento de Proteção. O parecer é dado pela museóloga Gláucia Côrtes Abreu, que opinou contrariamente ao tombamento e encaminhou novamente o processo para a chefe da Divisão de Proteção Legal:

[...] O Museu Rodoviário de Paraibuna, pertencente ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem/ DNER, encontra-se instalado na antiga Estação Rodoviária [...], imóvel tombado pelo IPHAN, em 21/06/1967. Quanto ao acervo do Museu, consideramos quanto ao mérito para tombamento somente a parcela do acervo correspondente à temática nomeadora da instituição museológica, isto é, relacionadas às rodovias, seja quanto a sua construção, ao seu uso, seus antecedentes e demais temas correlatos. Não verificamos nos demais objetos constituidores da totalidade do acervo do Museu, características que os fizessem merecedores de uma análise mais detida. Considerando: a) o parecer da 6ª Coordenação Regional, desfavorável ao tombamento emitido pela museóloga Izabel Salles Serzedello [...] [cita os argumentos da referida museóloga para o indeferimento]; b) Que o objeto em análise trata-se de um conjunto, cujas partes componentes, em nossa opinião, não se constituem em uma coleção articulada. Por conseguinte, não encontramos no acervo do Museu Rodoviário valores históricos ou artísticos que o caracterizem no campo da excepcionalidade, seja quando pensamos em um conjunto, seja quando pensamos em seus componentes individuais, que possam ter valor por si só. Ademais, se analisarmos sob a perspectiva de uma possível valorização no campo da exemplaridade, que distinga o conjunto como de interesse por seu valor em uma série representativa, não encontramos elementos informativos em seus componentes que possibilitem sua inserção dentro de um quadro maior das rodovias brasileiras, ou mesmo dos meios de transporte em nosso País. Concluimos pela indicação do processo em pauta para arquivamento. Este é o parecer. (ABREU, 1998. p. 89-90).

O processo foi arquivado em 15 de julho de 1998 (BAROSO, p. 91), sob a “motivação de inexistência de valor significativo em contexto nacional”. A chefe da Divisão de Proteção Legal deu ciência a diretora do Departamento de Proteção, Márcia Sant’Anna, com recomendação de notificação do arquivamento à instituição solicitante – Câmara Municipal de Levy Gasparian.

Ao analisarmos o primeiro parecer da museóloga Izabel Salles Serzedello, que citou diversas vezes do art. 1º do Decreto-Lei Nº 25 de 30/11/1937, extraindo um trecho da totalidade do artigo, no qual, antes de mencionar que o bem esteja vinculado a fatos memoráveis da História do País por seu valor excepcional ou por valores arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico, menciona também que a conservação desse conjunto de bens seja de interesse público pelas características mencionadas. A população local de

Monte Serrat e adjacências clamava pela conservação do museu e dos objetos, já que o Museu Rodoviário fazia, e faz, parte de um circuito histórico, que valorizava a memória local e trazia renda para a região. Serzedello, ao indeferir o pedido de tombamento dos objetos do Museu, fez observações que podem ser questionadas. Utilizou critérios que não se aplicavam aos objetos do Museu Rodoviário. Ao analisar a coleção, buscou o apelo artístico dos objetos os comparando a pinturas e esculturas. São análises que requerem um olhar diferenciado, para essas coleções que exigiam uma compreensão mais alargada de patrimônio. As solicitações de abertura de processos de tombamento de acervos industriais para esse período são escassas¹²². Desta forma, indeferiu o processo alegando que os objetos do Museu não atendiam a um conceito “discutível” de coleção, como sendo um “conjunto de objetos de mesma natureza ou ligados entre si por data, local de origem, uso em fatos históricos, etc.”. A mesma esqueceu-se de observar que são, na sua maioria, objetos de uma mesma área: Engenharia Civil e dos Transportes, mesmo para os objetos mais antigos como as carruagens. São ônibus, caminhões, marcos de quilometragem, motores, planadores, tratores, rolos compressores e inúmeros outros. Objetos que fazem parte da história recente do País, ligados as diversas etapas de construção de caminhos terrestres e rodovias, passando pelos transportes que trafegavam nessas vias. Os objetos de C&T podem ser encontrados em diversas áreas do conhecimento. Suas tipologias dependem das ciências das quais eles (objetos) fazem parte. O acervo do Museu Rodoviário pertence às Engenharias.

As alegações da parecerista, quanto ao conceito de coleção, utilizadas para o indeferimento do processo, diferem das ideias de Pomian (1984, p.77), que define coleção, qualquer conjunto de objetos, sejam eles naturais ou artificiais, que estejam definitivos ou temporariamente fora do circuito das atividades econômicas, que passem por uma proteção especial em um local fechado destinado para tal finalidade, e também de Baudrillard (1993, p. 94), no qual o processo de formação de uma coleção ocorre quando um objeto é privado de sua função original, ou abstraído do seu uso. Assim sendo, os objetos, assumem um estatuto estritamente subjetivo: tornam-se objetos de coleção.

¹²² Conta apenas uma solicitação para abertura de processo de tombamento de acervos industriais na década de 1990, que é do ano de 1997 (1382-T-97), para o acervo do Museu do Trem, no Engenho de Dentro (RJ) só concluído em novembro de 2014. FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2 ed. ampl. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005, p. 282. IPHAN. Lista de Bens Tombados e Processo em andamento (1938-2015). INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lista de Bens Tombados e Processos em Andamento (1938 - 2015)**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_Bens_Tombados_pelo_Iphan_%202015.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2015.

A avaliação merecia uma atenção redobrada, pois se tratava e se trata até os dias de hoje, de um acervo que pela sua própria constituição aborda a evolução das vias terrestres. Uma coleção, na acepção da palavra, que por não ter sido ainda alvo de pesquisas, foi condenada ao esquecimento, sendo o seu último refúgio um museu em profunda crise. Segundo Castro (1991, p. 113, apud Fonseca 2005, p. 113), “é a ausência de valor cultural suficiente que, em geral, justifica o arquivamento de um pedido de tombamento”.

[...] o não atendimento de um pedido de tombamento, devem ser entendidos como interpretações, feitas pelo agente autorizado, do valor cultural de determinado bem. Essa interpretação é progressivamente produzida, desde os trabalhos prévios de indicação, inventário, informação e pareceres técnicos. Em princípio, ela se fundamenta nas versões do que a instituição considera como valores culturais, e nas noções de valor nacional e de valor excepcional. Na prática, porém, influem sobre essa interpretação outros fatores, de ordem ideológica e política, tanto mais atuantes e explícitos quanto se diversificam os atores envolvidos nesse processo. [...] (FONSECA, 2005, p. 113).

Segundo Fonseca (2005, p.196-197), a expressão “valor excepcional” refere-se a uma avaliação estritamente subjetiva e “valor nacional”, às práticas que remetem a um sentimento de nacionalidade e que vêm sendo rediscutidas ao logo das décadas. Os anos de 1990, assim como as duas décadas anteriores, trouxeram uma questão interessante. Um aumento nos pedidos de tombamento externos ao IPHAN. As justificativas para as solicitações de tombamento baseavam-se no Decreto-Lei Nº 25 de 30/11/1937, no qual enfatizava o valor histórico do bem, o valor afetivo para a comunidade que o requer, o potencial turístico e a ausência de um órgão de preservação na localidade do bem (2005, p. 187). A gestão Collor de Mello causou uma série de requerimentos de abertura de processos, mas apenas um caso semelhante ao do Museu Rodoviário, com um viés mais industrial: o Acervo do Museu do Trem no Rio de Janeiro. Diante de inúmeros casos de extinção de órgãos públicos, alguns importantes para a área cultural, o receio de se perder parte do patrimônio cultural foi a tônica dos pedidos.

[...] assim que toma posse em 1990, o presidente Collor de Melo extingue a Fundação Nacional Pró-Memória, o IPHAN e o Ministério da Cultura. A Pró-Memória e o IPHAN passam a ser inventariados, muitos dos seus técnicos são demitidos e outros são redistribuídos para outros órgãos. Para assumir as atribuições relativas à preservação do patrimônio, o presidente da República cria o Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural (IBPC), que é estruturado com quatro departamentos, 14 coordenações regionais e 19 sub-regionais, com vinculação à Presidência da República. Esse período é marcado por uma crise que atinge fortemente as políticas públicas de cultura no país

com a interrupção da maioria dos trabalhos que vinham sendo desenvolvidos. Em 1992, com o *impeachment* de Collor, assume a Presidência Itamar Franco. No seu Governo, o Ministério da Cultura é recriado e, em 1994 o IBPC volta a sua denominação antiga – IPHAN – por medida provisória [...]. (RIBEIRO, 2005, p. 126).

Outro ponto interessante no parecer das duas museólogas (Serzedello e Abreu), técnicas do IPHAN, é que ambas enfatizaram que o imóvel que abrigava e abriga até os dias atuais, o Museu Rodoviário, já estava sob a proteção legal do tombamento pelo IPHAN desde 1967. Como se o ato administrativo do tombamento fosse extensivo ao acervo, ou que apenas a construção arquitetônica do Século XIX tivesse importância. A desestruturação administrativa do Governo Collor de Melo, serviu para explicitar que o patrimônio cultural móvel não estava protegido. Que a proteção legal do imóvel não atingia as coleções.

As análises sobre as tipologias dos objetos de museus passam por avaliações ao longo do tempo. Tendo como princípio que todos os objetos de museus são históricos, era necessário estabelecer diferenciais. Com a ampliação das categorias de museus, tendo como marco a Declaração de Santiago do Chile (1972) que estabeleceu as bases do museu integral, levando em consideração as transformações sociais, econômicas e culturais, permitiu o surgimento de museus como os de território, os biográficos, os comunitários/ ecomuseus, os de bairro/cidade, os militares, os universitários e os industriais. Os objetos que compõem o acervo do Museu Rodoviário, como já mencionado, são facilmente enquadrados, atualmente, no universo que até bem pouco tempo não era discutido – os objetos de Ciência e Tecnologia (C&T). O termo é relativamente recente e permeia os anos 2000, fruto dos trabalhos de preservação com os instrumentos científicos desenvolvidos no Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST, do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação¹²³. Pesquisas realizadas, no âmbito do projeto “Objetos de Ciência e Tecnologia como Fontes Documentais para a História da Ciência”, deram início aos trabalhos no Brasil e pode-se “verificar que alguns grupos de pesquisa no exterior já fazem um trabalho interessante utilizando esses objetos” (GRANATO; LOURENÇO, 2011, p.87).

¹²³ “A motivação para o desenvolvimento de pesquisas em torno do tema teve origem nas reflexões desenvolvidas a partir das atividades de documentação museológica da coleção de instrumentos científicos do MAST e também em função da necessidade de pesquisar o acervo museológico do museu. Estas reflexões suscitaram indagações acerca da possibilidade de utilização de tais objetos como fontes históricas, mais especificamente na ampliação das possibilidades de pesquisas em história das ciências. Uma vez que entendemos que os objetos podem revelar aspectos sociais, econômicos e culturais das sociedades em que foram produzidos e/ou utilizados. [...]”. GRANATO, Marcus et al. Objetos de ciência e tecnologia como fonte documental para a história das ciências: resultados parciais. In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 8, 2007, Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador: ANCIB, 2007, p.2.

Na verdade, essa definição de objetos C&T é uma forma de ampliação do campo do conhecimento, dos domínios das áreas do saber. Envolve investimentos, projetos de pesquisas, desenvolvidas no País pela Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES e financiadas pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico - CNPq. No campo cultural, também ganha espaço com a criação de inúmeros comitês dedicados exclusivamente para cada categoria de museus como *The Committee for Museums and Collections of Science and Technology*¹²⁴ (CIMUSET). Desta forma, o acervo do Museu Rodoviário pela sua tipologia se enquadra nas áreas das Engenharias, que engloba tanto a Civil como a de Transportes, permitindo assim que a coleção possa receber financiamentos de projetos de pesquisas nessas áreas.

Desde 1994, como já vimos, o Museu Rodoviário encontra-se sob a gestão provisória da Prefeitura de Comendador Levy Gasparian. Acreditava-se que a situação do DNER poderia ser revertida e o Departamento reassumir sua posição de gestor oficial do museu. Mas infelizmente a situação só se agravou e o DNER no ano de 2001 foi extinto no Governo de Fernando Henrique Cardoso.

3.2 A Extinção do DNER e a criação do DNIT

Até meados dos anos de 2001, o Museu Rodoviário ainda fazia parte da estrutura organizacional do DNER. Em 1999, assumiu a Presidência da República, para o seu segundo mandato, Fernando Henrique Cardoso¹²⁵ que tinha no Ministério dos Transportes¹²⁶ Eliseu Padilha¹²⁷ como ministro de Estado. Em Portaria do Ministério dos

¹²⁴ Comitê Internacional para Museus e Coleções de Ciência e Tecnologia.

¹²⁵ "Sociólogo, nascido na cidade do Rio de Janeiro (RJ), em 18 de junho de 1931. Formou-se bacharel em Ciências Sociais, na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (USP), em 1952, especializando-se em Sociologia no ano seguinte e tornando-se doutor em 1961. Kursou a pós-graduação no *Laboratoire de Sociologie Industrielle* da Universidade de Paris (1962-1963). Em meados da década de 1950, auxiliou na edição da revista "Fundamentos", do Partido Comunista Brasileiro (PCB), no entanto, ao qual nunca se filiou. Antes mesmo de se graduar, foi professor da Faculdade de Economia da USP (1952-1953). [...] Ministro da Fazenda (1993-1994) durante o governo Itamar Franco. Candidato à Presidência da República pela coligação PSDB/PFL/PTB, elegeu-se no primeiro turno eleitoral, em 3 de outubro de 1994, tendo obtido 54,3% dos votos válidos. Reelegeu-se presidente da República em 1998 pela coligação PSDB/PFL/PTB/PPB". BIBLIOTECA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Fernando Henrique Cardoso**. Biografia/ Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/fernando-henrique-cardoso/biografia-periodo-presidencial>>. Acesso em: 14 maio 2014.

¹²⁶ O nome do Ministério foi alterado após o processo de *Impeachment* do presidente Fernando Collor de Mello (1992). Assumiu à Presidência da República Federativa do Brasil em caráter provisório (02/10/1992), seu Vice, o engenheiro Itamar Franco (PRN), efetivado no cargo em 29 de dezembro do mesmo ano, após renúncia de Collor de Mello. Itamar Franco tentou reestruturar a ordem democrática e a superação dos graves problemas econômicos, pela Lei Nº 8.490, de 19/11/1992, foi desmembrado o Ministério dos Transportes do Ministério das Comunicações, voltando a Pasta a ter o nome de Ministério dos Transportes.

Transportes de Nº 285 de 09 de agosto de 2000, que alterou o Regimento Interno do DNER, o Museu Rodoviário continuava sob a responsabilidade do chefe do gabinete do diretor-geral, que além de outras atribuições também tinha que: “supervisionar as atividades do Museu Rodoviário e de preservação do patrimônio histórico e cultural”.

Na Gestão FHC, o DNER vinha sendo alvo de inúmeros escândalos envolvendo corrupção. Desde 1999, já tramitava no Governo Federal a intensão de reorganizar a estrutura administrativa do Sistema Nacional de Transportes. O Projeto de Lei era de autoria do deputado Eliseu Resende (ex-diretor-geral do DNER e ex-ministro dos Transportes). Segundo proposta do ministro dos Transportes Eliseu Padilha, a mudança tinha o propósito de integração dos diferentes modais (rodoviário, ferroviário e aquaviário), visando à redução no preço dos fretes e a consequente diminuição no preço dos produtos (DNIT). O resultado do Projeto culminou com a Lei Nº 10.233, em 05 de junho de 2001 (DNIT), da qual extinguiu o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, colocando um fim em 64 anos de existência desta autarquia. O DNIT só existiu organizacionalmente pelo Decreto Nº 4129, de 13 de fevereiro de 2002¹²⁸. A partir desse momento o Museu Rodoviário já não fazia mais parte dessa estrutura (Anexo J).

Apesar de não ter acesso a todos os regimentos internos como já explicado anteriormente, podemos identificar no Museu Rodoviário, uma instituição que foi criada, por um grupo de entusiastas do DNER, para ser um veículo de divulgação do rodoviarismo, mas que na verdade, não era uma das prioridades da instituição. Como bem disse Oliveira em entrevista (2014), e já mencionado no capítulo anterior, o Museu Rodoviário entrou em decadência quando começou a perder seus defensores: Bauer, Rodrigues, Bittencourt, dentre outros.

Com a extinção do DNER, foi instaurado um processo de inventariança, através do Decreto Nº 4.128, de 13 de fevereiro de 2002. O processo consistia em inventário, transferência e incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis

BIBLIOTECA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Itamar Franco**. Biografia/Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/itamar-franco>>. Acesso em: 17 abr. 2014.

¹²⁷ Eliseu Lemos Padilha nasceu em 23 de dezembro de 1945 (Canela RS). Formado em direito pela Unisinos, foi prefeito de Tramandaí, de 1989 a 1992. É desde 1995 deputado federal. Todos os seus mandatos foram exercidos no PMDB, ao qual é filiado desde 1966, quando o partido era denominado MDB. Ocupou o Ministério dos Transportes, no governo FHC, a partir de 1997. Atualmente (2015) assumiu o cargo de Ministro da Aviação Civil no governo da presidente Dilma Rousseff. **ELISEU Padilha. Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil.** Disponível em: <<http://www.eliseupadilha.com.br/politico/historia.php?posicao=>>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

¹²⁸ O Decreto Lei Nº 4129, de 13 de fevereiro de 2002, foi revogado pelo Decreto Nº 4.749, de 17 de junho de 2003 que por sua vez foi revogado pelo Decreto Nº 5.765, de 27 de Abril de 2006.

do DNER. Coube ao Ministério dos Transportes a supervisão dos procedimentos. Dentre outras atribuições cabia:

[...] VI - proceder, mediante termo próprio, à transferência dos acervos técnicos, bibliográficos e documentais aos órgãos e às entidades que tiverem absorvido as correspondentes atribuições da Autarquia em extinção; [...]III – ao DNIT: d) instalações, bens móveis, imóveis e equipamentos pertencentes à Autarquia em extinção, localizados em todo o território nacional, utilizados pela Administração Central, pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias, pelos Distritos Rodoviários Federais e por suas Residências, assim como aqueles utilizados, a qualquer título, por serviços e repartições públicas municipais, estaduais e federais; [...]; f) a guarda e o controle de demais documentos integrantes do acervo documental da Autarquia em extinção, relativos a áreas de competência do DNIT, que, pelos termos da legislação aplicável, devam ainda ser conservados; [...] (Decreto Nº 4.128, de 13 de fevereiro de 2002).

Os trabalhos de inventariança foram finalizados no ano seguinte, pelo Decreto Nº 4.803, de 8 de agosto de 2003. E concluiu que:

[...] Art. 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, por intermédio da Secretaria do Patrimônio da União, deverá adotar as medidas necessárias para a gestão dos bens imóveis oriundos do extinto DNER. Art. 3º O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT ficam sub-rogados: I - nos direitos e obrigações decorrentes de contratos, ajustes e convênios que lhe tenham sido transferidos, inclusive decorrentes de **acervos técnicos, bibliográficos e documentais**. (Decreto Nº 4.803, de 8 de ago. 2003, grifo nosso).

No art. 4º do Decreto supracitado, atribuiu ao Ministério dos Transportes a responsabilidade pelas providências com vistas a solucionar as questões pendentes deixadas pelo extinto DNER. Em 19 de setembro de 2003, através da Portaria Nº 971/2003 do ministro dos Transportes, foi criado o Grupo Executivo, para exercer as atribuições estabelecidas no artigo 4º do Decreto mencionado:

[...] Art. 4º [...] I - exigir e processar as prestações de contas referentes aos convênios firmados pelo extinto DNER, que não foram prestadas ou aprovadas até a data da publicação deste Decreto; II - processar as tomadas de contas especiais em curso, bem como instaurar aquelas relacionadas a fatos ocorridos no âmbito da extinta Autarquia; III - liquidar e executar as despesas autorizadas na Lei Orçamentária Anual e suas alterações, as inscrições em restos a pagar e as despesas de exercícios anteriores, inclusive as referentes a pessoal e encargos sociais, devendo proceder ao levantamento e atestar a exatidão dos valores a serem liquidados e executados, promovendo as medidas cabíveis para garantir a dotação e a disponibilização dos recursos necessários. IV - atender às demandas formuladas por órgãos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário relativas ao extinto DNER; e V - dar continuidade aos processos administrativos

disciplinares e sindicâncias que não foram concluídos até o encerramento da inventariança do DNER, bem como instaurar aqueles relacionados a fatos ocorridos no âmbito da extinta Autarquia [...]. (Decreto Nº 4.803, de 8 de agosto de 2003).

O encerramento da inventariança do DNER não pôs fim às atividades, pois o período de execução das tarefas do referido Grupo Executivo tinha sido estipulado para ser desenvolvido e concluído em um prazo de 12 meses, de 31 de janeiro a 31 de dezembro de 2005 (Relatório de Gestão/MT). Diante de inúmeras pendências e percalços¹²⁹, os trabalhos não foram concluídos no prazo determinado. Em Portaria GM/MT Nº 82, de 30 de março de 2010 (Relatório de Gestão, 2010), ficou estabelecido um prazo de 180 dias para concluir os serviços do Grupo Executivo. Após a não conclusão das atividades devido ao volume de pendências, foi publicada Portaria SE/MT Nº 91, de 15 de abril de 2010 (Relatório de Gestão, 2010), que criou a Comissão objetivando acompanhar e efetivar as providências indispensáveis ao cumprimento da Portaria Ministerial Nº 82/2010.

Toda essa legislação é para entendermos que a questão da transferência dos bens imóveis do DNER para o DNIT ainda não foi concluída. Durante o período de inventário, por lei, a responsabilidade era e ainda é do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, intermediada pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU), já mencionada no capítulo anterior. Cabe a SPU, até o resultado desse processo, gerir os bens do DNER. Em 2011, o Museu Rodoviário, diante desse impasse sobre sua gestão fechou as portas. “A interdição foi uma orientação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional por conta das más condições de conservação” (maio, 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2015/05/museu-rodoviario-de-levy-gasparian-esta-fechado-para-visitas-desde-2011.html>). Acesso em: 28 set. 2014). Face ao estado do imóvel, foi solicitada, no mesmo ano, restauração do prédio do museu, através de dispensa de licitação, devido a grave situação, assinada pela ministra do Planejamento Orçamento e Gestão, Miriam Belchior:

Objeto: doação, com encargo, do imóvel de propriedade da União, com área de 1.343,00m², localizado na Praça Coronel João Werneck nº 173,

¹²⁹ “[...] apesar de deter a responsabilidade pela conclusão/ resolubilidade das pendências, o Grupo não conta com servidores habilitados e qualificados para tal mister [...] necessidade de apoio para cumprir as tarefas delegadas a este Grupo [...] entre as atribuições do Grupo-executivo, distingue-se um volume considerável de demandas, como ações da Justiça relacionadas ao extinto DNER, cobranças efetuadas pela Secretaria Federal de Controle e pelo Tribunal de Contas da União, dentre outro [...]”. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Relatório de Gestão do encerramento do processo de inventariança ano 2005**. Brasília, 2005, p. 1. Disponível em: <www.transportes.gov.br/images/2005_5.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2015.

Bairro Mont Serrat, Município de Comendador Levy Gasparian, Estado do Rio de Janeiro, registrado sob a Matrícula nº 3.521, Livro nº 2-M, às fls. 199, no Cartório do 2º Ofício de Registro de Imóveis da Comarca de Três Rios, naquele Estado. Finalidade: restauração e preservação do prédio do Museu Rodoviário. Fundamento Legal: art. 17, inciso I, alínea "b", da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Justificativa: doação para outro órgão da Administração Pública. Donatário: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. Prazo para cumprimento da finalidade da doação: dois anos, a contar da data da assinatura do contrato de doação. Declaração de dispensa de licitação pela Secretária de Patrimônio da União, em 08/12/2011. Ratificação pela Ministra de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, em 08/12/2011. (D.O.U., 16 dez. 2011, p. 307. Nº Processo: 05018.010561/2003-01).

Segundo Alexçandro Santana (2015), na época em que o museu estava aberto o número de frequentadores chegava de três a quatro mil pessoas anualmente. Em setembro, o número aumentava devido a Festa de Nossa Senhora de Monte Serrat, realizada entre os dias de 04 a 08 do mês. As férias escolares também contribuíam para o acréscimo na frequência no museu. Os turistas buscavam e ainda buscam descanso na região que oferece, além das belezas naturais, um circuito histórico, e o Museu Rodoviário se encontra nessa rota. Vale lembrar que no ano em que o Museu foi fechado a Estrada União e Indústria completava 150 anos.

O fechamento do Museu desagradou boa parte dos visitantes da localidade e de turistas, que se manifestaram em sites de viagem, e protestaram na Internet, diante do descaso do poder público frente à situação precária do museu. Abaixo alguns depoimentos e comentários de pessoas que conheceram o local e suas impressões sobre o fechamento do Museu:

Minha família reside em Mont' Serrat e como filha da terra, sinto orgulho do museu fazer parte da história do nosso país e por isso peço um olhar mais atento das autoridades competentes para salvar nossas relíquias e recuperar o quanto antes o único museu rodoviário da América Latina que pede socorro! (Comentário: Elizabeth Silveira Mattos, em 28 de setembro de 2011. Fonte: Relatos de Viagem, Etc. Disponível em: <<http://www.rdvetc.com/2010/o-museu-rodoviario-de-mont-serrat/>>. Acesso em: 22 mar. 2015).

Muito interessante, mas está muito abandonado. Situado na antiga estrada União Indústria, em Paraibuna, tem carruagens, carros antigos, máquinas e equipamentos antigos para construção de estradas. A casa é muito bonita. Vale a pena! (Comentário: Vicente D. Belo Horizonte, MG, dezembro de 2012. Fonte: Tripadvisor Brasil. Disponível em: <http://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g1102707-d2425926-Reviews-Museu_Rodoviario-Tres_Rios_State_of_Rio_de_Janeiro.html>. Acesso em: 22 mar. 2015).

Tenho 50 anos e moro desde sempre na cidade de Três Rios, distante cerca de 15 km de Comendador Levy Gasparian/Mont Serrat/Paraíbuna, onde se encontra o Museu Rodoviário. Nestes 50 anos de vida visitei o Museu DIVERSAS vezes, desde a infância até o último fim-de-semana, e o que vi é desconcertante. [...] O que se vê é realmente vergonhoso. Mato alto em toda a cercania e interior do Museu, que se encontra fechado (precariamente por uma cerquinha de arame farpado). Veículos históricos e importados apodrecendo no tempo. Tratores com buracos de ferrugem maiores que suas peças. Placas ilegíveis [sic]. O interior do Museu (da para ver pelas janelas) saqueado e vandalizado. Só para se ter uma idéia, existe no interior uma Harley Davidson da Polícia Federal com SideCar que só não desmonta na própria ferrugem por se equilibrar nas próprias peças. No exterior 2 Jipes Willys com mais de 70 anos de idade e dois micro-ônibus importados onde só não faltam os chassis pois todo o couro e borracha o 'vento' e o 'sol' já se encarregaram de destruir e a lataria só não tem mais podres que os próprios administradores. Uma total vergonha e descaso com um patrimônio IMPAR, testemunha da criação da Estrada União & Indústria, pertencente ao povo, e como o povo do local devidamente tratado, com descaso. Não deixe de visitar caso passe pela região, senão pelo valor histórico ao menos para testemunhar o que uma administração desinteressada é capaz de fazer (ou deixar de fazer) com o que não lhes pertence. (Comentário: Pedro Gama, Três Rios, RJ, dezembro de 2013. Fonte: Tripadvisor Brasil. Disponível em: <http://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g1102707-d2425926-r189988517-Museu_Rodoviario-Tres_Rios_State_of_Rio_de_Janeiro.html#UR189988517>. Acesso em: 22 mar. 2015).

Tem a história da União Indústria, capítulo importante da história do país. Tem uma carruagem da época, bela e de grande importância histórica. Entretanto, prevalece o completo abandono. (Comentário: COB1973, Juiz de Fora, MG, 07 de março 2014. Fonte: Tripadvisor Brasil. Disponível em: <http://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g1102707-d2425926-Reviews-Museu_Rodoviario-Tres_Rios_State_of_Rio_de_Janeiro.html>. Acesso em: 22 mar. 2015).

Muito interessante, mas como todo museu precisa de recursos e manutenção... Crianças vão adorar... pequeno em pouco tempo se visita ele inteiro. (Comentário: Fabricia935, Niterói, RJ, abril de 2015. Fonte: Tripadvisor Brasil. Disponível em: <http://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g4139525-d4376235-r267113009-Rodoviario_de_Paraibuna_Museum-Comendador_Levy_Gasparian_State_of_Rio_de_Janeir.html#REVIEWS>. Acesso em: 22 mar. 2015).

Vale lembrar que a Prefeitura de Levy Gasparian há algumas décadas vem tentando conseguir verbas para a restauração do prédio¹³⁰. Inicialmente em um esforço

¹³⁰ Sucessivas gestões municipais estiveram envolvidas com a questão do Museu Rodoviário: Prefeito Joel da Silva Maia - PMDB (1993 -1997), Prefeito José Bento Argon Sobrinho – PSC/PDT (1996-2004) [2 mandatos]; Prefeito Antônio Amâncio de Lima – PDT (2004-2008) (1 mandato) e Cláudio Mannarino atual

para devolver a gestão ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, mas sem muito sucesso. Como já vimos, alguns bens imóveis do antigo DNER ainda estão em processo de análise. Sempre que o DNIT é cobrado a resolver a questão do Museu Rodoviário tem sempre a mesma alegação, via assessoria de imprensa, (ARAÚJO, 2011) “que o caso é de responsabilidade da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), do Ministério do Planejamento, sob cuja custódia estão os bens do antigo DNER”.

Diante da situação do museu, um patrimônio público tombado pelo órgão de proteção federal, foi decidido, no ano de 2011, por determinação da ministra de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão Miriam Belchior, através da Portaria Nº 542, de 8 de dezembro, autorizar a doação com encargo ao DNIT do imóvel de propriedade da União, que se tratava do Museu Rodoviário para que se restaurasse e se preservasse o prédio do Museu, “com prazo de dois anos a contar da data da assinatura do contrato de doação para que o donatário cumpra os objetivos previstos”. No ano de 2013, um projeto de recuperação do Museu Rodoviário, da empresa paulista Instituto Socio-Cultural –TPI¹³¹, foi aprovado pela Secretaria de Fomento à Cultura do Ministério da Cultura, através da Portaria Nº 183 de 22 de abril de 2013, para executar os trabalhos com prazo de captação de 15/04/2013 à 31/12/2013. O mesmo projeto foi apresentado no ano seguinte com prazo de captação de 01/01/2014 a 31/12/2014 (D.O.U., 2014, p. 47) e para o ano de 2015, com prazo de captação de 01/01/2015 à 30/04/2015 (D.O.U., 2015, p. 74).

Restauração do edifício da 9ª [sic] estação de muda da estrada União e Indústria, no distrito de Mont Serrat. O imóvel sedia o Museu Rodoviário, é bem tombado pelo IPHAN e está em estado de deterioração e abandono há mais de 20 anos. Restauração e ampliação das instalações, salvaguarda de veículos e peças do acervo que estão em deterioração. O projeto prevê também a recuperação do acervo existente, atualização da museografia, integração da paisagem cultural e natural da região ao acervo museológico. (D.O.U. 2013, p.7).

O atual prefeito de Comendador Levy Gasparian, Cláudio Mannarino (PMDB), tentou diversas parcerias e apoios tanto da iniciativa privada como do Governo Federal

prefeito PMDB (2009–2016) [2 mandatos]. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. Eleições municipais. Disponível em: <http://portal.cnm.org.br/v4/v11/eleicao/mu_ele_prefeito.asp?ildMun=100133022>. Acesso em: 21 abr. 2015.

¹³¹ Empresa privada, localizada em São Paulo que atua desde 2007 em atividades de organizações associativas ligadas à cultura e à arte. Não foi localizada página oficial online.

para conseguir recursos na intenção de restaurar o Museu. Da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONKER, que administra 180,4 quilômetros da rodovia BR-040 que liga o trecho entre os Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, já obteve ajuda em financiamento. Alguns projetos já foram enviados tanto ao IPHAN, como ao Instituto Brasileiro de Museus – IBRAM na busca por verbas e incentivos para recuperar o conjunto arquitetônico, que sofre com danos estruturais: afundamento de parte do assoalho do museu; restauração dos veículos que se encontram deteriorados na área externa do prédio (Anexo L). A prefeitura está empenhada na reabertura do Museu, mas o custo das obras é muito alto. Além disso, o prédio não pertence à Prefeitura, que por ser tombado pelo IPHAN, depende de uma série de autorizações para que seja reformado. A última tentativa foi obter um acordo junto ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão para proceder à transferência desse imóvel (museu) para a esfera municipal. São questões jurídicas que ainda não coube parecer.

A revitalização do Museu Rodoviário é uma obrigação do poder público, pois como já abordamos trata-se de um bem cultural, tombado e único no País. O Museu pode e deve ser um veículo de debates e discussões sobre o tema, tão em voga nos dias atuais. Como ficou alguns anos sem atualização tanto museológica como museográfica, o desafio do Museu Rodoviário e da futura equipe é reestruturar a instituição. Restaurar o prédio e o acervo, reformular o circuito expositivo, desenvolver um programa educacional adequado e principalmente documentar as coleções. O espaço do Museu Rodoviário é propício para uma análise e reavaliação das escolhas de transporte e vias no Brasil. A opção por esse modal (rodoviário) atende às necessidades da população? Perguntas como essa devem permear as exposições de um Museu Rodoviário atual. Hoje em dia já se sabe que transporte de massa é sobre trilhos e não sobre rodas, que os investimentos em uma única modalidade de transporte durante alguns anos favoreceu a um empobrecimento de algumas regiões onde nada ou quase nada chega ao alcance via rodovia, apesar do discurso da época do rodoviarismo ser de integração e povoamento.

A reabertura do Museu torna-se crucial para a preservação e divulgação desse Patrimônio Histórico, relacionado a um período de desenvolvimento e declínio do rodoviarismo no Brasil. É um espaço de memória e de identidade da comunidade local com um apelo nacional, uma vez que o DNER atuava na construção de rodovias, pontes, viadutos, túneis, dentre tantas obras de grande vulto no cenário nacional. É uma instituição que não pode mais ficar relegada ao descaso do poder público. Como já explicitamos, é evidente que a coleção necessita de cuidados museológicos:

conservação, acondicionamento, documentação e pesquisa. O Museu Rodoviário deve ocupar seu espaço no cenário museológico. Apesar de existirem diversos museus dedicados aos transportes e a outras modalidades de vias, o museu tem as ferramentas necessárias para se desenvolver enquanto instituição museológica. Desde sua construção como “Estação de Muda” de cavalos, para atender às necessidades dos que trafegavam na Estrada União e Indústria, idealizado por um grupo de entusiastas do rodoviarismo que se empenharam para o seu surgimento, até as manifestações de apoio para a sua reabertura, o Museu deve ser local de conhecimento, de informação de qualidade e fazer seu público visitante refletir e trazer reflexões acerca dos temas abordados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a pesquisa ficou evidente a relevância do museu para a região. O Museu Rodoviário aponta para um cenário de descaso com o patrimônio cultural. Sua situação não deixa de ser um indício de uma questão abrangente: o fechamento de diversos museus pelo Brasil. Sua fragilidade jurídica e os diversos percalços políticos que permearam sua trajetória foram elementos determinantes de sua crise. Apesar de todos estes fatores, o museu ainda pode ser reestruturado e desempenhar de forma adequada o seu papel institucional.

Foram adquiridos objetos dos mais variados tipos que tinham como elo o rodoviário: doações do próprio DNER, dos Departamentos de Estradas de Rodagem dos Estados, de empreiteiras, de instituições culturais e de particulares. Assim se formou a coleção do Museu Rodoviário.

Desde sua criação, o Museu serviu de veículo para divulgação das realizações do DNER e do próprio governo. A posição do referido museu no organograma do Departamento era no setor de Relações Públicas, responsável por manter a boa imagem do DNER, dentro e fora da instituição. Essa era a missão do museu. Mas o que ficou patente durante a pesquisa é que esta instituição foi o resultado de um grupo de entusiastas que não conseguiu consolidar o museu na estrutura do DNER. Personagens de relevância para a Engenharia Civil, que acreditavam que essa modalidade de transporte e de vias (rodoviária) era a solução para os problemas de locomoção e integração nacional. Eram idealistas, engajados no processo do desenvolvimento nacional do País.

Como herdeiro natural do DNER, o DNIT ainda não pode ser totalmente responsabilizado pelos bens do antigo órgão, devido a inconclusão dos processos de transferência das propriedades. Esta situação de indecisão administrativa trouxe, para a Prefeitura de Comendador Levy Gasparian, a dificuldade de devolver o Museu à sua esfera original (federal).

Diante deste cenário, a Prefeitura de Levy Gasparian pretende assumir definitivamente o Museu, incluí-lo no circuito da Estrada Real, restaurar o prédio e o acervo que contam a história daquela região. Já existe proposta de se elaborar um roteiro que insira todos os museus localizados na rota da antiga Estrada União e Indústria, beneficiando as populações dessas cidades, naquilo que Mário Chagas

denomina de “Museu de percurso” (LOURES, 2010), favorecendo, desta forma, o Museu Rodoviário.

O abandono ou mesmo a destruição do patrimônio público ainda devem ser combatidos por instituições legalmente investidas, profissionais e pessoas que se sensibilizam com o destino que muitas vezes são dados a esses bens culturais.

O Museu Rodoviário é uma realidade. E como instituição cultural, deve assumir seu papel social na comunidade local. Idealizado dentro de um órgão da esfera federal, tinha uma proposta de abrangência nacional de divulgar os feitos do antigo DNER, órgão que era responsável pela abertura e manutenção das rodovias construídas pelo país. Da década de 1970 até os dias atuais o Museu Rodoviário ainda não atingiu sua missão: discutir o rodoviarismo no cenário nacional. Mesmo fechado e sem condições adequadas de conservação, o museu ainda recebe doações de diversos colecionadores particulares. Apesar de ser o único museu brasileiro a abordar esta temática, a instituição ainda não conseguiu o apoio necessário para o desenvolvimento de suas atividades.

Desde sua criação em 2009, o Instituto Brasileiro de Museus – IBRAM vem colaborando com os museus brasileiros na revitalização de seus acervos e recuperação de seus imóveis. O Museu Rodoviário também foi contemplado com um projeto de recuperação do prédio, aprovado pela Comissão Nacional de Incentivo à Cultura (CNIC) em março de 2014, quando nove projetos foram aprovados para captar recursos via mecanismos de renúncia fiscal da Lei Rouanet. Basta agora o interesse das iniciativas públicas e privadas custearem as reformas deste museu para recoloca-lo no cenário brasileiro de museus.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

A SAGA do rodoviarismo no DNA do DNER. **Revista O Empreiteiro**, São Paulo, 21 out 2011. Disponível em: <http://www.oempreiteiro.com.br/Publicacoes/4662/A_saga_do_rodoviarismo__no_DNA_do_DNER_.aspx>. Acesso em: 22 out. 2014.

ABREU, Gláucia Côrtes. Parecer DEPROT/IPHAN/RJ/Nº 033/98. Opina contrariamente ao tombamento do acervo do Museu Rodoviário de Paraibuna. Rio de Janeiro, 22 jun. 1998. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. v. 1, p. 89-90.

ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Meio de transporte terrestre no Museu Histórico Nacional. **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 30, p. 245-258, 1998. [Edição Comemorativa do Bicentenário de Nascimento de D. Pedro, Imperador do Brasil e Rei de Portugal]

ANDREAZZA, Cel. Mário David. In: NOVA Enciclopédia de Biografias. Rio de Janeiro: Planalto Editorial, 1979. v. 1, p. 62.

APRESENTAÇÃO. **Prefeitura Municipal de Goianá**. Disponível em: <http://www.goiana.mg.gov.br/cidade_apresentacao.htm>. Acesso em: 16 fev. 2015.

ARAÚJO, Paulo Roberto. Museu Rodoviário está em condições precárias: Acervo histórico sofre abandono em Levy Gasparian e tem destino incerto. **O Globo**, Rio de Janeiro, 03 dez. 2011. Disponível em: < <http://oglobo.globo.com/rio/museu-rodoviario-esta-em-condicoes-precarias-3378427#ixzz3YYLZyVjN>>. Acesso em: 27 abr. 2015.

ASCOM/IBRAM. Angelo Oswaldo é o novo presidente do Instituto Brasileiro de Museus. **Portal do Instituto Brasileiro de Museus**, Brasília, 09 jul. 2013. Disponível em: <<http://www.museus.gov.br/angelo-oswaldo-e-o-novo-presidente-do-instituto-brasileiro-de-museus/>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DO DER/MG. **DER/MG: uma história iniciada em 1946**. Disponível em: <<http://www.assender.com.br/historia.php>>. Acesso em: 14 set. 2014.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS. **Cronologia histórica ferroviária**. Disponível em: <<http://www.antf.org.br/index.php/informacoes-do-setor/cronologia-historica-ferroviaria>>. Acesso em: 03 mar. 2014.

AZEVEDO, Paulo Ormindo de. **Homenagem do Conselho Consultivo do IPHAN a Renato Soeiro**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=363>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

BANSTUR. **Estrada Real: toda emoção e beleza de trilhar um dos mais antigos e importantes caminhos do Brasil imperial**. Disponível em:

<http://www.banstur.com.br/online/banstur_online140111.htm>. Acesso em: 18 jun. 2014.

BARAT, Josef. **Evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1978. 385 p.

BARRETO, Auta Rojas. **Depoimento**. Rio de Janeiro, 2015. Entrevista concedida à Zenilda Brasil para o Projeto de Pesquisa de Mestrado do Programa em Museologia e Patrimônio da UNIRIO/MAST em 05 de fevereiro de 2015.

BARROSO, Cláudia M. Girão. Memorando DEPROT/ IPHAN/RJ Nº 226/98. Pede ao DID abertura de processo de tombamento: Acervo do Museu Rodoviário de Paraibuna, em Comendador Levy Gasparian. Brasília, 7 abr. 1998. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. v. 1, p. 86

_____. Memorando DEPROT/IPHAN/RJ/Nº 458/98. Indica arquivamento do processo nº 1424-T-98 Acervo do Museu Rodoviário de Paraibuna. Rio de Janeiro, 15 jul. 1998. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos, 1998. v. 1, p. 91.

BASTOS, Wilson de Lima. **Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia**. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991.

BAUDRILLARD, Jean. **O Sistema dos objetos**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993.

BAUER, Gustavo Ernesto. Museu Rodoviário. Petrópolis. **Jornal de Petrópolis**, Petrópolis, p. 6, 19 jul. 1963.

_____. **Rodovias e História**. [S.l.: s.n.], 1957.

BIBLIOTECA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Emílio Garrastazu Médici**. Biografia/ Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/emilio-medici/biografia-periodo-presidencial>>. Acesso em: 14 maio 2014.

_____. **Fernando Henrique Cardoso**. Biografia/ Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/fernando-henrique-cardoso/biografia-periodo-presidencial>>. Acesso em: 14 maio 2014.

_____. **Getúlio Vargas**. Biografia/Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/getulio-vargas/biografia-periodo-presidencia>>. Acesso em: 27 abr. 2014.

_____. Itamar Franco. Biografia/Período Presidencial. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/itamar-franco>>. Acesso em: 17 abr. 2014.

_____. **José Linhares**. Biografia. Disponível em:
<<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/jose-linhares/biografia>>. Acesso em: 17 abr. 2014.

BIBLIOTECA DO IBGE. **Três Rios: Histórico**. Disponível em:
<<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/riodejaneiro/tresrios.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2014.

BIBLIOTECA DO MUSEU HISTÓRICO. **Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro: MHN, [1967-1970]. [folheto]

BRASÃO de Juiz de Fora. **Juiz de Fora Ontem e Hoje**. Disponível em:
<http://juizdeforasempre.comunidades.net/index.php?pagina=1825176598_02>. Acesso em: 20 fev. 2015.

BRASÃO de Juiz de Fora. **Prefeitura de Juiz de Fora**. Disponível em:
<<http://www.pjf.mg.gov.br/cidade/brasao.php>>. Acesso em: 28 fev. 2015.

BRASIL. Carta Régia, de 4 de dezembro de 1816. Dá várias providencias sobre a abertura de estradas no interior da Capitania de Minas Geraes. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1816**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1890. v. 1, p. 87. Disponível em:
<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-39504-4-dezembro-1816-569824-norma-pe.html>. Acesso em: 21 fev. 2014.

_____. Decreto nº 1.031, de 7 de agosto de 1852. Concede a Mariano Procópio Ferreira Lage privilegio exclusivo pelo tempo de cincoenta annos, a fim de incorporar huma Companhia para construir, melhorar e conservar duas linhas de estradas na Provincia de Minas Geraes. Câmara dos Deputados. **Coleção de Leis do Império do Brasil (1852)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853. t. XV, part. II, p. 345. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1031-7-agosto-1852-559374-publicacaooriginal-81570-pe.html>>. Acesso em: 24 nov. 2013.

_____. Decreto nº 1.088, de 13 de dezembro de 1852. Concede a Irineu Evangelista de Sousa privilegio exclusivo por 80 annos para a factura de huma estrada de ferro de Petropolis até o rio Parahyba, nas immediações do ponto denominado - Três barras-, e d'ahi até o Porto novo do Cunha. **Coleção de Leis do Império do Brasil (1852)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853. t. XV, part. II, p. 480. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1088-13-dezembro-1852-559483-publicacaooriginal-81712-pe.html>>. Acesso em: 01 abr. 2014.

_____. Decreto nº 101, de 31 e outubro de 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem. **Coleções de Leis do Império do Brasil (1835)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1838. v. 1, part. I, p. 108. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1889/decreto-101-31-outubro-1835-562803-norma-pl.html>>. Acesso em: 28 jan. 2014.

_____. Decreto nº 31.154, de 19 de julho de 1952. Aprova o Regimento dos Distritos Rodoviários Federais. In: **Coleção de Leis do Brasil – 1952**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952. v. VI, p. 57. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-31154-19-julho-1952-339305-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 set. 2014.

_____. Decreto Nº 4.128, de 13 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a inventariança, a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 fev. 2002. Seção 1, p. 12. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4128.htm>. Acesso em: 28 abr. 2015.

_____. Decreto Nº 4.129, de 13 de fevereiro de 2002. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 fev. 2002. Seção 1, p. 13. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4129.htm>. Acesso em: 11 dez. 2013.

_____. Decreto Nº 4.803, de 8 de agosto de 2003. Dispõe sobre o encerramento dos trabalhos da inventariança do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 ago. 2003. Seção 1, p. 1. Disponível em: <http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEC%204.803-2003?OpenDocument>. Acesso em: 03 jun. 2014.

_____. Decreto nº 44.656, de 17 de Outubro de 1958. Aprova o regimento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e da outras providências. **Coleção de Leis do Brasil - 1958**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1959. v. VIII, p. 36. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44656-17-outubro-1958-383633-norma-pe.html>>. Acesso em: 30 jun. 2014.

_____. Decreto nº 68.423, de 25 de março de 1971. Aprova o Regimento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 mar. 1971. Seção 1, Suplemento, p.1. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-68423-25-marco-1971-410322-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 fev. 2015.

_____. Decreto Nº 8.124, de 17 de outubro de 2013. Regulamenta dispositivos da Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, que institui o Estatuto de Museus, e da Lei nº 11.906, de 20 de janeiro de 2009, que cria o Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 18 out. 2013. Seção 1, p. 1. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8124.htm>. Acesso em: 21 abr. 2015.

_____. Decreto Nº 99.244, de 10 de maio de 1990. Dispõe sobre a reorganização e o funcionamento dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 maio 1990. Seção 1, p. 8869. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D99244.htm>. Acesso em: 19 abr. 2015.

_____. Decreto nº. 3.325, de 29 de outubro de 1864. Transfere ao Estado a propriedade da estrada de rodagem denominada – União e Indústria. **Coleção de Leis do Império do Brasil (1864)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1864. t. XXVII, part. II, p. 212. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3325-29-outubro-1864-555091-publicacaooriginal-74175-pe.html>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

_____. Decreto nº. 4.320, de 13 de janeiro de 1869. Approva as clausulas para o contracto de transferência do trafego da estrada União e Industria para a estrada de ferro de D. Pedro II. **Coleção de Leis do Império do Brasil (1869)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869. t. XXXII, part. II, p. 12. II. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4320-13-janeiro-1869-552654-publicacaooriginal-70047-pe.html>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

_____. Decreto nº. 641, de 26 de julho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. **Coleção de Leis do Império do Brasil (1852)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853. t. XIII, part. I, p. 5. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>>. Acesso em: 01 abr. 2014.

_____. Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sôbre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0200.htm>. Acesso em: 20 nov. 2014.

_____. Decreto-Lei Nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **DOU**, Rio de janeiro, 6 dez. 1937. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm>. Acesso em: 15 maio 2017.

_____. Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <<http://www.portaltributario.com.br/legislacao/lei10233.htm>>. Acesso em: 11 dez. 2013.

_____. Lei Nº 11.904, de 14 de Janeiro de 2009. Institui o Estatuto de Museus e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 jan. 2009. Seção 1, p. 1.

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11904.htm>. Acesso em: 10 mar. 2014.

_____. Lei Nº 8.028, de 12 de abril de 1990. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 abr 1990. Seção 1, p. 7096. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1990/lei-8028-12-abril-1990-372178-norma-pl.html>>. Acesso em: 03 jul.2014.

_____. Lei Nº 8.422, de 13 de maio de 1992. Dispõe sobre a organização de ministérios e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 maio 1992. Seção 1, p. 6025. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8422.htm>. Acesso em: 19 abr. 2015.

_____. Lei Nº 8.490, de 19 de novembro de 1992. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 nov. 1992. Seção 1, Edição Extra, p. 16061. Disponível em: <<http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/42/1992/8490.htm>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

_____. Lei, de 29 de agosto de 1828. Estabelece regras para a construção das obras publicas, que tiverem por objetco a navegação de rios, abertura de canaes, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aqueductos. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1828**. Typographia Nacional, 1878. v. 1, part. I, p. 24. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/Legimp-K_6.pdf#page=4>. Acesso em: 01 mar. 2014.

_____. Portaria de prorrogação Nº 0002/14 de 03 de janeiro de 2014. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jan. 2014. Seção 1, p. 47. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/64623751/dou-secao-1-10-01-2014-pg-8-47/pdfView>>. Acesso em: 14 dez. 2013.

_____. Portaria MT Nº 285 de 09 de agosto de 2000. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 ago. 2000. Disponível em: <<http://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=182284>>. Acesso em: 07 abr. 2014.

_____. Portaria Nº 183, de 12 de abril de 2013. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 abr. 2013. Seção 1, p. 7. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/53109981/dou-secao-1-15-04-2013-pg-7/pdfView>>. Acesso em: 14 dez. 2013.

_____. Portaria Nº 257, de 21 de novembro de 1991. Aprova o Regimento Interno do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 nov. 1991. Seção 1, p. 26672. Disponível em: <<http://jusbrasil.com.br/diarios/1280937/pg-36-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-25-11-1991/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

_____. Portaria Nº 36, de 13 de janeiro de 1975. Aprova Regimento interno do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Diário Oficial da União**, Brasília,

DF, 24 jan. 1975. Seção 1, parte II, p. 1087. Disponível em:
<<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2957043/pg-39-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-24-01-1975/pdfView>>. Acesso em: 25 abr. 2015.

_____. Portaria Nº 542, de 8 de dezembro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 9 dez. 2011. Seção 1, p. 125. Disponível em:
<<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/33028252/dou-secao-1-09-12-2011-pg-125/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

_____. Portaria Nº 971, de 19 de setembro de 2003. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 set. 2003. Seção 2, p. 32. Disponível em:
<<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/696583/pg-32-secao-2-diario-oficial-da-uniao-dou-de-25-09-2003/pdfView>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

_____. Resolução Nº 6, de 10 de março de 2004. O Conselho de Administração do DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, no uso de suas atribuições legais e tendo em vista a deliberação adotada na 7ª Reunião Ordinária, concluída nesta data, resolve: aprovar o Regimento Interno do DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2004. Disponível em: <www1.dnit.gov.br/download/Regimento_interno_DNIT.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2015.

BURTON, Richard Francis. (Cap.) **Viagens aos planaltos do Brasil: do Rio de Janeiro ao Morro Velho (1868) 1**. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1941. 3 t., 477p. (Coleção Brasileira, 197). Disponível em:
<<http://www.brasiliana.com.br/obras/viagens-aos-planaltos-do-brasil-tomo-i-do-rio-de-janeiro-a-morro-velho>>. Acesso em: 15 maio 2014.

CALAES, G. D. (Ed.); FERREIRA, G. E. (Ed.). **A Estrada Real e a transferência da corte portuguesa: programa RUMYS, projeto estrada real**. Rio de Janeiro: CETEM/MCT/CNPQ/CYTED, 2009. 228 p. Disponível em:
<<http://mineralis.cetem.gov.br/bitstream/handle/cetem/496/Livro%20Estrada%20Real%20Completo%28Calaes%20e%20Gilson%29.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 02 mar. 2014.

_____ et al. Rutas minerales em Ibero América y ordenamento territorial: um fator integral para el desarrollo sostenible de la sociedade – Proyecto Rumys: Estrada Real. In: CARRIÓN Mero, Paúl (Ed.). **Rutas minerales em Ibero América**. [S.l.]: RUMYS CYTED, 2008. p 6-15. Disponível em:
<<http://www.condet.com.br/Projeto%20Estrada%20Real/RUMYS/la.%20Reuni%20Internacional/Texto%20-%20Estrada%20Real.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2014.

CAMARGO E ALMEIDA, Fernanda de (Org.). **Guia dos museus do Brasil: roteiros dos bens culturais brasileiros levantados em pesquisa nacional**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1972.

CARMO, Luciano do. **A Vila de Pedro do Rio**. Disponível em:
<http://www.guiadeitaipava.com.br/memoria/memoria_pedro.html>. Acesso em: 01 abr. 2014.

CARNEIRO, Maria Isabel S. **As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar**. 2011. 183 f. Dissertação (Mestrado em Estudos do Património) - Universidade Aberta, Lisboa, 2011.

CARTA de Veneza. Veneza: 1964. Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: 14 dez. 2013.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CAMEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: VI COLÓQUIO LATINOAMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6, ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, 4, 2012, São Paulo. **Anais...** São Paulo: TICCIH, 2012. p. 1-18 [CD Rom].

CAVALCANTI, Celso de Oliveira Bello. **Impactos da Reforma Administrativa do Governo Collor na modelagem organizacional do DNER**. 1995. 111 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) - Escola Brasileira de Administração Pública, Rio de Janeiro, 1995. Disponível em:
<<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/7938/000064565.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

CHACHAM, Vera. **Iepha/MG apresenta: O Registro do Paraibuna, em Simão Pereira**. [Belo Horizonte]: **Iepha**, 22 jan. 2011. Disponível em:
<<http://www.iepha.mg.gov.br/banco-de-noticias/892-iephamg-apresenta-o-registro-do-paraibuna-em-simao-pereira>>. Acesso em: 27 fev. 2014.

CHAGAS, Mário de Souza. **Há uma gota de sangue em cada museu: a ótica museológica de Mário de Andrade**. Chapecó: Argos, 2006.

_____; GODOY, Solange de Sampaio. Tradição e ruptura no Museu Histórico Nacional. **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 27, p. 33-59, 1995.

_____; STORINO, Claudia. A vida social da diligência Mazeppa. **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 40, p.479-485, 2008.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil – anos 1930- 1940**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

CLUBE DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO. **Homero Henrique Rosa Rangel** (ficha de admissão de sócio efetivo do Clube). Rio de Janeiro, 1949.

COIMBRA, Crésio. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974.

COLEÇÃO Julio Koeller (DKJ). Museu Imperial (Arquivo Histórico). Disponível em: <<http://www.museuimperial.gov.br/arquivo-historico/27-colecao-julio-frederico-koeler.html>>. Acesso em: 30 mar. 2014.

COLÉGIO BRASILEIRO DE GENEALOGIA. **Antigos Titulares: Wilson de Lima Bastos**. Disponível em: <<http://www.cbg.org.br/novo/colégio/historia/antigos-titulares/wilson-de-lima-bastos/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

_____. **Galeria de Associados: Lourenço Luiz Lacombe**. Disponível em: <<http://www.cbg.org.br/novo/colégio/historia/galeria-socios/lourenco-luiz-lacombe/>>. Acesso em: 14 fev. 2015.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. Eleições municipais. Disponível em: <http://portal.cnm.org.br/v4/v11/eleicao/mu_ele_prefeito.asp?ildMun=100133022>. Acesso em: 21 abr. 2015.

CORSINO, Célia. Memo. nº 0250/98/GAB/DID. Brasília, 17 abr. 1998. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. v. 1, p. 87.

COSTA, Cláudia; ARGON, Maria de Fátima Moraes. Posse no século XIX: 3ª Muda. **Instituto Histórico de Petrópolis**. Petrópolis, 18 jul. 1993. Disponível em: <<http://ihp.org.br/site/>>. Acesso em: 19 fev. 2014.

COSTA, Rodrigo Vieira. **A dimensão constitucional do patrimônio cultural: o tombamento e o registro sob a ótica dos direitos culturais**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

CURY, Marília Xavier. Museu, filho de Orfeu, e a musealização. In: ENCONTRO REGIONAL: MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E NO CARIBE, 8, 1999, Coro, Venezuela. **ICOFOM-LAM 99**. Venezuela: ICOFOM, 1999. p. 50-55.

DAGUERRE, Louis Jacque Mandé. In: NOVA Enciclopédia de Biografias. Rio de Janeiro: Planalto, 1979. v. 2, p. 285.

DE PAULA, Dilma Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n.2, p. 142-156, jul-dez., 2010. [Universidade Federal de Uberlândia].

DECLARAÇÃO de Santiago. In: CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Legislação sobre museus**. Brasília: Edições Câmara, 2012. p 99-106. [Série Legislação].

DECLARAÇÃO do Rio de Janeiro. In: CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Legislação sobre museus**. Brasília: Edições Câmara, 2012. p. 89-98. [Série Legislação].

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. Edital de Concorrência Pública, n. 61-66. Construção civil destinada ao procedimento das obras de restauração do Museu Rodoviário. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 11 out. 1966. Seção I, Parte II, p. 2860-2861. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3014890/pg-16-secao-2-diario-da-uniao-dou-de-11-10-1966/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

_____. Portaria de 4 de fevereiro de 1963. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 27 fev. 1963. Seção I, Parte II, p. 572. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2702405/pg-4-secao-2-diario-oficial-da-uniao-dou-de-27-02-1963/pdf/-View>>. Acesso em: 30 jun. 2014.

DER-RJ. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.der.rj.gov.br/historico.asp>>. Acesso em: 22 out. 2014.

DILLY, Roberto. Biografia do Comendador Henrique Halfeld. **Prefeitura de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/sg/premios/biografia.php>>. Acesso em: 01 mar. 2014.

DNER marca hoje com pedra e bronze o centenário da Estrada União e Indústria. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 23 jun. 1961. 1º Caderno, p. 8. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015_08&pasta=ano%20196&pesq=Museu%20Rodovi%C3%A1rio>. Acesso em: 10 abr. 2014.

DNER. Idealismo e capacidade técnica e artística. In: **São Domingos da Calçada: Padroeiro dos Rodoviários**. Rio de Janeiro: Serviço de Relações Públicas do DNER, 1977. p. 1-13.

DNIT. **Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes: A Reforma Administrativa**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/dnit.htm>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

DOTTA, Suely Ferreira. Termo de responsabilidade. Três Rios, 8 set. 1994. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. V. 1, p. 5.

DRA. MARIA Chambarelli, Museóloga, será a diretora do Museu Rodoviário de TR. **O Cartaz**, Rio de Janeiro, p. 4, 19 fev. 1977.

ELISEU Padilha. **Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil**. Disponível em: <<http://www.eliseupadilha.com.br/politico/historia.php?posicao=>>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

ENCERRADO o Congresso de História Fluminense. O GLOBO, Petrópolis, 22 jul. 1963, s.p. In: **Processo Nº 719-T-63. D.P.H.A.N./D.E.T.** – Seção de História, 23 f.

ESTRADA pioneira completa cem anos. **A Noite**, Rio de Janeiro, p. 2, 21 jun. 1961. Disponível em:

<[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_06&PagFis=2357&Pesq=Esta%c3%a7%c3%a3o de Paraibuna](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_06&PagFis=2357&Pesq=Esta%c3%a7%c3%a3o%20de%20Paraibuna)>. Acesso em: 28 out. 2014.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2 ed. ampl. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005.

FREITAS, Conceição. Engenheiro foi um dos primeiros a chegar em Brasília, em 1956: Atahualpa Schmitz, hoje, vive no Rio de Janeiro e escreve memórias da construção, mais de mil páginas. **Correio Braziliense**. Brasília, 20 jan. 2010. Disponível em: <http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/01/20/interna_cidadesdf,167702/index.sht>. Acesso em: 20 maio 2014.

FUNDAÇÃO ALFREDO FERREIRA LAGE. **Patrimônio Cultural**. Disponível em: <http://pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/patrimonio/historico/museu_procopio.php>. Acesso em: 19 jun. 2014.

GOETHE INSTITUT BRASILIEN. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Paço Imperial - Biblioteca Paulo Santos**. Disponível em: <<http://www.goethe.de/INS/BR/lp/prj/red/rio/map/cen/pt2300869.htm>>. Acesso em: 15 maio 2014.

GRANATO, Marcus et al. Objetos de ciência e tecnologia como fonte documental para a história das ciências: resultados parciais. In: **VIII ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO**, 8, 2007, Salvador. **Anais ...**. Brasília: ANCIB, 2007. v. 1. p. 1-16.

_____; CÂMARA, Roberta Nobre. Patrimônio, ciência e tecnologia: inter-relações. In: _____ et al. (Org.). **Um olhar contemporâneo sobre a preservação do patrimônio cultural material**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2008. v. 1, p. 175-204.

_____; LOURENÇO, Marta C. Reflexões sobre o Patrimônio Cultural da Ciência e Tecnologia na Atualidade. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v.2, n. 4, p. 85-104, dez.2010/mar. 2011.

GUARNIERI, Waldisa Russio Camargo. Cultura, Patrimônio e preservação, texto III. In: ARANTES, Antônio Augusto (Org.). **Produzindo o passado**. São Paulo: Brasiliense/ CONDEPHAAT, 1984. p. 59-64.

GUMIERI, José. Ofício nº 110/96/GP. Câmara Municipal de Comendador Levy Gasparian solicita tombamento. Comendador Levy Gasparian, 21 nov. 1996. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. v. 1, p. 1-4.

HOUAISS. **Dicionário Online de Português**. Disponível em: <<http://www.dicio.com.br/houaiss/>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

INSPETORIA GERAL DAS ESTRADAS. Fundo Obras Públicas. In: **Inventário do Fundo Obras Públicas 1825-1900**. Minas Gerais: Governo do Estado de Minas Gerais; Secretaria de Estado de Cultura; Arquivo Público Mineiro, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Sinopse Estatística do Município de Três Rios Estado do Rio de Janeiro: aspectos históricos e geográficos**. Rio de Janeiro: IBGE, 1948.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS. **Guia dos Museus Brasileiros. Sudeste**. Brasília: Instituto Brasileiro de Museus, 2011.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lista dos Bens Culturais Inscritos nos Livros de Tombo (1938-2012)**. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=3263>>. Acesso em: 11 ago. 2013.

_____. **Lista de Bens Tombados e Processos em Andamento (1938 - 2015)**.

Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_Bens_Tombados_pelo_Iphan_%202015.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2015.

_____. **Rodrigo Melo Franco de Andrade: Nota Biográfica**. Rio de Janeiro: IPHAN, s/d, p. 1. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Rodigo%20Melo%20Franco%20de%20Andrade%20-%20Quem%20%C3%A9.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL - INEPAC. Inventário de Identificação de Bens Imóveis. In: _____. **Fichas de Inventário Volume II – Ouro**: Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: SEBRAE, 2004. p. 161.

Disponível em:

<[http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/B8E347920DC8D8AD8325735C004F22AF/\\$File/NT00036142.pdf](http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/B8E347920DC8D8AD8325735C004F22AF/$File/NT00036142.pdf)>. Acesso em: 12 maio 2014.

_____. **Monumento Rodoviário na via Dutra km 226**. Disponível em:

<http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/220>. Acesso em: 7 out. 2013.

JOELS, Theodoro. Memo. GAB/6ª CR/IPHAN/ nº 681/97. Processo Nº 01.500.000611/96-87. Acervo Museu Rodoviário. Rio de Janeiro, 15 dez. 1997. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. v. 1, p. 22.

JOHN Loudon MacAdam. In: ENCYCLOPAEDIA Britannica. Disponível em:

<<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/353599/John-Loudon-McAdam>>. Acesso em: 27 fev. 2014.

JORNAL EDUCATIVO. **Quem inventou a máquina a vapor?** Disponível em:

<http://www.klickeducacao.com.br/bcoresp/bcoresp_mostra/0,6674,POR-673-6671,00.html>. Acesso em: 26 fev. 2015.

KLUMB, Revert Henry. Doze Horas em Diligência: guia do visitante de Petrópolis a Juiz de Fóra. In: _____ et al. **Cidade de Petrópolis: reedição de quatro obras raras**. Petrópolis: Museu Imperial/Ministério da Educação e Cultura, 1957.

KOSSOY, Boris. **Dicionário Histórico-Fotográfico Brasileiro: fotógrafos e ofícios da fotografia no Brasil (1833-1019)**. São Paulo: Instituto Moreira Sales, 2002.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Notas sobre a Carta de Veneza. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v.18, n. 2, p. 287-320, jul-dez. 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v18n2/v18n2a08>>. Acesso em: 14 dez. 2013.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. **História Econômica & História de Empresas**, [S.l.], v. 3, n. 1, p. 43-76, 2000.

LEWIS, Geoffrey. O Papel dos Museus e o Código de Ética Profissional. In: BOYLAN, Patrick J. (ed.). **Como gerir um museu: manual prático**. França: ICOM, 2004. p. 1-16. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001847/184713por.pdf>>. Acesso em: 05 mar. 2015.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Museologia, campo disciplinar da musealização e fundamentos de inflexão simbólica: “tematizando” Bourdieu para um convite à reflexão. **Revista Museologia e Interdisciplinaridade**, Brasília, v. 2, n. 4, p. 48-59, 2013.

LIZOTT, Mariana. Caminhos do Mar - muita história em meio a natureza. São Paulo. **Revista ComuniQ**, São Paulo, ed. 40. Disponível em: <<http://www.revistacomuniq.com.br/site/materias/conteudo.php?id=349>>. Acesso em: 01 dez. 2014.

LOURES, Marisa. Entrevista/Mário Chagas, museólogo: “falta vontade política”. **Tribuna de Minas**. Juiz de Fora, 18 maio 2013. Disponível em: <<http://www.tribunademinas.com.br/entrevista-mario-chagas-museologo/>>. Acesso em: 28 jun. 2015.

LÚCIO Costa: biografia. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa14559/lucio-costa>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

MACARINI, José Pedro. A política econômica do governo Médici: 1970-1973. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 15, n. 3, p. 53-92, set.-dez. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/neco/v15n3/v15n3a03>>. Acesso em: 11 ago. 2013.

MACHADO, Ana Cláudia Morrissy; SILVA, Vanessa Pinto Machado e. A Importância da Comunicação no Processo de Planejamento das Organizações: uma observação em uma autarquia federal. 2000. In: ENEGEP – ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 20, 2000, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Abepro, 2000. [CD Rom]. Disponível em:

<http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2000_e0057.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2015.

MAGALHÃES, Aline Montenegro. **Colecionando relíquias... Um estudo sobre a Inspetoria de Monumentos Nacionais (1934 – 1937)**. Rio de Janeiro, 2004. 152 f. Dissertação (Mestrado em História Social)- Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

MARCO ao Centenário da Estrada União e Indústria. **Petrópolis Imperial**. Disponível em: <http://destinopetropolis.com.br/6082_marco-ao-centenario-da-estrada-uniao-e-industria>. Acesso em: 29 jul. 2014.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. **Engenharia Imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro (1862-1880)**. Niterói, 2002. 278 f. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade Federal Fluminense, 2002.

MARIZ, Vasco. O escocês que salvou o Brasil. **Revista História Viva**. Disponível em: <http://www2.uol.com.br/historiaviva/reportagens/o_escoces_que_salvou_o_brasil.html> . Acesso em: 16 mar. 2014.

MARQUES, Geraldo Luciano de Oliveira. Macadame Hidráulico: uma técnica rodoviária usada há 150 anos. **Revista 150 anos União e Indústria**, Petrópolis, ed. única, p. 1-14, 2011. Disponível em: <http://issuu.com/domcriatividade/docs/revista_150_anos_uni_o_e_ind_stri>. Acesso em: 25 maio 2014.

MATTOS, Ilmar Rohloff de; DOTTORI, Ella Grinsztein; SILVA, José Luiz Werneck da. **Brasil uma História Dinâmica: da independência aos nossos dias**. Área de estudos sociais. vol 2. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972.

MINAS GERAIS. Assembléia Legislativa Provincial. Lei nº 18, de 01 de abril de 1835. Regula a construção de novas estradas e pontes. Estabelece taxas itinerárias e contém diversas providências para levar-se a efeito a referida construção. **Coleções Leis Mineiras (1835-1889)**. Ouro Preto: Tipografia do Universal, 1835. t. 1, part. 1, p. 75-88. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/leis_mineiras/brtacervo.php?cid=153>. Acesso em: 22 dez. 2013.

MINISTÉRIO DA CULTURA. Processo: 01400.005411/20-12. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 abr. 2013. Seção 1, p. 7. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/53109981/dou-secao-1-15-04-2013-pg-7>>. Acesso em: 08 jun. 2014.

_____. Recuperação do Museu Rodoviário de Comendador Levy Gasparian, RJ. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jan.2014. Seção 1, p. 47. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/64623751/dou-secao-1-10-01-2014-pg-47>>. Acesso em: 08 jun. 2014.

_____. Recuperação do Museu Rodoviário de Comendador Levy Gasparian, RJ. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 9 jan. 2015. Seção 1, p.74. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/82903088/dou-secao-1-09-01-2015-pg-74/pdfView>>. Acesso em: 08 jun. 2014.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA. Antiga Estação de Paraibuna, na Estrada União e Indústria, Monte Serrate, Município de Três Rios Estado do Rio de Janeiro. **Processo Nº 719-T-63. D.P.H.A.N./D.E.T. – Seção de História**, 23 f.

_____. Processo nº 221,359-70. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 29 jun. 1970. Seção I, parte I, p.1080-1108. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2988679/pg-15-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-29-06-1970/pdfView>>. Acesso em: 19 fev. 2015.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Eliseu Resende**. Brasília/DF. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/institucional/galeria-dos-ministros/republica/eliseu-resende>>. Acesso em: 04 dez. 2014.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Portaria de 21 de fevereiro de 1964. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 04 fev. 1964. N. 62, Seção I, Parte I, p. 2173. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2732869/pg-53-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-04-02-1964/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO. Nº Processo: 04957.002171/2011-96. Extratos de Dispensa de Licitação. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 dez. 2011. Seção 3, p. 307. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/33259810/dou-secao-3-16-12-2011-pg-307>>. Acesso em: 08 jun. 2014.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Diretoria de Desenvolvimento Tecnológico. Divisão de Captação Tecnológica. **Glossário de termos técnicos rodoviários**. Rio de Janeiro: [s.n], 1997. 296 p. Disponível em: <http://ipr.dnit.gov.br/publicacoes/700_GLOSSARIO_DE_TERMOS_TECNICOS.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2014.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. DNIT. **Histórico. O Segundo reinado e o surto ferroviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html#ferrovias>>. Acesso em: 30 mar. 2014.

_____. **Breve histórico do rodoviarismo federal no Brasil**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>>. Acesso em: 20 nov. 2013.

_____. **Evolução cronológica do Ministério dos Transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/137-evolucao-cronologica-do-ministerio-dos-transportes.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

_____. Histórico do Rodoviarismo. In: **Inventariança: DNER em extinção**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>>. Acesso em: 20 nov. 2013.

_____. **Relatório de Gestão ano 2010**. Estabelece o prazo de 180 dias para conclusão dos trabalhos do Grupo Executivo. Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/2010_3.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2015.

_____. **Relatório de Gestão do encerramento do processo de inventariança ano 2005**. Brasília, 2005. Disponível em: <www.transportes.gov.br/images/2005_5.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2015.

MUSEALIZAÇÃO. In: DESVALÉES, André; MAIRESSE, François (ed.). **Conceitos-Chave de Museologia**. Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury, Tradução e comentários. São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo, 2013. p. 56-58.

MUSEU de Valores do Banco Central do Brasil. São Paulo: Banco Safra, 1988.

MUSEU HISTÓRICO NACIONAL. **Relatório Geral das Atividades da Divisão de Planejamento e Organização (DPOG) 1969-1970**. Rio de Janeiro: [MHN], 1969-1970. p. 70-80.

MUSEU IMPERIAL. **Protocolo Nº 244**, 02 maio 1970. Petrópolis.

_____. **Relação dos objetos existentes no Museu Histórico**. Protocolo nº 83, 31 dez. 1940. Petrópolis, 1940, p. 1.

MUSEU Rodoviário em Levy Gasparian está fechado há 3 anos. In: **g1**, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2014/03/museu-rodoviario-em-levy-gasparian-esta-fechado-para-visitacao-ha-3-anos.html>>. Acesso em: 28 set. 2014.

MUSEU Rodoviário vai funcionar em prédio de 110 anos. **O Globo**, Rio de Janeiro, p. 2, 19 nov. 1971. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&pagina=&ordenacaoData=relevancia&allwords=&anyword=&noword=&exactword=Museu+Rodovi%C3%A1rio&decadaSelecionada=&anoSelecionado=&mesSelecionado=&diaSelecionado=>>>. Acesso em: 22 mar. 2015.

MUSEU Rodoviário. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 1 ago. 1963. 2º Caderno, p. 7. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_07&pagfis=42294&pesq=&esrc=s&url=http://memoria.bn.br/docreader>. Acesso em: 10 jul.2014.

MUSEU Rodoviário. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 7 maio 1961. 1º Caderno, p. 4. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842_07&pasta=ano%20196&pesq=Museu%20Rodovi%C3%A1rio>. Acesso em: 10 abr. 2014.

MUSEU Rodoviário. **Diário de Notícias**, Rio de Janeiro, 18 jan. 1970. 1ª Seção, p. 12. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=093718_05&pasta=ano%20197&pesq=Museu%20Rodoviario>. Acesso em: 10 abr. 2014.

MUSEUS. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 22 fev. 1968. 1º Caderno, Coluna Balancete, p. 11. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842_07&pasta=ano196&pesq=Museu Rodoviário>. Acesso em: 26 out. 2014.

NAGAMINI, Marilda. 1889-1930: ciência e tecnologia nos processos de urbanização e industrialização. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). **Prelúdio para uma História: ciência e tecnologia no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004. p. 185-248.

NOVAES, Adriano. Os caminhos antigos do território fluminense. In: INVENTÁRIO das fazendas fluminenses. Rio de Janeiro: INEPAC, 2008. t. 1, p. 1-78. Disponível em:

<<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

NUNES, José Roberto Vasconcelos. Novo Brasão Municipal de Levy Gasparian. **J.R. Vasconcelos Projetos e Produções Culturais**. Rio de Janeiro, out. 2010. Disponível em: <<http://jrdevasconcelos.blogspot.com.br/2010/10/normal-0-21-false-false-false.html>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. Ofício nº 02/96. O Instituto Cultural Barão do Piabanha manifesta apoio ao tombamento. Comendador Levy Gasparian, 22 nov. 1996. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98**. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos/IPHAN, 1998. v. 1, p. 10.

_____. Pontos Turísticos. **Prefeitura Municipal de Levy Gasparian**. Disponível em: <<http://www.levygasparian.rj.gov.br/novo/?link=LevyGasparian/PontosTuristicos>>. Acesso em: 29 jan. 2015.

O PAPEL de Iemanjá. **Diário Carioca**, Rio de Janeiro, p. 12, 25 nov. 1964.

OLIVEIRA, Maria da Conceição Chambarelli. **Achegas à História do Rodoviarismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Memórias Futuras Edições, 1986.

OLIVEIRA, Vânia Dolores Estevam de. De casa que guarda relíquias à instituição que cuida da memória. **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 28, p. 65-89, 1996.

_____. **Depoimento.** Teresópolis, 2014. Entrevista concedida a Zenilda Brasil para Projeto de Pesquisa de Mestrado do Programa em Museologia e Patrimônio da UNIRIO/MAST em 08 maio 2014.

OLIVEIRA, Paulo Roberto Martins. Cem anos do nascimento de Gustavo Ernesto Bauer. **Jornal de Petrópolis**, Petrópolis, 14-20 dez. 2002. Disponível em: <http://www.ihp.org.br/lib_ihp/docs/prmo20021111.htm>. Acesso em: 17 out. 2013.

OLIVEIRA, Ricardo Sartine Fernandes de. **Símbolos da Estrada de Rodagem União e Indústria.** Disponível em: <<http://ricardosartine.blogspot.com.br/2012/07/simbolos-da-estrada-de-rodagem-uniao-e.html>>. Acesso em: 16 fev.2015.

PARAIBUNA terá hoje seu Museu Rodoviário que é o primeiro do mundo. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 20 jul. 1963. 1º Caderno, p. 9. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_08&pesq=MuseuRodoviário&pasta=ano196>. Acesso em: 26 out. 2014.

PARAIBUNA terá o primeiro Museu Rodoviário do mundo. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 24 out. 1964. Caderno de Automóvel, p. 3. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_08&PagFis=59897&Pesq=MuseuRodoviário>. Acesso em: 29 dez. 2014.

PATRIMÔNIO HISTÓRICO E MUSEOLÓGICO DE BLUMENAU. **Carl August Wunderwald.** Blumenau: Fundação Cultural de Blumenau; Prefeitura de Blumenau, s.d. Disponível em: <<http://www.arquivodeblumenau.com.br/pesquisa.php?busca&categoria&id=9238>>. Acesso em: 02 mar. 2014.

PEREIRA, Julia Wagner. O tombamento: de instrumento a processo na construção de uma ideia de nação. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos (Org.). **Patrimônio Cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil.** Rio de Janeiro: Mauad: FAPERJ, 2012. p. 159-170.

PINHEIRO, Eloísa Petti. A “hausmannização” e sua difusão como modelo urbano no Brasil. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5, 1998, Campinas. **Anais...** Campinas: PUC-Campinas, 1998. v. 5, n. 3, p. 1-18. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/614>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

POMIAN, Krzysztof. Coleção. In: ENCICLOPÉDIA Einaudi. Porto: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984. p. 51-86.

PONDÉ, Francisco de Paulo e Azevedo. Os Transportes no Segundo Reinado. **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 26, p. 81-125, 1975.

PORTAL BRASIL. **Fernando Affonso Collor de Mello.** Disponível em: <http://www.portalbrasil.net/politica_presidentes_collor.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A Memória da Pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001.

RANGEL, Marcio Ferreira. A Coleção do Museu de Astronomia e Ciências Afins. In: LOPES, Maria Margaret; HEIZER, Alda (Org.). **Colecionismos, práticas de campo e representações**. Campina Grande: EDUEPB, 2011. p. 149-156.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. **Brasília: memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural**. Brasília: AnnaBlume, 2005. Disponível em: <<http://books.google.com.br/books/about/Bras%C3%ADlia.html?hl=pt-BR&id=ZknbXrqD8ZAC>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

RIO DE JANEIRO (Estado). Lei Nº 648, de 24 de junho de 2009. Instituí os brasões históricos das localidades que menciona e dá outras providências. **Leis 626 a 678 2009**. Rio de Janeiro, p. 69, 24 jun. 2009. Disponível em: <levygasparian.rj.gov.br/novo/LeisMunicipais/pdf/leis-2009.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. Secretaria de Estado de Cultura. Neneco. **Mapa de Cultura**. Disponível em: <<http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/neneco>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

RODRIGUES, Philúvio de Cerqueira. A “União e Indústria”, pioneira das estradas brasileiras. In: CONGRESSO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM, 6, 1936, Petrópolis. **Anais do IV Congresso Nacional de Estradas de Rodagem**. Petrópolis: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1936. p. 449-498.

SÁ, Ivan Coelho de; SIQUEIRA, Graciele Karine. **Curso de Museu – MHN, 1932-1978: alunos, graduandos e atuação profissional**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2007.

SANTANA, Alexçandro. **Depoimento**. Rio de Janeiro, 2015. Entrevista concedida a Zenilda Brasil para o Projeto de Pesquisa de Mestrado do Programa em Museologia e Patrimônio da UNIRIO/MAST em 21 abr. 2015.

SANTOS, Myrian Sepúlveda. **A Escrita do passado em museus históricos**. Rio de Janeiro: Garamond, 2006. (Coleção Museu, memória e cidadania).

_____; CHAGAS, Mário de Souza. A vida social e política dos objetos de um museu. **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 34, p. 195-220, 2002. [Edição comemorativa dos 80 anos do Museu Histórico Nacional (1922-2002)].

SÃO PAULO (Estado). Decreto de 3 de março de 1972. Dispõe sobre doação de materiais ao Museu Rodoviário de Paraibuna. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, Poder Executivo, São Paulo, 04 mar. 1972. n. 43, p. 3. Disponível em: <[http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?DataPublicacao=19720304&Caderno=Poder Executivo&NumeroPagina=3](http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?DataPublicacao=19720304&Caderno=Poder%20Executivo&NumeroPagina=3)>. Acesso em: 08 jun. 2014.

SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. **A história da SPU. Breve relato da origem da Secretaria do Patrimônio da União.** Disponível em: <<http://patrimoniodetodos.gov.br/a-spu/a-origem-da-spu>>. Acesso em: 12 nov. 2014.

SECRETARIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Ata da 122ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, realizado em Petrópolis em 12.08.86. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 out. 1986. Seção 1, p. 16296. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3608052/pg-32-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-31-10-1986/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

SENAC. **Josef Barat.** Disponível em: <<http://www.editorasenacsp.com.br/portal/autor.do?appAction=vwAutorDetalhe&idAutor=383010>>. Acesso em: 23 maio 2014.

SERZEDELLO, Izabel Salles. Parecer nº 127/97/DITEC/6ª CR/IPHAN/PROT. Acervo do Museu Rodoviário (solicita abertura de Processo de Tombamento). Rio de Janeiro, 9 out. 1997. In: **Processo de tombamento Nº 1424-T-98.** Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos, 1998. v. 1, p. 13, 15-6.

SILVA, Hélio; CARNEIRO, Maria Cecília Ribas. **Desenvolvimento e Democracia 1956-1960.** São Paulo: Editora Três, 1998. 16 v. (História da República Brasileira).

_____. **Fim da Primeira República 1927-1930.** São Paulo: Editora Três, 1975. 7 v. (História da República Brasileira).

SILVA, Maurício Joppert, da. In: NOVA Enciclopédia de Biografias. Rio de Janeiro: Planalto, 1979. v. 5, p. 667.

SILVA, Pedro Gomes. **Capítulos de História de Paraíba do Sul.** Rio de Janeiro: Irmandade Nossa Senhora da Piedade, 1991. 208 p. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/46913901/Capitulos-de-Historia-de-Paraiba-do-Sul>>. Acesso em: 22 mar. 2014.

SILVA, Ubiratan. O Seu Repórter Rodoviário. **Diário de Notícias**, Rio de Janeiro, 6 jun. 1964. Segunda Seção, p. 6. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=093718_04&PagFis=39257&Pesq=MuseuRodovi%a1rio>. Acesso em: 26 out. 2014.

SIQUEIRA, Graciele Karine; GRANATO, Marcus; SÁ, Ivan Coelho de. Relato de experiência: o tratamento e a organização do acervo documental do Núcleo de Memória da Museologia no Brasil, Rio de Janeiro. **Revista CPC**, São Paulo, n. 6, p. 142-169, maio 2008/out. 2008.

STEHLLING, Luiz José. **Juiz de Fora: a Companhia União e Indústria e os alemães.** Juiz de Fora: IHGBJF, 1979. 447 p.

TELLES, Augusto C. da Silva. O Vale do Paraíba e a arquitetura do café. Rio de Janeiro: Capivara, 2006. [Nota biográfica]. **Vitruvius**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/pesquisa/bookshelf/book/195>>. Acesso em: 31 out. 2014.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil: século XX**. Rio de Janeiro: Clavero, 1984. v. 2.

_____. **História da Engenharia no Brasil: século XVI a XIX**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Clavero, 1994.

TRANSPORTES em Museu para o Rio. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 22 mar. 1968. 3º Caderno, p. 4. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DOCREADER/DocReader.aspx?bib=089842_07&pesq=museuRodoviário>. Acesso em: 26 out. 2014.

TRIGUEIROS, F. dos Santos. **Dinheiro no museu**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1972.

UNESCO. **V Seminario Regional de los Museos: El Museo como Centro Cultural de la comunidad**. México: UNESCO, 1962. p. 1-53. Disponível em: <http://www.minom-icom.net/_old/signud/DOC%20PDF/196300104.pdf>. Acesso em: 08 mar. 2015.

VARGAS, Milton (Org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: Editora UNESP, 1994.

VASCONCELLOS, José Smith; VASCONCELLOS, Rodolfo Smith de. (Org.). Beaurepaire Rohan (*Visconde com grandeza de*). In: _____. **Archivo Nobiliarchico Brasileiro**. Lausanne: La Concorde, 1918. p. 77-8. Disponível em: <<https://ia700302.us.archive.org/29/items/archivonobiliarc00vascuoft/archivonobiliarc00vascuoft.pdf>>. Acesso em: 30 mar. 2014.

_____. Entre-Rios (1º Barão de) Antonio Barroso Pereira. In: _____. **Archivo Nobiliarchico Brasileiro**. Lausanne: La Concorde, 1918, p. 146-7. Disponível em: <<https://ia700302.us.archive.org/29/items/archivonobiliarc00vascuoft/archivonobiliarc00vascuoft.pdf>>. Acesso em: 01 abr. 2014.

VASCONCELOS, José Roberto. Brasão de Armas de Mont Serrat - Distrito do Município de Levy Gasparian – RJ. **Filhos d' Algo Estudos e Criações Heráldicas**, Rio de Janeiro, 19 nov. 2010. Disponível em: <<http://filhosdealgo.blogspot.com.br/2010/11/heraldica-de-dominio-brasao-de-armas-de.html>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

VASQUES, Pedro Karp (Org.). **Álbum da Estrada União e Indústria**. Rio de Janeiro: Quadratim G./CONCER, 1997.

VIANNA, Helio. **Vultos do Império**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. 249 p. (Coleção Brasileira, 339). Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/vultos-do-imperio/preambulo/1>>. Acesso em: 21 mar. 2014.

GLOSSÁRIO

GLOSSÁRIO

Aerofotogrametria – Conjunto de operações destinadas à elaboração do levantamento topográfico de uma região, com o emprego de fotografias aéreas.

Agragado – Material natural ou artificial resistente dividido em fragmentos ou partículas.

Alcatrão – Material betuminoso de consistência variável, resultante da destilação, com destruição de matéria orgânica como carvão, linhito, xisto e matéria vegetal.

Asfalto – Material aglutinante de consistência variável, cor parda-escura, ou negra e no qual o constituinte predominante é o betume, podendo ocorrer na natureza em jazidas ou ser obtido pela refinação do petróleo.

Base – Camada destinada a resistir aos esforços verticais oriundo dos veículos. A camada pode ser constituída de brita fina, cascalho, pedra amarrada, concreto asfáltico, etc.

Brita – Pedra quebrada, resultante de britagem.

Brita fina – Termo impropriamente utilizado para significar pedra britada.

Britagem – Operação de fragmentação de um material sólido, sem pulverizá-lo.

Carga – O que se coloca em veículo, para transporte.

Cascalho graúdo – Aquele cujas partículas têm um tamanho compreendido entre 30,0 mm e 76,2 mm.

Cascalho miúdo – Cascalho cujo tamanho está compreendido entre 2,0 mm e 30,0 mm.

Desmatamento – Operação de limpeza do terreno, que consiste na remoção de arbusto, árvores e resíduos vegetais.

Destocamento – Extração de raízes de árvores ou de arbustos necessária para a implantação de uma estrada.

Estrada – Via de trânsito, em geral não urbana, destinada a veículos rodoviários, animais e pessoas e que não tem as características da estrada de rodagem (rodovia), nem de autoestradas.

Estrada de rodagem (rodovia) – Estrada que, tendo a sua plataforma devidamente preparada e pavimentada, se destina à circulação de veículos automotores.

Ferrovia (Estrada de ferro) – Via do sistema de transporte, cujos veículos circulam sobre trilhos, em faixas exclusivas, constituídas pela via férrea e outras instalações fixas, material rolante, equipamento de tráfego e tudo o mais necessário à condução segura de passageiros e cargas.

Fundação – Parte de uma construção destinada essencialmente a distribuir as cargas sobre um terreno.

Gradiente – Declividade de um terreno.

Leito – Superfície aplainada de caminho, rua, estrada.

Macadame – Camada constituída de pedra britada graúda mais ou menos uniforme, interpenetrada por compactação, que frequentemente recebe material de enchimento e aplicação de aglutinante.

Macadame hidráulico – Camada de agregado graúdo cujos vazios são preenchidos de agregados miúdos, com a intervenção de água, sob pressão.

Obra-de-arte especial – Estrutura, tal como ponte, viaduto ou túnel que, pelas suas proporções e características peculiares, requer um projeto específico.

Pavimentação – Construção de pavimento.

Pavimento – Estrutura construída após a terraplenagem destinada a resistir e distribuir ao subleito esforços verticais oriundos dos veículos, a melhorar as condições de rolamento quanto ao conforto e segurança e a resistir aos esforços horizontais, tornando mais durável a superfície do rolamento.

Pedágio – Tributo que se paga para transitar em uma rodovia, em parte dela ou em uma obra-de-arte especial.

Parada para descanso – Imobilização de veículo para permitir repouso do motorista e conforto de passageiros.

Passageiro – Toda pessoa transportada por veículo e que não integra sua tripulação.

Revestimento – Camada, tanto quanto possível impermeável, que recebe diretamente a ação dos veículos e destinada a melhorar as condições do rolamento quanto ao conforto e segurança e a resistir aos esforços horizontais que nela atuam, tornando mais durável a superfície do rolamento.

Rodovia asfaltada – Rodovia cujo pavimento tem revestimento asfáltico.

Rolo Compressor – Máquina rebocável ou autopropulsada, munida de rolos ou pneus, destinada à compactação de solos ou outros materiais.

Subleito – Maciço teoricamente infinito que serve de fundação para um pavimento.

Terraplenagem – Conjunto de operações de escavação, carga, transporte, descarga, compactação de solos aplicadas na construção de aterros e cortes, dando à superfície do terreno a forma projetada para construção de rodovias.

Trânsito – Movimento de pessoas, veículos e semoventes que se utilizam de uma via de transporte terrestre.

Fonte: Glossário de Termos Técnicos Rodoviários – DNER.

APÊNDICE

Apêndice A – Roteiro de entrevista com Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira

Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio (PPG-PMUS) da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/ Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST

Projeto: De Estação de Muda a Museu: o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica (mestrado)

Discente: Zenilda Ferreira Brasil

Docente responsável (orientador): Professor Doutor Marcio Ferreira Rangel

Entrevistado (a): Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira

Cargo: ex-diretora/coordenadora do Museu Rodoviário de Paraibuna

Instituição: DNER

Data: 05 de maio de 2014

Local: Teresópolis/RJ

Prévia da entrevista: a Museóloga Maria da Conceição Chambarelli de Oliveira foi informada antecipadamente que a entrevista seria filmada e o resultado da mesma encaminhada ao Núcleo de Memória da Museologia no Brasil da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (NUMMUS), onde já se encontra parte do acervo doado pela própria para compor sua coleção.

Entrevista dividida em quatro partes:

1ª parte - Formação e trajetória profissional

2ª parte - Concepção do Museu

3ª parte - Montagem do Museu

4ª parte - Desmantelamento do Museu

1ª) Parte – Formação e trajetória profissional

- 1) Como foi a sua formação?
 - a) Quando você entrou para a Museologia e por quê?
 - b) Quem eram seus professores?
 - c) Existia alguma disciplina que você se identificava mais?
 - d) Onde fez seu(s) estágio(s)
 - e) Você participava dos eventos da Museologia?
 - f) Você é ou foi filiada ao ICOM ou a outra entidade da área cultural?
 - g) Com que ideia de museu e de Museologia se trabalhava na época?

2) Como foi sua trajetória profissional

- a) Quando você se formou e qual foi o seu primeiro trabalho como museóloga?
- b) Em quais instituições você atuou como museóloga?
- c) Quando entrou para o DNER você já cursava Museologia?

d) Qual a sua relação com o rodoviarismo?

2ª Parte – Concepção do museu

- 1) Como surgiu a ideia de se criar um museu rodoviário? Quais foram as motivações?
- 2) Quais foram os personagens que tiveram ligação direta com o surgimento do Museu Rodoviário?
- 3) Qual a sua relação com o DNER?
- 4) Como e quando você chegou até ao Museu Rodoviário?
- 5) Qual a relação do Museu Rodoviário com o Museu Histórico Nacional?
- 6) Quem ou quais pessoas pediram o tombamento do prédio e por quê?
- 7) Como foi formada a coleção museológica do MR? De onde vieram os objetos?
- 8) Os objetos possuem número de patrimônio?
- 9) Como foi realizada a documentação museológica? Foi criada uma ficha específica para o acervo ou foi utilizado o modelo do MHN?
- 10) Os objetos do MR são tombados?
- 11) Onde está localizada a documentação museológica da coleção?
- 12) Quantas pessoas faziam parte da sua equipe? Quem eram essas pessoas e quais as suas funções?
- 13) Existe arquivo no museu?
- 14) Como foi pensada a exposição inaugural?
- 15) Existe registro fotográfico do dia da inauguração simbólica do museu em 1961? E do acervo?
- 16) Era o DNER que mantinha o museu e pagava os funcionários?
- 17) Dentro do organograma do DNER, onde o museu se localizava?
- 18) Quando você deixou o Museu e por quê?
- 19) Quem foram seus sucessores?

4ª Parte – desmantelamento do museu

- 20) Como se inicia/começa o processo de desmantelamento do museu? Quais as razões?
- 21) Após o desmantelamento do DNER no Governo Collor, como ficou o museu?
- 22) Parte do acervo saiu do museu? Se saiu, onde está?
- 23) Você saberia dizer por que o MR não faz parte da estrutura organizacional do DNIT? O Museu não atenderia mais às necessidades de reforçar a política de governos anteriores em prol do rodoviarismo?

Apêndice B – Roteiro de entrevista com Auta Rojas Barreto

Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio (PPG-PMUS) da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST

Projeto: De Estação de Muda a Museu: o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica (mestrado)

Discente: Zenilda Ferreira Brasil

Docente responsável (orientador): Professor Doutor Marcio Ferreira Rangel

Entrevistado (a): Auta Rojas Barreto

Cargo: ex-chefe da Divisão de Planejamento e Organização do Museu Histórico Nacional

Instituição: Museu Histórico Nacional

Data: 02 de fevereiro de 2015

Local: Laranjeiras/RJ

Prévia da entrevista: a Museóloga Auta Rojas Barreto foi informada antecipadamente que a entrevista seria gravada e o resultado da mesma encaminhada ao Núcleo de Memória da Museologia do Brasil da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (NUMMUS), onde já se encontra parte do acervo doado pela própria para compor sua coleção.

A entrevista é composta por treze perguntas e discorre sobre a participação da entrevistada na organização do Museu Rodoviário na década de 1970.

1. Quando você foi trabalhar no MHN?
2. De quem foi a iniciativa de ajudar a organizar o Museu Rodoviário: MHN ou DNER?
3. Quem lhe convidou para participar deste evento?
4. Havia a participação do diretor-geral do DNER nas reuniões? Quem?
5. Quantos objetos o MHN emprestou para o Museu Rodoviário?
6. Como foi captado o acervo para o Museu Rodoviário?
7. Quais instituições colaboraram?
8. Qual era a noção de museu que o MHN adotou na época da organização do Museu Rodoviário?
9. Quando foi inaugurado o Museu Rodoviário?
10. Quem ficou responsável pelo Museu Rodoviário?
11. Você saberia dizer onde está o material publicitário da divulgação do Museu Rodoviário?

Apêndice C – Roteiro de entrevista com Alexçandro Santana (Neneco)

Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio (PPG-PMUS) da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST

Projeto: De Estação de Muda a Museu: o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica (mestrado)

Discente: Zenilda Ferreira Brasil

Docente responsável (orientador): Professor Doutor Marcio Ferreira Rangel

Entrevistado: Alexçandro Santana

Cargo: ex-diretor do Museu Rodoviário de Paraibuna

Instituição: Prefeitura de Comendador Levy Gasparian

Data: 21 de abril de 2015

Local: Paraibuna/RJ

Prévia da entrevista: o Assessor de Turismo da Prefeitura de Comendador Levy Gasparian e ex-diretor do Museu Rodoviário concedeu entrevista via telefone, devido à incompatibilidade de dias e horários entre a entrevistadora e o entrevistado. Foi acordado que, para dar celeridade à pesquisa, a entrevista fosse realizada em um feriado (Tiradentes) por telefone em viva voz, da qual a mesma foi gravada com autorização do entrevistado. A entrevistadora concordou em ceder uma cópia da pesquisa para ser arquivada no Museu Rodoviário de Paraibuna.

A entrevista é composta por quinze perguntas e discorre sobre o período em que o entrevistado foi gestor do Museu Rodoviário entre os anos de 1997 a 2009 e suas outras funções no Museu.

- 1- Qual a sua formação e qual a sua relação com o Museu Rodoviário?
- 2- Antes de ser Museu Rodoviário, quais foram as utilizações que teve o espaço?
- 3- Você sabe quando o DNER comprou o prédio?
- 4- Quando você começou a trabalhar no Museu Rodoviário e com que cargo?
- 5- Quem o nomeou para trabalhar no Museu Rodoviário?
- 6- Existe alguma documentação sobre sua nomeação?
- 7- Quais foram os cargos que você assumiu no Museu Rodoviário?
- 8- Existia no Museu um livro de frequência de visitantes? E outros materiais impressos: folder, folheto, catálogo, recortes de jornal, etc.
- 9- Quando você deixou o Museu Rodoviário e por quê?
- 10- Você sabe como estes objetos chegaram ao Museu ou conhece alguém que tenha estas informações?
- 11- Verifiquei que alguns objetos não estão mais no Museu, você sabe o que aconteceu? Para onde foram encaminhados?
- 12- Atualmente quem a Prefeitura de Levy deixou no Museu Rodoviário?
- 13- Em quais períodos do ano a cidade recebe mais visitante? Existe alguma festa ou evento próprio de Paraibuna? Durante estes eventos a visitação do museu aumentava?
- 14- Quando o Museu fechou para a visitação pública?
- 15- Qual sua opinião sobre o Museu? Você acha que ele deve ser reaberto? Era uma instituição importante?

ANEXOS

ANEXO B

Especificações para o procedimento das obras de restauração do prédio do Museu Rodoviário, na localidade de Monte Serrat – 3 Rios à margem da BR. (Antiga BR-3 – RJ). 1966.

“Alvenaria

As paredes indicadas na planta (SAP 200-61) e que não existem, deverão ser executadas em alvenaria de tijolos maciços, de 1ª qualidade, na espessura de 0,25, rejuntados, com argamassa de cimento e saibro, traço 1:8.

1- Pavimentação

2.1- O piso das salas dos dois andares serão feitos (ou reconstruídos) em tábuas corridas da largura do existente (30 cm), em madeira de lei.

2.2- Os pisos da cozinha, dispensa, banheiros e depósito serão em ladrilho hidráulico.

2.3- A varanda e o patamar da frente, (inclusive escadas), serão pavimentados com lajotas de barro recozido, idêntico ao existente.

2.4- Todo o calçamento em volta do prédio deverá ser reconstruído, nas dimensões indicadas na planta 200:6, nos mesmos moldes do existente.

3- Revestimento

3.1- Os banheiros, a dispensa e a cozinha levarão azulejos brancos de 15x15 nas paredes até a altura de 1,50m.

3.2- As paredes das salas deverão ser revestidas com embôço e reboco para receber pintura a paredex.

3.3- A parte superior das paredes da cozinha, banheiro e dispensa, bem como os tetos serão revestidos para receber pintura a óleo.

4- Forro em madeira de lei

As salas dos dois andares serão forradas (feito ou reconstituído) com frisos em madeira de lei, na largura do existente em ‘saia de camisa’.

5- Esquadrias

As esquadrias obedecerão rigorosamente ao desenho original (SAP... 204-61), aproveitando-se tôda ou qualquer parte possível de reconstituição. Deverão ser em madeira de lei, levando todas as ferragens e vidros necessários, sempre de acôrdo com o original, discriminadas pelos vão constantes do desenho 200-61. As portas internas serão lisas, maciças.

6- Pintura

6.1- As paredes internas das salas serão pintadas com tinta a base d’água, tipo paredex.

6.2- Os tetos e as partes superiores das paredes da cozinha, dispensa e banheiro serão pintados a óleo.

6.3- As paredes externas, que não sejam em tijolo aparente, serão caiadas.

6.4- Todas as esquadrias serão pintadas a óleo.

6.5- Todos os fôrros de madeira serão pintados a óleo.

6.6- Os tijolos aparentes das paredes externas e as lajotas de piso serão envernizadas.

7- Aparelhos sanitários

Serão colocados novos, nas posições existentes todos os aparelhos.

7.1- Vaso

7.2- Bidet

7.3- Lavatório

7.4- Fogão a gás engarrafado, 2 bôcas, com instalação e bujões.

7.5- Banca em alvenaria com tampo de mármore e dois furos para pia nº 2 com todos os acessórios necessários.

8- Deverá ser reparada toda a instalação elétrica, verificada a fiação, e substituído todos os elementos necessários.

9- Deverá ser reparada toda a instalação hidráulica e substituídos todos os elementos necessários.”.

ANEXO C

Edital Nº 61/66

Orçamento para continuação das obras de restauração do Museu Rodoviário

ESTIMATIVA DE QUANTIDADES PARA A OBRA

REP- NATUREZA DOS SERVIÇOS	UNIDADE	QUANTIDADE
1-Alvenaria em tijolos maciços	94	M2
2.1-Assoalho em tábuas corridas de 30 cm	153	M2
2.2-Ladrilho hidráulico	33	M2
2.3-Piso em tijolo recozido	48	M2
2.4-Recuperação do calçamento em volta em pé de moleque	188	M2
3.1-Azulejos brancos (15x15)	54	M2
3.2-Revestimento para receber pintura à paredex	554	M2
3.3- Revestimento para receber pintura à óleo	123	M2
4-Fôrro em madeira de lei	210	M2
5-Esquadrias inclusive vidros:		
5.1- (J*.1) (1.24 x 2.34)	2	U
5.2- (J.2) (2.05 x 2.34)	7	U
5.3- (J.3) (1.39 x 1.35)	4	U
5.4- (J.1) (0.94 x 2.30)	4	U
5.5- (P**.1) (1.26 x 3.46) (sem vidro)	1	U
5.6- (P.1) (1.26 x 3.46)	2	U

5.7- (P.2) (0.86 x 2.30)	2	U
5.8- Portas internas	28.00	M2
6.1-Pintura à paredex (paredes)	554	M2
6.2- Pintura à óleo (paredes e tetos)	123	M2
6.3-Caixação	180	M2
6.4-Pintura à óleo em esquadrias	360	M2
6.5-Pintura à óleo em tetos de madeira	153	M2
6.6-Verniz em tijolos	100	M2
7-Aparelhos sanitários:		
7.1-Vaso sanitário em louça branca, juntamente com válvula de descarga automática tipo alavanca e tampo plástico	1	U
7.2-Bidet com ferragens para água quente e fria, inclusive ducha	1	U
7.3-Lavatório (água fria)	1	U
7.4-Fogão de 2 bôcas	1	U
7.5-Bancada de alvenaria com tampo de mármore e dois furos para pia nº 2, etc.	-	-
8-Instalação elétrica	-	-
9-Instalação hidráulica	-	-
Engº Salran Borborema da Silva, Presidente da C.C.S.O. ***		

*J- Janela **P- Porta *** Comissão de Concorrências de Serviços e Obras – “que centralizará, na sede do D.N.E.R., tôdas as concorrências para a execução de estudos e projetos, construção de obras de arte especiais, terraplanagem e obras de arte correntes, pavimentação, edifícios ou obras complementares das estradas de rodagem ou serviços diversos, para as rodovias a cargo do D.N.E.R.” (Decreto Nº 44.656, de 17 de outubro de 1958, p. 49). Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44656-17-outubro-1958-383633-norma-pe.html>>. Acesso em: 30 jun. 2014.

Fonte: **Diário Oficial**, Brasília, DF. Seção I, Parte II, 11 out. 1966, p. 2861. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3014890/pg-16-secao-2-diario-da-uniao-dou-de-11-10-1966/pdfView>>. Acesso em: 01 jul. 2014.

ANEXO D

Reuniões realizadas no ano de 1970:

Data	Atividades	Local
03 de março	Reunião com o historiador Gustavo Ernesto Bauer	MHN
08 de março	Reunião com a Comissão Organizadora do Museu Rodoviário e o Diretor do Museu Imperial	MHN
16 de abril	Reunião com o arquiteto Victor Canongia Barbosa	MHN
23 de abril	Reunião para combinar os painéis fotográficos	DNER
28 de abril	Reunião com Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	DNER
07 de maio	Reunião com Gustavo Ernesto Bauer	MHN
18 de maio	Reunião para combinar sobre os painéis fotográficos	DNER
17 de junho	Reunião com Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	MHN
24 de junho	Reunião com Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	MHN
22 de julho	Reunião com Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	DNER
25 de agosto	Reunião com o Victor Canongia Barbosa e	DNER

	Gustavo Ernesto Bauer	
31 de agosto	Reunião com Gustavo Ernesto Bauer	MHN
02 de setembro	Reunião com o Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	DNER
08 de setembro	Reunião com o Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	DNER
22 de setembro	Reunião com o Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	DNER
20 de outubro	Reunião com o Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer	DNER
27 de outubro	Reunião com o Victor Canongia Barbosa e Gustavo Ernesto Bauer – resolver painéis fotográficos a seres feitos pela ABRAP ^(*)	DNER

Fonte: Relatório Geral das Atividades da Divisão de Planejamento e Organização (DPOG) 1969-1970. Rio de Janeiro: [MHN], 1969-1970, p. 78-79.

(*) Associação Brasileira de Artes Fotográficas.

ANEXO E

Viagens realizadas

Data	Atividades	Local
1969 (dezembro)	Primeira visita com o diretor de MHN ao prédio do futuro Museu Rodoviário (MR)	Paraibuna
1970		
07 de janeiro	Estabelecer os primeiros contatos para a exposição de lançamento do MR	Três Rios
15 de janeiro	Entrevista com o prefeito (**)	Três Rios
17 de janeiro	Montagem da exposição de lançamento do MR	Três Rios (Loja Maçônica 25 de Março)
20 de janeiro	Inauguração da exposição sobre o rodoviarismo	Três Rios (Loja Maçônica 25 de Março)
02 de fevereiro	Desmontagem da Exposição	Três Rios (Loja Maçônica 25 de Março)
13 de abril	Visita	Petrópolis e Paraibuna
11 de maio	Visita para fotografar trechos da antiga estrada, com o diretor do MHN e Gustavo Ernesto Bauer	Inhomirim
15 de junho	Levar equipamento elétrico para	Paraibuna

	instalação do circuito elétrico	
08 de julho	Encerramento do V Congresso Nacional de Museus e visita ao futuro MR	Paraibuna
24 de julho	Fiscalizar a saída da Mazeppa	Petrópolis
11 de setembro	Fotografar um álbum de Mariano Procópio com fotos da Estrada União e Indústria. Observar o andamento dos trabalhos de montagem do Museu	Juiz de Fora/ Paraibuna

Fonte: Relatório Geral das Atividades da Divisão de Planejamento e Organização (DPOG) 1969-1970. Rio de Janeiro: [MHN], 1969-1970, p. 79-80.

(*) Alberto da Silva Lavinás (1967-1970).

ANEXO F

Outras Providências

Data (1970)	Atividades	Local
09 de março	Contato	IPR (***)
23 de abril	Elaboração do folheto e convite	Gráfica e laboratório fotográfico do DNER
28 de abril	Visita	Laboratório fotográfico do DNER
08 de maio	Solicitação de mapa da Baixada Fluminense do século XVIII	Serviço Nacional de Obras e Saneamento
19 de maio	Texto do folheto	Laboratório fotográfico do DNER
29 de maio	Visita	Laboratório fotográfico do DNER
1º de junho	Visita	Laboratório fotográfico do DNER
02 de junho	Pesquisa sobre mapas antigos (mapoteca)	Itamaraty (RJ)
04 de junho	Visita	Laboratório fotográfico do DNER
17 de julho	Pesquisa sobre mapas antigos (mapoteca)	Itamaraty (RJ)
29 de julho	Selecionar negativos para os painéis	Serviço de Relações Públicas do DNER
06 de agosto	Fotografias	Departamento de Divulgação do DNER
17 de agosto	Visita	Laboratório fotográfico do DNER

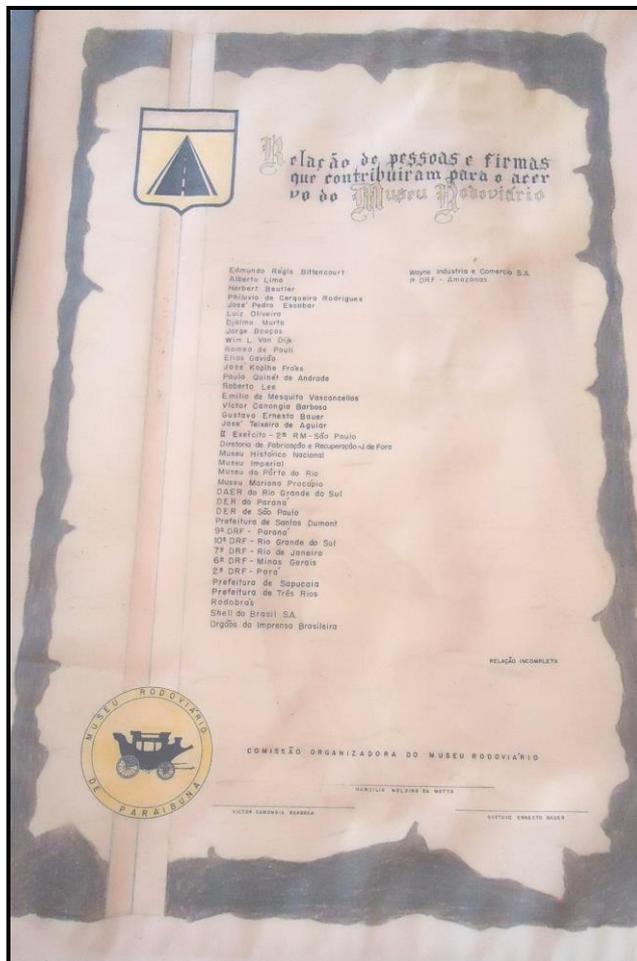
09 de setembro	Visita	Laboratório fotográfico do DNER
22 de setembro	Visita	Laboratório fotográfico do DNER

Fonte: Relatório Geral das Atividades da Divisão de Planejamento e Organização (DPOG) 1969-1970. Rio de Janeiro: [MHN], 1969-1970, p. 80.

(**) Instituto de Pesquisas Rodoviárias.

ANEXO G

Relação de pessoas e instituições que colaboraram com a formação do acervo do Museu Rodoviário



“Edmundo Régis Bittencourt/Alberto Lima/Herbert Beutler/ Philúvio de Cerqueira Rodrigues/ José Pedro Escobar/ Luiz Oliveira/ Djalma Murta/ Jorge Bouças/ Wim L. Van Dijk/ Romeo de Pauli/ Elias Gavião/ José Kopke Fróes/ Paulo Quinét de Andrade/ Roberto Lee/ Emilio de Mesquita Vasconcellos/ Victor Canongia Barbosa/ Gustavo Ernesto Bauer/ José Teixeira de Aguiar/ II Exército – 2ª RM – São Paulo/ Diretoria de Fabricação e Recuperação – J. de Fora/ Museu Histórico Nacional/ Museu Imperial/ Museu do Pôrto do Rio/ Museu Mariano Procópio/ DAER do Rio Grande do Sul/ DER do Paraná/ DER de São Paulo/ Prefeitura de Santos Dumont/ 9ª DRF – Paraná/ 10ª DRF – do Rio Grande do Sul/ 7ª DRF – Rio de Janeiro/ 6ª DRF – Minas Gerais/ 2ª DRF – Pará/ Prefeitura de Sapucaia/ Prefeitura de Três Rios/ Rodobrás/ Shell do Brasil S.A./ Órgão da Imprensa Brasileira/ Wayne Indústria e Comércio S.A./ 1ª DRF – Amazonas”.

Fonte: Arquivo do Museu Rodoviário. Foto Zenilda Brasil.

ANEXO H

Relação dos Objetos do Museu Rodoviário

Nome: Balança com dois pratos

Função: Utilizada para medir a massa de um corpo por comparação.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



Nome: Bebedouro do século XIX (1879)

Função: Instalado no "Caminho Minas-Bahia" em Sapucaia.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Bebedouro

Função: Utilizada para os animais na Estrada União e Indústria.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.:

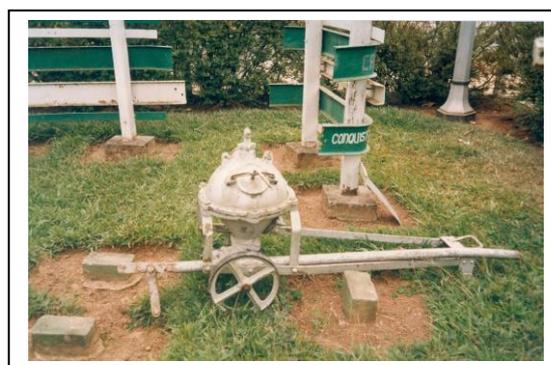
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Bomba de gasolina manual
 Função: Utilizada manualmente para abastecer veículos motorizados.
 Fabricante: Não identificado
 Doação: Não identificada
 Obs.: Década de 1920
 Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Bomba manual
 Função: Utilizada para retirar água de poço.
 Usada na construção da Estrada Rio-Petrópolis em 1927.
 Fabricante: Sapg ?
 Doação: Não identificada
 Obs.:
 Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



Nome: Britador (azul)
 Função: Utilizado para quebrar ou perfurar materiais Resistentes (pedra, concreto, etc.).
 Fabricante: Krupp-Korting
 Doação: Não identificada
 Obs.:
 Fonte; Museu Rodoviário



Nome: Britador de alta produção
 Função: Utilizado em obras de pavimentação de rodovias, pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul – DAES-RS.
 Fabricante: Krupp
 Doação: DAES-RS
 Obs.:



Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)

Nome: Bueiro primitivo de tronco escavado

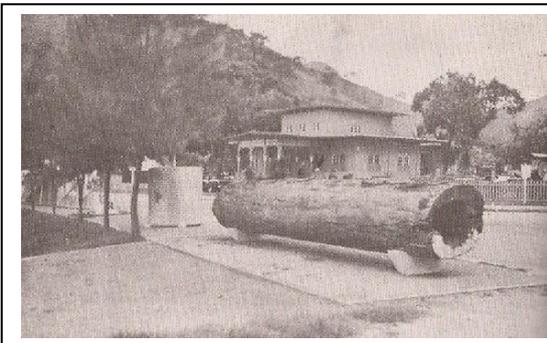
Função: Utilizado para o escoamento das águas das chuvas.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Cadeira odontológica e motor manual

Função: Utilizados em tratamentos odontológicos.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: A cadeira tem o Nº de Patrimônio: 142.718-0

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Cadeirinha de arruar

Função: Utilizada mais comumente nos centros urbanos.

Fabricante: Não identificado

Doação: MHN (comodato)

Obs.: É a peça mais antiga da coleção, datada do século XVIII. Conhecida também como Serpentina.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Caçamba com duas rodas

Função: Utilizada no transporte do concreto na construção da Rodovia Rio-Petrópolis em 1927.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Também conhecido como "Carrinho manual".

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Conjunto de chaveiros comemorativos

Função: Utilizados para comemorar datas festivas.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER (1982)

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Caixa de marcha

Função: Utilizada para modificar o torque, a velocidade e o sentido do movimento.

Fabricante: Krupp

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Calculadora

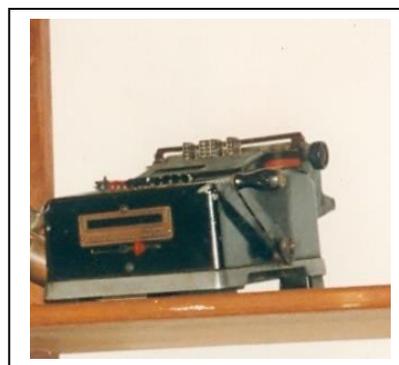
Função: Utilizada para efetuar cálculos.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Nº de Patrimônio: 142.719-9.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Caminhão 4x4

Função: Utilizado nas atividades do DNER.

Fabricante: Chevrolet (Nº 762).

Doação: DNER

Obs.: Caminhão militar fabricado no final da década de 1930 e convertido ao uso civil pelo DNER e com direção do lado direito. Equipado com motor a diesel. Único exemplar no Brasil. Nº de Patrimônio: 142.725.3.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Cangalha

Função: Utilizada nos animais para transporte de carga para dar maior sustentação e equilíbrio.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: em madeira

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Compressor de ar manual

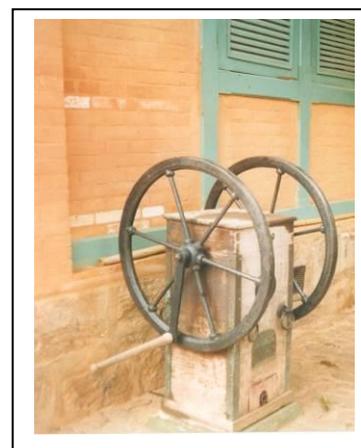
Função: Utilizado para bombear ar para o escafandro.

Fabricante: Siebe, Gorman & C^o. L^{TD}. (Inglaterra)

Doação: DNER

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Diligência "Mazepa"

Função: Utilizada no transporte de passageiros.

Fabricante: Não identificado.

Doação: Em comodato do Museu Imperial, desde 1970. Nº 1542/40 no Livro de Registro Geral do Museu Imperial.

Obs.: Foi usada como transporte da Família Imperial (1861), na inauguração da Estrada União e Indústria.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Eixo de manivela e comando de antiga máquina de terraplanagem

Função: Utilizado em obras rodoviárias de terraplanagem.

Fabricante: Le Tourneau



Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)

Nome: Escafandro

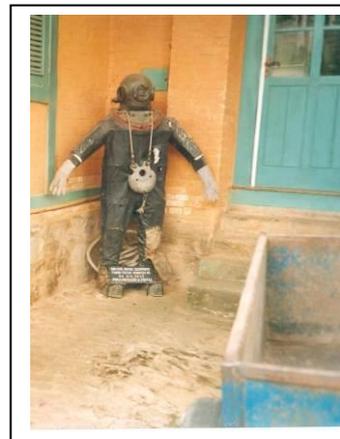
Função: Utilizado nas sondagens realizadas no Rio Doce para a construção de pontes.

Fabricante: Siebe, Gorman & C^o. L^{TD}. (Inglaterra)

Doação: DNER

Obs.: objeto acoplado a um compressor de ar manual.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Escarificador

Função: Utilizado para descompactar as camadas superficiais do solo.

Fabricante: Killefer

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Escultura composta por engrenagens e hélices

Função: Utilizada como objeto decorativo.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Localizado na recepção do Museu.

Fonte: Museu Rodoviário



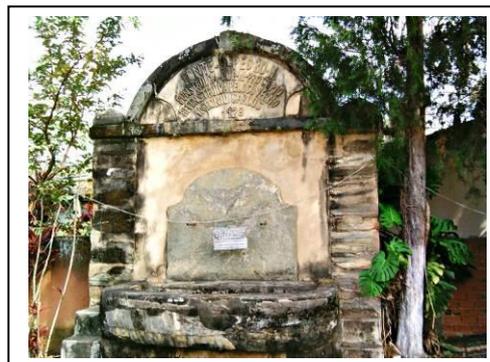
Nome: Fonte D. Pedro II (comemorativa)

Função: Utilizada como fonte de água na Estrada da Mantiqueira.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: "FONTE- D- PEDRO II./ CONSTRUÍDA - POR- M. PROCÓPIO / E RECONSTRUÍDA PELO GOVERNO/ ANTONIO CARLOS/ 1928".



Foi desmontada e reconstruída no Museu Rodoviário na sua forma original.

Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Fonte Comemorativa

Função: Utilizada como fonte de água na Estrada da Mantiqueira.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: "A- MARIANO PROCÓPIO/ O POVO MINEIRO/ 1928 I.E.E.M.".



Foi desmontada e reconstruída no Museu Rodoviário na sua forma original.

Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Fotografia emoldurada de Washington Luís

Função: Utilizada para homenagear o incentivador do Rodoviarismo.

Fabricante: Assinatura (ilegível)

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Fotografia emoldurada de D. Pedro II
Função: Utilizada para homenagear o incentivador da construção da Estrada União e Indústria.
Fabricante: Não identificado
Doação: Não identificada
Obs.:
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Fotografia emoldurada de Mariano Procópio Ferreira Lage
Função: Utilizada para homenagear o idealizador da Estrada União e Indústria.
Fabricante: Não identificado
Doação: Não identificada
Obs.:
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Fragmento original da Estrada de Inhomirim
Função: Utilizado como pavimentação no Caminho do Ouro.
Fabricante: Não identificado
Doação: DNER
Obs.:
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Jeep

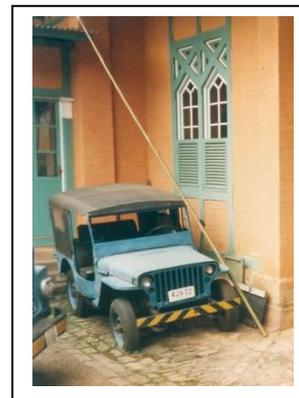
Função: Utilizado no transporte de pessoas.

Fabricante: Willys (1951)

Doação: Não identificada

Obs.: Placa: 42632/RJ. Nº de Patrimônio: 142.723-7.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Jeep

Função: Utilizado no transporte de pessoas.

Fabricante: Willys

Doação: Ecex (*) em 1974

Obs.: Placa RJ/AA 8832. Atualmente sem placa.

Fabricado em 1954.

(*) Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais S.A., responsável pela construção da Ponte Rio-Niterói (atual Betinho)

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Lampião de Carruagem

Função: Utilizado para iluminar.

Fabricante: Não identificado

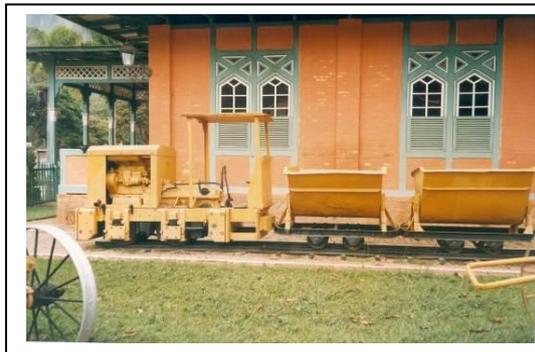
Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



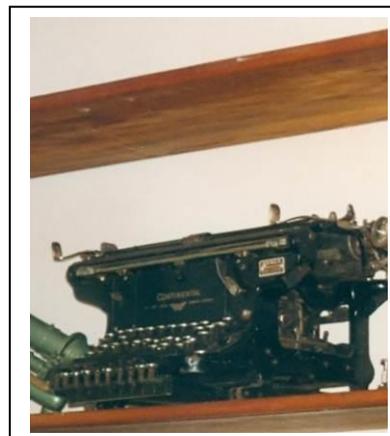
Nome: Locomotiva com duas caçambas
Função: Utilizada para transportar brita das pedreiras para as estradas.
Fabricante: Não identificado
Doação: Não identificada
Obs.: 100 m de trilho
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Máquina de costura
Função: Utilizada para realizar consertos e reparos.
Fabricante: Singer
Doação: Não identificada
Obs.:
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Máquina de escrever
Função: Utilizada para redigir ofícios e documentos.
Fabricante: Continental
Doação: Não identificada
Obs.: Nº de Patrimônio: 142.720-2
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Máquina de escrever
Função: Utilizada para redigir ofício e documentos.
Fabricante: Remington
Doação: Não identificada
Obs.: Nº de Patrimônio: 238-88
Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Marcos de quilometragem
 Função: Utilizados para identificar às distâncias nas rodovias (em léguas e quilômetros).

Fabricante: Não identfico

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Marco de identificação de estrada

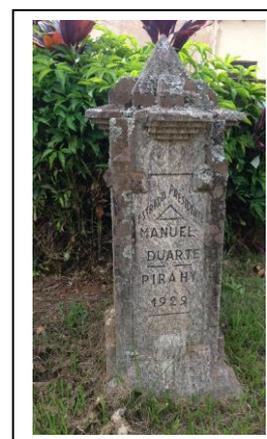
Função: Utilizado para identificar estrada.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: "ESTRADA PRESIDENTE/ MANUEL/ DUARTE/ PARATHI/ 1929".

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Medalhas

Função: Utilizadas para comemorar eventos.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Miniaturas de automóveis e veículos à motor

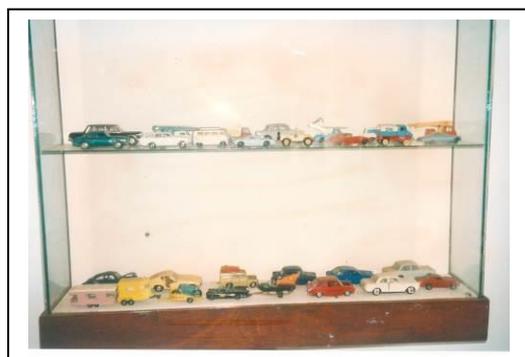
Função: Utilizadas para ilustrar os diversos tipos de transportes a motor.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Miniatura de Britador

Função: Utilizada para demonstração do processo de transformação de pedras em britas.

Fabricante: Stoltz

Doação: DNER

Obs.: Fabricada no DNER para Exposição Rodoviária de 1950. Construída nas oficinas de Petrópolis.

Nº de Patrimônio: DNER 12064.

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



Nome: Miniatura do Monumento ao Tropeiro

Função: Utilizada para homenagear os tropeiros.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Mira topográfica

Função: Utilizada em levantamentos topográficos, na determinação de distâncias horizontais e verticais entre pontos.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Motocicleta com side-car

Função: Utilizada para realizar patrulha nas rodovias pela Polícia Rodoviária Federal.

Fabricante: Harley-Davidson

Doação: DNER

Obs.: 1.200 cilindradas, fabricada em 1947 com câmbio na mão esquerda. Nº de Patrimônio: 059.663-9.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Motor de 1 cilindro

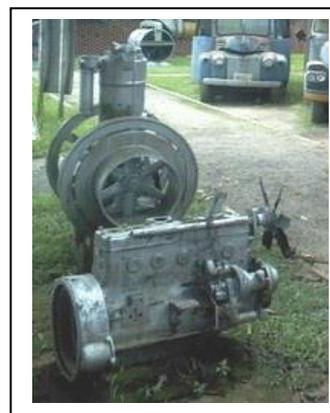
Função: Utilizado em conjuntos mecânicos de emergência No RS, em 1937.

Fabricante: Deutz

Doação: DAER do Rio Grande do Sul

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Motor de 2 cilindros

Função: Utilizado nas obras rodoviárias do RS em 1937.

Fabricante: Deutz

Doação: DAER do Rio Grande do Sul

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Nível

Função: Utilizado para verificar e obter a horizontalidade de um plano.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Ônibus

Função: Utilizado no transporte de funcionários.

Fabricante: Ford

Doação: DNER

Obs.: Ano 1935. Tipo jardineira. Placa: Guarulhos SG 352 Guarulhos. Nº de Patrimônio: 142.726-1.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Ônibus internacional

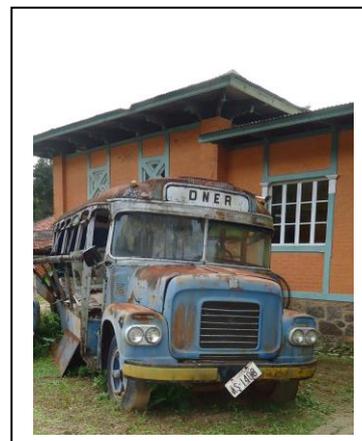
Função: Utilizado no transporte de funcionários.

Fabricante: Ford

Doação: DNER

Obs.: Ano 1960. Placa: Três Rios AS 1418. Nº de Patrimônio: 141.724-5.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

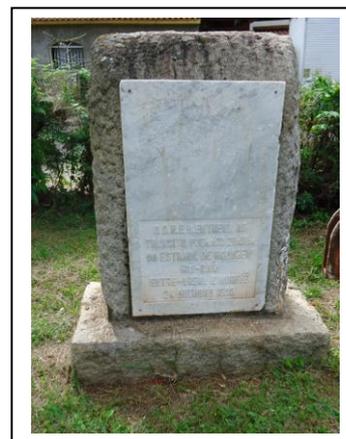
Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER.

Obs.: Inscrição: "O D.N.E.R. ENTREGA AO/ TRÂNSITO PÚBLICO 200 KM/ DA ESTRADA DE RODAGEM/ RIO-BAÍÁ/ ENTRE – AREAL E MURIAÉ/ 24 OUTUBRO DE 1939".

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.: Inscrição: "TRECHO INICIAL/ DAS/ ESTRADAS DE RODAGEM FEDERAES/ 9-3-1927/ SENDO PRESIDENTE DA REPÚBLICA EXMO. SNR. DR. WASHINGTON LUIZ PEREIRA DE SOUSA/ MINISTRO DA VIAÇÃO DR. VICTOR KONDER/ COMISSÃO CONSTRUCTORA/ ENGENHEIRO CHEFE/ DR. J. TINOTHEO DE O. PENTEADO/ ENHENHEIROS CHEFES DE SECÇÃO/ ANGELO CROSATO – PHILUVIO DE C. RODRIGUES".

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: Comissão de Estradas de Rodagem Federais

Obs.: Inscrição: "COMISSÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM FEDERAES/ ENGº CHEFE TIMOTHEO DE OLIVEIRA PENTEADO/ PROJECTADA E CONSTRUIDA PELA FIRMA/ ENGENHEIROS CHISTIANI & NIELSEN EMPREITEIROS/ RIO DE JANEIRO/ ABRIL A SETEMBRO DE 1927".

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: Comissão de Estradas de Rodagem

Obs.: Inscrição: "FONTE/ DR./ PENTEADO/ XV-XI-MCMXXVII".

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Oficinas Christiano Ottoni ?

Doação: DNER

Obs.: Inscrição: “M.V.O.P. D.N.E.R./ RODOVIA PRESIDENTE VARGAS/ PAVIMENTAÇÃO INICIADA EM OUTUBRO DE 1951/ PRESIDENTE



DA REPÚBLICA GETÚLIO DORNELES VARGAS/ MINISTRO DA VIAÇÃO: ÁLVARO DE SOUSA LIMA/ GOVERNADOR DO ESTADO: JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA/ DIRETOR DO D.N.E.R. EDMUNDO RÉGIS BITTENCOURT/ OFICINAS CHRISTIANO OTTONI/ BELO HORIZONTE”.

Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Utilizada nas laterais das pontes construídas pela C^{ia} União e Indústria sobre os rios, ao longo da Estrada União e Indústria.

Fabricante: Oficinas da Companhia União e Indústria

Doação: Não identificada

Obs.: Existem duas dessas placas no Museu Rodoviário. Eram afixadas nas laterais da Ponte de Paraibuna.

Obs.: Inscrição: “COMPANHIA/ UNIÃO & INDÚSTRIA/ DIRECTOR PRESIDENTE./ M. P. FERREIRA LAGE/ ENGENHEIRO/ CAP. A. M. O. BULHOENS./ EMPRESARIOS GERAES./ BONINI PALHA & ABILIO./ 1860 (E.T. BELLNOUSE & C^o MANCHESTER CONSTRUCTORS.)”.



Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Sob o emblema da Republica do Brasil, a inscrição: “PONTE WASHINGTON LUIS/ CONSTRUÍDA DE ABRIL À SETEMBRO DE 1927/



SENDO PRESIDENTE DA REPUBLICA O SR. DR. WASHINGTON LUIS PEREIRA DE SOUSA/ E MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS O SR./ DR. VICTOR KONDER”.

Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Oficinas Christiano Ottoni – Escola de Engenharia ?

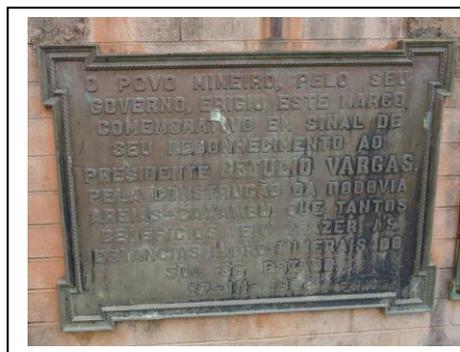
Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: “O POVO MINEIRO, PELO SEU GOVERNO, ERIGIU ESTE MARCO/

COMEMORATIVO EM SINAL DE/ SEU

RECONHECIMENTO AO/ PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS,/ PELA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA/ AREIAS - CAXAMBU, QUE TANTOS/ BENEFÍCIOS/ VEIU TRAZER ÀS/ ESTANCIAS HIDRO-MINERAIS DO/ SUL DO ESTADO. 27- III-1939/ OFFICINAS CHRISTIANO OTTONI/ ESCOLA DE ENGENHARIA/ BELO HORIZONTE”.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: “PONTE/ PRESIDENTE ANTONIO CARLOS/ INICIADA EM 1928/ E INAUGURADA EM/ 10 DE AGOSTO DE 1929, POR ORDEM DO/ PRESIDENTE DO ESTADO DE MINAS GERAES, O/ E^{XMO}. SR. DR.

ANTONIO CARLOS RIBEIRO DE ANDRADE/ SENDO SECRETÁRIO DE AGRICULTURA/ VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS O/ SR. DR. DJALMA PINHEIRO CHAGAS/ E SECRETÁRIO DAS FINANÇAS O/ SR. DR. GUDESTEU DE SÁ PIRES./ PARAHYBUNA”.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: Comissão de Estradas de Rodagem (1980)

Obs.: Inscrição: “MINISTÉRIO DA GUERRA/ COMISSÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM Nº 1/ PONTE/ SOBRE O RIO DAS PEDRAS/ INAUGURADA EM I-VII-1947/ CARGA

ADMISSIVEL/ VEÍCULOS ISOLADOS DE 24 TON. MAIS 400 Kg/m³”.



Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: "RODOVIA PRESIDENTE DUTRA
DUTRA/ 46,00 Km/ TRECHO – P.- DE LUCAS –
VIUVA GRAÇA/ PISTA DUPLA/ INAUGURADA EM
15 DE JULHO DE 1950".



Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.: Inscrição: (sob emblema da República do Brasil), "MT/ DNER. RODOVIA/ PRESIDENTE DUTRA/
DUPLICAÇÃO DA PISTA/ INAUGURAÇÃO EM 15- XI-1967/ SENDO/ PRESIDENTE DA
REPÚBLICA/ MARECHAL ARTHUR DA COSTA E SILVA/ MINISTRO DOS TRANSPORTES/
CORONEL MÁRIO DAVID ANDREAZZA/ DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE ESTARDAS DE
RODAGEM/ ENGENHEIRO ELESEU RESENDE".



Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.: Inscrição: "NESTAS MARGENS DO XINGÚ EM/
PLENA SELVA AMAZÔNICA, O/ SENHOR PRESIDENTE
DA REPÚBLICA/ DÁ INÍCIO À CONSTRUÇÃO DA/
TRANSAMAZÔNICA./ NUMA ARRANCADA HISTÓRICA
PARA/ CONQUISTA E COLONIZAÇÃO/ DESTE
GIGANTESCO MUNDO VERDE/ ALTAMIRA, 9-10-70".



Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.: Sob emblema da República do

Brasil a inscrição: "MVOP/ D.N.E.R. PONTE
INTRNACIONAL BRASIL-PARAGUAI/ SÔBRE
O RIO PARANÁ/ PONTE DA AMIZADE-FUENTE



DELA AMISTAD/ INAUGURADA EM 26 DE MARÇO DE 1965/ SENDO PRESIDENTE DA
REPÚBLICA/ MAL. HUMBERTO DE A. CASTELO BRANCO/ MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS
PÚBLICAS/ MAL. JUAREZ TÁVORA/ PRESIDENTE DO CONSELHO RODOVIÁRIO
NACIONAL/ ENGENHEIRO JOSÉ PEDRO ESCOBAR/ DIRETOR GERAL DO
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM/ ENGENHEIRO JOSÉ
LAFAYETTE S. DO PRADO/ PROJETO E CONSTRUÇÃO/ SOTES SOCIEDADE
TERRAPLANAGEM/ E GRANDES ESTRUTURAS/ ENG. RESP. JOSÉ RODRIGUES LEITE DE
ALMEIDA/ CARACTERÍSTICAS DA PONTE/ ESTRUTURA EM CONCRETO ARMADO/
EXTENSÃO 552, 40 M/ LARGURA 13,50 M/ VÃO LIVRE 303,00 M".

Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: "BR- 4/ RODOVIA-RIO BAHIA/
ENTREGUE AO TRÁFEGO/ SENDO:/
PRESIDENTE DA REPÚBLICA/ O/ GENERAL
DE EXÉRCITO EURICO GASPAR DUTRA/
15-11-1950".



Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Comemorativa.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.: Sob emblema da República do

Brasil a inscrição: "MVOP/ DNER. BR4 Rodovia
Rio - Bahia/ TRECHO: LEOPOLDINA – FEIRA DE



SANTANA/ MELHORAMENTOS E PAVIMENTAÇÃO DE 1272 M/ INAUGURADA EM 30/5/63/ SENDO/ PRESIDENTE DA/ REPÚBLICA JOÃO B. M. GOULART/ MINISTRO DA VIAÇÃO/ E OBRAS PÚBLICA HÉLIO DE ALMEIDA/ PRESIDENTE DO CONSELHO/ RODOVIÁRIO NACIONAL JOSÉ P. ESCOBAR/ DIRETOR DO DEPARTAMENTO/ NACIONAL DE/ ESTRADAS DE RODAGEM ROBERTO F. LASSANCE/ CHEFE DA C.E.O.R.E. JOSÉ G. DE MIRANDA CORREA”.

Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa

Função: Identificação de obras.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER (1980)

Obs.: Inscrição: “M.V.O.P./ DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM/ 9º DISTRITO DE COOPERAÇÃO”.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Utilizada para comemorar o centenário da Estrada União e Indústria e “abertura simbólica” do Museu Rodoviário em 1961.

Fabricante: Não identificada

Doação: DNER

Obs.: Inscrição: “ANTIGA ESTAÇÃO DE PARAIBUNA/ CONSTRUÍDA EM 1856 PELA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA/ PARA

MUDA DOS ANIMAIS DAS DILIGÊNCIAS/ PRÉDIO ADQUIRIDO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE/ ESTRADAS DE RODAGEM PARA SER UTILIZADO COMO/ MUSEU RODOVIÁRIO/ NESTA DATA, 23 DE JUNHO DE 1961, FOI COLOCADA ESTA PLACA/ COMO PARTE DAS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO/ DA INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE RODAGEM/ UNIÃO E INDÚSTRIA”.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Placa Comemorativa

Função: Utilizada para comemorar a entrega do Museu Rodoviário à visitação pública.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.: Sob emblema da República do Brasil a



inscrição: “MT/ DNER. REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL/ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/ DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM/ MUSEU RODOVIÁRIO DE PARAIBUNA/ ENTREGUE À VISITAÇÃO PÚBLICA EM 23 DE JUNHO DE 1972”.

Fonte: Museu Rodoviário

Nome: Placa Comemorativa

Função: Utilizada para comemorar o Centenário da Estrada União e Indústria.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.: Inscrição: “1861 – 23 de junho de 1961/ OS DESCENDENTES DOS/ COLONOS DE PETRÓPOLIS/ E DOS DE JUIZ DE FORA/ CONFRATERNIZAM NO/ CENTENÁRIO DA ESTRADA/ UNIÃO E INDÚSTRIA/ CLUBE 29 DE JUNHO”.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Plaina de arrasto

Função: Utilizada para acertos superficiais dos aterros, podendo ser de tração animal ou mecânica.

Fabricante: Adams

Doação: Não identificada

Obs.: Nº 8, 1927. Conhecida também como Planadeira.

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



Nome: Polias para britadores (conjunto)

Função: Utilizadas para britadores.

Fabricante: Krupp

Doação: Não identificada

Obs.: Três peças

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Prato (louca utilitária)

Função: Utilizada como utensílio.

Fabricante: Tribo indígena

Doação: Não identificada

Obs.: Encontrado juntamente com urna funerária, localizada na construção da Rodovia Transamazônica em um cemitério indígena.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Rádio de comunicação a válvula

Função: Utilizado como transmissor.

Fabricante: Phillips

Doação: DNER

Obs.: 1930

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Rádio com caixa

Função: Utilizado como receptor de programas Radiofônicos de radiofusão.

Fabricante: Philco

Doação: Não identificada

Obs.: Modelo Capelinha

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Registrador

Função: Utilizado para registrar o número de passageiros em bondes.

Fabricante: Dunholter & Schölzel (Berlin/Alemlnaha)

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Relógio de pêndulo

Função: Utilizado para marcar cartão.

Fabricante: Não identificado

Doação: DNER

Obs.: Nº de patrimônio DNER 005.655-3

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Relógio marcador de ponto

Função: Utilizado para marcar ponto dos funcionários do Museu Rodoviário.

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificada

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Rodas retificadas de casas volantes

Função: Utilizadas nas obras rodoviárias do DAER do Rio Grande do Sul em 1937.

Fabricante: Não identificado

Doação: DAER do Rio Grande do Sul

Obs.: Três peças

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Rolo compressor

Função: Utilizado para compactação de aterros.

Fabricante: Buffalo-Springfield (U.S.A.)

Doação: Não identificado

Obs.: Década de 1960. Prefixo: nº RCIBS-95.

Nº de Patrimônio: 142.727-0

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira
(UFJF)



Nome: Rolo compressor a vapor

Função: Utilizado para compactação de aterros

Fabricante: J.A. Maffei. A.G.(Muenchen/
Alemanha) [1928 N° 72006]

Doação: DNER

Obs.: Construídos entre 1925 e 1927.

Patrimônio do DNER: 142.728-8

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira
(UFJF)



Nome: Rolo compressor a vapor

Função: Utilizado para compactação de
aterros

Fabricante: Alemanha

Doação: Não Identificada

Obs.: Construídos entre 1925 e 1927.

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira
(UFJF)



Nome: Rolo compressor a vapor
 Função: Utilizado para compactação de aterros
 Fabricante: Alemanha
 Doação: Não identificada
 Obs.: Construídos entre 1925 e 1927
 Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



Nome: Rolo compressor de granito
 Função: Utilizado nas obras de pavimentação da Estrada União e Indústria
 Fabricante: Não identificado
 Doação: Não identificada
 Obs.: Puxado por animais. Nº 1. ERF
 Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Miniatura de rolo compressor de granito
 Função: Utilizada como demonstrativo de obras de pavimentação de estradas.
 Fabricante: Não identificado
 Doação: Não identificada
 Obs.:
 Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



Nome: Sela feminina
 Função: Utilizada por senhoras em montaria no século XIX.
 Fabricante: Não identificado
 Doação: Não identificada
 Obs.:
 Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Telefone de parede
 Função: Utilizado como meio de comunicação
 Fabricante: Não identificado
 Doação: Não identificada
 Obs.:
 Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Tesoura “comemorativa”
 Função: Utilizada como suporte de placas comemorativas de inauguração de Rodovias, pontes, etc.
 Fabricante: Não identificado
 Doação: DNER
 Obs.: grande porte em madeira. Nº de Patrimônio: DNER 142.717.2
 Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Tripés
 Função: Utilizados como suportes de instrumentos de topografia. Como teodolitos, trânsitos, etc.
 Fabricante: Não identificado
 Doação: Não identificada
 Obs.:
 Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Trator de esteira
 Função: Utilizado na construção da Estrada Rio-Bahia, em 1935. Depois serviu como motor de arranque de grandes caminhões.
 Fabricante: Caterpillar
 Doação: DNER
 Obs.: Conhecido como “Canivente”. Modelo nº 22
 Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Trole

Função: Utilizado como veículo de tração animal

Fabricante: Não identificado

Doação: Não identificado

Obs.:

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Urna funerária (Igaçaba)

Função: Utilizada para depositar restos mortais dos indígenas

Fabricante: técnica analógica à cultura Miracangueira (margem esquerda do rio Amazonas).

Fonte: Museu Rodoviário.

Doação: DNER

Obs.: Localizada na construção da Rodovia Transamazônica em um Cemitério indígena.

Fonte: Museu Rodoviário



Nome: Vagoneta

Função: Utilizada em aterros durante a construção da Rodovia Rio-Petrópolis em 1928. Pode ser puxada por tração animal ou mecânica.

Fabricante: Decauville

Doação: DNER

Obs.:

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



Nome: Valetadeira rústica

Função: Utilizada para abertura de valetas, podendo ser puxada por tração animal ou mecânica.

Fabricante: Não identificado

Doação: DEAR do Rio Grande do Sul

Obs.: Duas. Foi pioneira em construções

Rodoviárias no Rio Grande do Sul.

Fonte: Engenheiro Guilherme Saldati Ferreira (UFJF)



ANEXO I

Inventário dos objetos do Museu Rodoviário realizado por equipe do IPHAN em julho de 1997

Ordem (nº ant.)	Quant.	Foto	Discriminação
001 (001)	01	01	Escafandro para mergulho.
002 (002)	01	02	Locomotiva para pedreira com duas caçambas.
003 (003)	01	03	Plaina de arrasto (nº 08), marca "Adams".
004 (004)	01	04	Vagoneta marca "Decauville".
005 (005)	01	05	Rolo compressor, marca "Maffei".
006 (006)	03	06	Rodas de casas volantes.
007 (007)	01	07	Escarificador, marca "Killefer".
008 (008)	01	08	Bomba manual, marca "Sapg".
009 (009)	01	09	Bomba manual (cor vermelha).
010 (010)	01	10	Rolo compressor, marca "Buffalo".
011 (011)	01	11	Chafariz em granito, 1879.
012 (012)	01	--	Caçamba para concretagem, c/ duas rodas.
013 (013)	01	01	Bomba de ar em madeira, utilizada com o escafandro.
014 (014)	01	12	Rolo compressor à vapor.
015 (015)	01	13	Rolo compressor de granito.
016 (016)	01	14	Ônibus rodoviário, marca "Ford", placa SG 352.
017 (017)	01	14	Ônibus rodoviário, marca "Ford", placa AS 1408.
018 (018)	01	15	Veículo tipo JEEP, marca "Willys", placa 42632/RJ.
019 (019)	01	15	Veículo tipo JEEP, marca "Willys", s/ placa.
020 (020)	01	16	Motor de 01 cilindro, marca "Deutz".
021 (021)	01	16	Britadeira (azul), marca "Krupp-Korting".
022 (022)	01	17	Britador, marca "Stoltz" (cópia em miniatura).
023 (023)	01	16	Motor para caminhão, marca "Chevrolet".
024 (024)	02	18	Eixo de manivela e comando de máquina de terraplanagem, marca "Le Tourneau".
025 (025)	01	18	Ventilador para cubilot de ferro.
026 (026)	01	--	Motor de 02 colindros, marca "Deutz".
027 (027)	01	19	Britador de alta produção, marca "Krupp".
028 (028)	01	20	Valetadeira rústica.
029 (029)	03	19	Polias para britador, marca "Krupp".
030 (030)	01	21	Caminhão, marca "Chevrolet".

ANEXO I (Cont.)

ANEXO Nº I - "RELAÇÃO DOS OBJETOS INTEGRANTES DO ACERVO DO MUSEU RODOVIÁRIO (continuação)			
Ordem (nº ant.)	Quant.	Foto	Discriminação
031 (031)	01	22	Trator de esteira, marca "Caterpillar".
032 (033)	01	23	Registrador de nº de passageiros, utilizado em ônibus.
033 (034)	01	24	Rádio c/ caixa em madeira, marca "Philco".
034 (038)	01	25	Relógio de pêndulo, para marcação de cartão.
035 (039)	01	26	Motocicleta c/ sidecar, marca "Harley-Davidson".
036 (042)	01	27	Escultura composta por engrenagens e hélice, ferro.
037 (043)	ind.	28	Medalhas, placas comemorativas, fotografias, documentos div.
038 (043)	ind.	30	Chaveiros comemorativos.
039 (044)	ind.	29	Placas comemorativas, diplomas e documentos diversos.
040 (045)	01	31	Veículo de tração animal (variação de Faetonte).
041 (046)	01	32	Mapa do Brasil, comemorativo, madeira.
042 (047)	01	33	Serpentina em madeira pintada, Século XVIII.
043 (049)	02	34	Vaso e prato indígena, barro cozido.
044 (050)	01	35	Sela feminina de montaria, Século XIX.
045 (051)	01	35	Cangalha em madeira.
046 (052)	01	35	Miniatura do monumento "A Tropa", ferro.
047 (057)	ind.	36/37	Cópias fotográficas, documentos diversos e flâmulas.
048 (058)	01	38	Lanterna de carruagem.
049 (059)	01	39	Diligência "Mazeppa", linha Petrópolis-Juiz de Fora, Séc. XIX
050 (062)	01	40	Balança c/ 02 pratos.
051 (067)	01	41	Caixa de marcha (diversos componentes).
052 (070)	01	42	Mira, utilizada em topografia.
052 (071)	ind.	43	Miniaturas de automóveis.
053 (072)	01	44	Tesoura de grande porte, madeira.
054 (074)	ind.	45	Miniaturas de automóveis.
055 (076)	01	46	Máquina de costura, marca "Singer".
056 (077)	01	47	Relógio para marcação de ponto.
057 (080)	01	48	Motor de acionamento manual, para uso odontológico.
058 (082)	01	48	Cadeira para tratamento odontológico.
059 (083)	01	49	Aparelho telefônico de parede.
060 (084)	01	42	Máquina de escrever, marca "Continental".
061 (085)	01	50	Rádio de comunicação, marca "Phillips".
062 (086)	01	42	Calculadora.
063 (087)	01	51	Máquina de escrever, marca "Remington".
064 (088)	01	42	Nível para topografia.
065 (089)	01	42	Luneta para topografia.
066 (090)	03	42	Tripés, utilizados em topografia.
067 (099)	01	42	Mira para topografia.
068 (100)	01	52	Placa comemorativa do Centenário da Estrada União e Indústria.
069 (102)	04	53/54	Engrenagens com/sem eixo.
070 (103)	01	55	Rolo compressor: miniatura. Granito.
071 (----)	ind.	56/57	Placas comemorativas de rodovias nacionais.
072 (----)	ind.	58	Marcos de rodovias nacionais.



ANEXO J

Museu Rodoviário na estrutura Organizacional do DNER e do DNIT

DNER	Setor/Responsável	Atribuição	Outras atribuições
Decreto Nº 44.656, de 17 de outubro de 1958. Aprova Regimento	Serviço de Documentação	Registrar e manter em bom estado de conservação todo o material a ser utilizado como documentário no Museu Rodoviário	Colaborar com o Serviço de Relações Públicas
Decreto Nº 68.423, de 25 de março de 1971. Aprova Regimento	chefe do Gabinete do Diretor-Geral	Planejar e orientar as atividades de imprensa, divulgação e relações públicas internas e externas	Orientar e supervisionar os Distritos Rodoviários Federais nas atividades de relações públicas externas
Portaria Nº 36, de 24 de janeiro de 1975. Regimento interno	Gabinete do Diretor-Geral	Compete o planejamento, a organização, a orientação, o controle e a coordenação das atividades de apoio administrativo à Diretoria-Geral, inclusive transporte aéreo e relações públicas, bem como a representação do Diretor-Geral	-
Portaria Nº 257, de 21 de novembro de 1991. Regimento interno	chefe do Gabinete do Diretor-Geral	Supervisionar as atividades do Museu Rodoviário , e de preservação do patrimônio histórico e cultural da Autarquia	Planejar, orientar e coordenar as atividades, de comunicação social do DNER, visando à formação e manutenção da imagem do órgão junto ao público interno e externo
Portaria MT Nº 285 de 09 de agosto de 2000. Altera o Regimento interno do DNER	chefe do Gabinete do Diretor-Geral	Supervisionar as atividades do Museu Rodoviário e de preservação do patrimônio histórico e cultural	Planejar, orientar e coordenar as atividades de comunicação social, visando a divulgação do órgão junto ao público interno e externo
DNIT			
Resolução Nº 6, de 10 de março de 2004. Aprova Regimento interno do DNIT	Assessoria de Comunicação Social	Executar a política de comunicação social para os públicos interno e externo do DNIT	Subordinado diretamente ao Gabinete do Diretor-Geral

ANEXO L

