

União e Indústria

Uma Estrada para o Futuro





Apresentação

O comendador Mariano Procópio Ferreira Lage (1821–1872) foi um brasileiro em sintonia com os avanços tecnológicos e de infraestrutura na Europa e nos Estados Unidos no século XIX. Em 12 de abril de 1956, cem anos depois do início da primeira etapa de sua mais notável obra, a Estrada União e Indústria, o presidente da República Juscelino Kubitschek homenageou e exortou o exemplo do conterrâneo mineiro durante pronunciamento oficial transmitido pela Voz do Brasil para falar dos “caminhos de que o Brasil necessita para encontrar-se consigo mesmo”, marcando a arrancada das obras do Plano Rodoviário Nacional. Mais do que isso, o discurso destacou o mesmo prazo idealizado por Mariano Procópio, de cinco anos para a execução daquela estrada pioneira, que inspirou JK em sua meta do programa de governo “50 anos de progresso em 5 anos de realizações”.

Passados 155 anos da inauguração dessa memorável obra, ligando Petrópolis a Juiz de Fora, ocorrida em 23 de junho de 1861, com a presença de Dom Pedro II, inaugura-se esta exposição, reunindo as fotografias e litografias do artista Revert Henry Klumb, que a documentou, proporcionando comemorar a efeméride e também refletir e contemplar a arte e o bom gosto que nela se agregou sob a inspiração e comando de Mariano Procópio. Com extraordinária capacidade intelectual e experiência comercial adquirida como sócio de uma importante casa de negócios no Rio de Janeiro, o empreendedor pôde fundar e dirigir a Companhia União e Indústria, que viabilizou a primeira rodovia macadamizada da América Latina.

Se suas ideias e sua obra impactaram fortemente a economia do Império Brasileiro, em Juiz de Fora provocou uma verdadeira revolução e pavimentou os

caminhos rumo ao desenvolvimento. Além da estação, implantou uma colônia de imigrantes germânicos, um hotel, oficinas mecânicas e uma Escola Agrícola.

Mariano Procópio era uma liderança, mas sabia da importância das conexões e de que precisava de parceiros importantes e com a mesma visão empresarial arrojada. Efetivamente os encontrou. Entre eles, o próprio cunhado, o advogado e conselheiro do Império José Machado Coelho de Castro (1827–1897), que se tornou acionista e secretário da Companhia União e Indústria, contribuindo com seu prestígio pessoal, justificado pelos vários cargos de destaque ocupados no século XIX, entre os quais o de presidente do Banco do Brasil por três mandatos.

Falecido aos 50 anos de idade, Mariano Procópio despertou o interesse e admiração de pessoas notáveis, desde o imperador Pedro II ao cientista Louis Agassiz, que o conheceram, bem como a

pintora inglesa Marianne North e o poeta Manuel Bandeira. Não é sem motivo que seu retrato esteja no salão do Jockey Club Brasileiro, que fundou e presidiu, ou que designe ruas, bairros e prédios pelo Brasil, assim como tenha recebido condecorações internacionais, como a Ordem Nacional da Legião de Honra, da França. É reconhecimento. Sua história e realizações ainda demandam pesquisas na busca de compreender o seu legado, não apenas do ponto de vista empresarial ou político — tendo sido deputado à Assembleia Geral nas legislaturas 1861–1863 e 1869–1872 e diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II —, mas também pelo gosto pelas artes.

Deve-se destacar que Mariano Procópio enfrentou desafios para concretizar suas realizações, mas não esmoreceu; transformou uma obra de engenharia em arte e as adversidades em resultados para o seu país. Esta estrada é um exemplo para o futuro.

Douglas Fasolato
Diretor-superintendente da
Fundação Museu Mariano Procópio



Klumb e a Estrada União e Indústria: uma viagem no tempo

Quem contempla hoje as fotografias integrantes da documentação fotográfica realizada por Revert Henry Klumb na Estrada União e Indústria custa a acreditar que foram realizadas há um século e meio. Algumas dessas vistas são magníficas e não romperam apenas a barreira do tempo para nos encantar em pleno século XXI, mas ultrapassaram também os limites do registro documental para antecipar o uso artístico da fotografia. São imagens que se situam “beyond the document”, facultando-nos um acesso surpreendente à realidade ao mesmo tempo em que contribuíram para a definição de uma nova sintaxe na criação de imagens¹.

Klumb foi agraciado com o título de “Photographo da Casa Imperial” em 24 de agosto de 1861, ou seja, dois meses após a inauguração da Estrada União e Indústria, evento prestigiado por toda a Família Imperial, o que nos autoriza a estabelecer

uma ligação entre os dois acontecimentos. Isso porque a concessão dessa prestigiosa honraria costumava ser motivada por algum acontecimento concreto, como o destaque numa das exposições da Imperial Academia das Belas Artes, por exemplo. Seja como for, sua intimidade com a Família Imperial é comprovada nas dezenas de retratos que realizou de diversos dos seus integrantes ao longo do tempo. E, sobretudo, pelo fato de ele ter sido professor de fotografia da Imperatriz Thereza Christina — a quem dedicou o livro *Doze horas em diligência* — e das duas princesas, Isabel e Leopoldina. Contudo, Klumb não necessitou dessa intimidade, ou de qualquer tipo de honraria, para entrar na história, pois ele foi um dos melhores fotógrafos das Américas durante o século XIX. Mais do que um pioneiro e um precursor, Klumb foi um predestinado, transformando os sais de prata das emulsões

1. Esse trecho consiste numa reelaboração dos conceitos definidos por Frank Vanhaecke no catálogo da importante exposição *Beyond the Document* [Bruxelas: Bozar Books & Lannoo Publishers, 2011], apresentada no Palais des Beaux-Arts de Bruxelas entre os meses de junho e setembro de 2011.

fotográficas em verdadeiras preciosidades: imagens fundadoras e imorredouras. Assim, a disponibilização das fotografias pertencentes ao Arquivo Fotográfico do Museu Mariano Procópio se reveste de grande importância, pelo fato de permitir ao grande público a descoberta da produção de um mestre de nossa fotografia. Ao mesmo tempo, contribui para reacender o interesse pelo seu legado junto à comunidade acadêmica, pois suas fotografias oferecem múltiplas possibilidades de leitura, para além do valor estético que lhes é intrínseco, podendo subsidiar, portanto, estudos em diversos campos do conhecimento, tais como a história da imigração alemã para o Brasil, a cultura cafeeira, a evolução do transporte rodoviário e ferroviário, o processo de interiorização e a integração nacional.

Antes de subir a serra e se instalar em Petrópolis, Revert Henry Klumb já havia definido os paradigmas do paisagismo fotográfico carioca, ao repertoriar na década de 1850 aspectos da arquitetura e das belezas naturais que continuam a encantar os fotógrafos da atual era digital. Ele tirou partido da flexibilidade da estereoscopia para assentar as bases do que poderia ser definido como “crônica visual urbana”, ao registrar aspectos da vida cotidiana na sede da Corte e retratar desde as figuras privilegiadas flanando no Passeio Público e no Jardim Botânico a tropeiros, pescadores, operários,

ferroviários, lavadeiras, ambulantes e escravos de ganho desempenhando suas respectivas funções nos espaços públicos da cidade do Rio de Janeiro.

Depois de se instalar em Petrópolis, Klumb passou a se dedicar intensamente à fotografia de natureza — sem descurar das vistas urbanas —, singularizando-se pela realização de fotografias de orquídeas de tal modernidade que poderiam ser apresentadas lado a lado às inovadoras imagens de flores de André Kertész ou de Robert Mapplethorpe. Celebrizou-se também como autor de “vistas noturnas”, que deixaram boquiabertos seus contemporâneos e hoje continuam a nos seduzir em virtude das artimanhas técnicas por ele empregadas. Sua prolífica carreira no Brasil se desenvolveu entre as décadas de 1850 e 1870, gerando algumas das mais belas e irretocáveis fotografias aqui produzidas em todos os tempos, como a da Ponte Americana incluída na presente exposição — imagem verdadeiramente antológica em virtude de sua perfeição técnica e estética.

Realizada ao longo de uma década, a documentação de Klumb da Estrada União e Indústria foi por ele reunida em álbuns hoje pertencentes aos acervos do Museu Mariano Procópio, da Biblioteca Nacional e do Museu Histórico Nacional. Existem ainda imagens avulsas, encontráveis em outras importantes instituições, como o Museu Imperial ou no Instituto Moreira Salles, que também serviram de base para as litografias

reproduzidas no livro de sua autoria: *Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*, publicado em 1872.

Obra de formato pequeno (para caber no bolso do viajante), porém de grande importância, pelo fato de ser a primeira ilustrada com litografias baseadas em fotografias originais e a ser inteiramente produzida e impressa no Brasil, por José Joaquim da Costa Pereira Braga, sediado à rua Nova do Ouvidor, números 25 e 26, na cidade do Rio de Janeiro. *Doze horas em diligência* é uma verdadeira pérola bibliográfica. Fotografado, escrito e editado por Revert Henry Klumb, é um livro que não apresenta interesse apenas pela raridade ou pela relevância histórica, podendo ser degustada hoje com o mesmo deleite dos leitores oitocentistas em virtude das divagações verdadeiramente machadianas de Klumb. E, assim como Machado lamentou em *O Memorial de Aires*, a diminuição do tempo de viagem entre a sede da Corte e Petrópolis, proporcionada pela efetiva ligação ferroviária entre as duas cidades, que eliminou os trechos antes percorridos em barco e diligência, nós podemos hoje lamentar que os 144 quilômetros da União e Indústria² não

sejam mais cobertos em longas 12 horas em diligência, com as prazerosas paradas nas estações do percurso, e sim devorados num piscar de olhos pelos possantes motores dos modernos automóveis. Como sempre, o que se ganhou em praticidade se perdeu em poesia...

Doze horas em diligência foi publicado no momento em que o processo de placas secas preconizado por Richard Leach Maddox começava a ser difundido, o que comprova o fato de Klumb ter realizado toda sua documentação com o lento e trabalhoso processo de colódio úmido, disseminado por Frederick Scott Archer em 1851. Esse processo era assim denominado porque exigia de fato a tomada das fotografias com as placas de colódio ainda úmidas, o que implicava a necessidade do uso de uma tenda-laboratório para facultar a emulsão das chapas de vidro instantes antes de sua exposição à luz. Não existem registros escritos atestando isso, mas é forçoso que Klumb tenha empregado uma carroça-laboratório, a exemplo do que fizeram os fotógrafos pioneiros no Oeste americano, para ter condições de transportar todo o pesado e frágil equipamento para cima e

2. Lembrando que, apesar de manter seu nome de origem, a estrada atual não corresponde exatamente de ponta a ponta àquela documentada por Klumb, em virtude das necessárias correções de trajeto exigidas para permitir o tráfego seguro de veículos automotores.

para baixo da União e Indústria durante anos a fio.

Excepcional sob todos os pontos de vista, Revert Henry Klumb produziu sua obra em diversas situações de transição: entre o processo de colódio úmido e o das placas secas; entre a expansão da malha ferroviária e a criação da primeira estrada de rodagem moderna no país; entre a mão de obra escrava de origem africana e sua substituição pelos trabalhadores livres de origem europeia; entre a modernidade que se difundia a partir da sede da Corte Imperial no Rio de Janeiro e a tradição representada pela província de Minas Gerais, a de maior proeminência no tempo do Brasil Colônia. Em resumo: nascido do “velho mundo”, Klumb foi predestinado a servir de elemento de ligação entre o passado e o futuro do jovem império tropical, um mensageiro no tempo, cujo legado impressiona até hoje, da mesma forma que continuará a impactar as futuras gerações.

Para concluir, vale lembrar que, à época de sua inauguração, em 23 de junho de 1861, a estrada construída por Mariano Procópio Ferreira Lage já era encarada como o primeiro sistema moderno de ligação viária entre a sede litorânea da Corte e o interior

do Brasil. E, desde que a União e Indústria foi incorporada pela BR-040 — em 1973, em virtude do Plano Nacional de Viação —, ela faz parte da ligação de Brasília e Rio de Janeiro, com um total de 1.178 quilômetros de extensão, tendo início no entroncamento da BR-450 com a BR-251 e término na Praça Mauá [que homenageia, como se sabe, o responsável pela implantação da primeira ferrovia brasileira]. Os significados simbólicos são tão numerosos que podem causar vertigem, de modo que basta lembrar que a estrada de Mariano Procópio hoje colabora com a integração entre a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro — três vezes capital: do Brasil Colônia; do Império do Brasil; e da República dos Estados Unidos do Brasil —, e a atual capital federal, a cidade vislumbrada em sonho por Dom Bosco em meados do século XIX e consubstanciada por Juscelino Kubitschek na segunda metade do século XX: o que comprova ter sido a União e Indústria realmente “uma estrada para o futuro”.

Pedro Karp Vasquez
Curador

Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e
do Instituto Histórico e Geográfico de Niterói



PALÁCIO IMPERIAL

Considerado pelo grande naturalista suíço Louis Agassiz (1807- 1873) como mais elegante que o de São Cristóvão, esse palácio foi a única residência que Dom Pedro II mandou construir em seu longo reinado de quase meio século de duração. Tem estilo neoclássico e foi projetado pelo engenheiro militar alemão Júlio Koeler (1804-1847), com a colaboração dos arquitetos Joaquim Cândido Guillobel (1787-1859), Araújo Porto Alegre (1806-1879) e José Maria Rebelo (1821-1871). É sede, desde 1943, do Museu Imperial, uma das mais tradicionais e importantes instituições do gênero no País.



PONTE DO RETIRO

Essa primeira ponte da Estrada União e Indústria possui um vão livre de 50 metros e tem 6.50 metros de largura. Foi construída pelo sistema misto conjugando madeira e ferro, em alvenaria argamassada, com parâmetros e ângulos em cantaria. Seu assoalho era composto por sólidas toras de tapinhoã, de modo a permitir a reposição das peças danificadas sem que isso acarretasse a interrupção do tráfego.



PONTE DO BONSUCESSO

Essa fotografia – com a composição em diagonal muito utilizada por Klumb – é característica de um estratagema bastante empregado pelos fotógrafos de natureza e paisagem durante o século XIX: a colocação de figuras humanas em locais estratégicos, de modo a conferir uma noção de escala. O espaçamento existente entre os três personagens, aliado à rigidez da postura (para impedir que seus corpos saíssem tremidos em virtude do longo tempo de exposição requerido), confere a essa vista da ponte sobre o Rio Bonsucesso um sedutor ar de mistério e expectativa.



PONTE DE SANTO ANTÔNIO

Construída por um sistema similar ao da Ponte do Bonsucesso e com largura idêntica (6.50 metros), tem, no entanto, um vão livre maior, de 40 metros. É considerada um exemplar perfeito das pontes de ferro bow strings, concebidas pelo inovador engenheiro inglês Isambard Kingdom Brunel (1806-1859). Também empregava o mesmo sistema de assoalho em madeira, que permitia a rápida substituição das peças avariadas sem a necessidade de interrupção do tráfego. No segundo plano, é possível perceber a extensão do desmatamento realizado na região para permitir o plantio em larga escala do café.

ESTAÇÃO DO PEDRO DO RIO

Essa foi a primeira estação da Estrada União e Indústria, que teve ampla utilização antes mesmo da inauguração oficial da via, em 1861. É o próprio Klumb quem nos lembra, no livro *Doze horas em diligência*, que: “Durante os anos de 1858 e 1859, ela recebeu perto de 400 mil sacos de café, em 1867 recebeu apenas 5.187 sacos. É verdade que nos primeiros anos a estrada não ia mais além, e os lavradores deviam, à custa dos maiores sacrifícios, conduzir seus produtos até a estação. Hoje os carros da Companhia [União e Indústria] recebem os cafés (sic) em toda a extensão da estrada e os transportam até o Rio de Janeiro, com uma economia que se pode avaliar em 12.403.000\$000, em benefício da agricultura e do comércio, desde a criação desta magnífica via de comunicação”



TAQUARIL

A passagem da Estrada União e Indústria pela Serra do Taquaril, ligando o Vale Superior do Piabanha ao Vale da Posse, representou uma grande proeza da engenharia nacional. Sua abertura exigiu a realização de numerosos e profundos cortes na rocha, o maior deles com 425 metros de altura, além do aterramento de diversos trechos e da construção de muros de arrimo que podiam chegar aos 18 metros de altura. Realizações que fizeram da estrada de Mariano Procópio Ferreira Lage (1821-1872) a maior obra do gênero em nosso continente. Essa vista, irretocável do ponto de vista técnico e estético, é um exemplo perfeito de como o trabalho fotográfico documental pode, em determinadas condições especiais, se revestir também de inegável valor artístico e poder de permanência e inspiração.





VALE DA POSSE

Assim como na vista do Taquaril, essa fotografia transcende o mero registro documental de interesse transitório ou específico para se transformar numa imagem de valor plástico permanente. A aparente simplicidade dessa cena campestre ilustra o invulgar talento estilístico de Revert Henry Klumb, representando uma verdadeira aula de composição, na qual a casa no primeiro plano conduz o olhar do observador para o rio, que se perde ao longe, no ângulo entre as duas montanhas; ao passo em que a faixa clara do primeiro plano e o denso triângulo escuro do segundo são agradavelmente contrastados pela suave gradação tonal da pirâmide invertida do fundo.

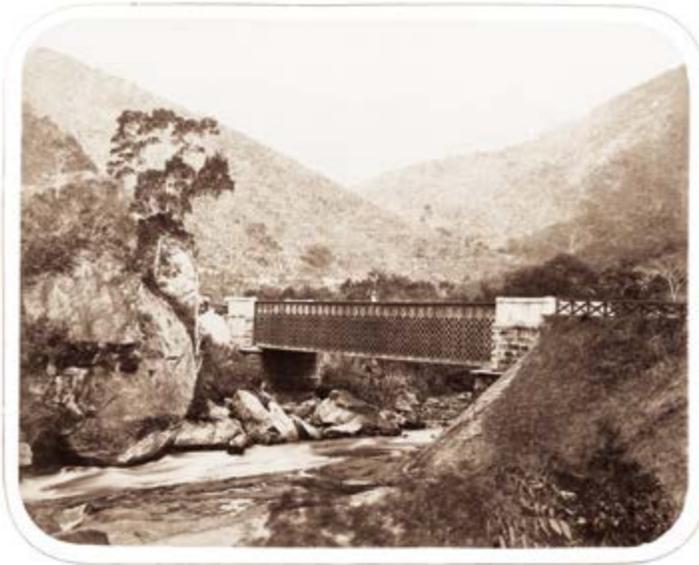


ESTAÇÃO DA JULIOCA

A natureza é tão generosa no Brasil que não hesitamos em profaná-la com total irresponsabilidade até os dias de hoje, com os desastrosos resultados bem conhecidos de todos. Para o homem do século XIX, essa natureza representava uma fonte aparentemente infinda de riquezas, de modo que não se hesitava desmatar áreas imensas para o cultivo da “preciosa rubiácea”. O problema é que, conforme se verificou em seguida, ao mesmo tempo em que o café é capaz de enriquecer seus plantadores, ele esgota o solo do qual se alimenta. Assim, muitas das vicejantes áreas de cultivo do passado se transformaram nos morros pelados de hoje, a arder inutilmente ao sol ao longo da União e Indústria e dos muitos outros rincões do País. É o próprio Dom Pedro II quem nos explica, em seu diário, a etimologia desse curioso nome: “Casa de Júlio”. Isso porque a estação foi construída numa área que integrava anteriormente a fazenda do major Júlio Koeler. Donde Júlio + oca (casa em tupi) = Julioca.

PONTE DA POSSE

Construída sobre o Rio Piabanha, a Ponte da Posse tinha em sua origem uma estrutura de ferro laminado e um vão de 34.60 metros. Contudo, no século XX, ela foi substituída por outra, com arcos inferiores de concreto, nada interessante, porém mais adequada ao tráfego de veículos automotores. É um daqueles muitos casos em que a praticidade se sobrepõe à beleza e à poesia. Mas, como se diz: “É impossível deter a marcha do progresso”, mesmo naqueles casos em que parecemos rumar direto para o abismo...



PONTE DE SANTANA

Assim como a de Entre-Rios, de estrutura similar, essa ponte sobre o Rio Piabanha é das mais interessantes da Estrada União e Indústria pelo fato de oferecer acentuado contraste entre sua estrutura metálica, racional, retilínea e industrial com as suaves ondulações dos morros que a cercam. Klumb manifestou seu entusiasmo por ela com o seguinte comentário em Doze horas em diligência: “Esta ponte é enviesada, com grandes vigas e grades, com pavimento inferior e contraventement (peças oblíquas) superior; é a mais bonita de todas as que vimos e ainda veremos; sua arquitetura faz dela um verdadeiro objeto de arte, elegante e leve”.





ESTAÇÃO DE LUIZ GOMES

Essa fotografia deu origem a uma curiosidade bibliográfica: muito embora a inclusão de sua versão litográfica devesse ocorrer após a página 44 de *Doze horas em diligência*, ela foi esquecida pelo impressor do livro, José Joaquim da Costa Pereira Braga. Foi pena, pois se trata de uma bela imagem com a composição em diagonal característica de Klumb de uma estação em estilo semelhante às estações de diligência dos Estados Unidos, salvo, é claro, pela mata luxuriante e bem brasileira que a cerca.



PONTE DE ENTRE-RIOS

No jargão técnico da engenharia as pontes eram chamadas de “obras de arte”. Quem admira a magnífica Ponte de Entre-Rios só pode concordar com o acerto de tal denominação, pois é um verdadeiro esplendor do engenho humano; de longe a mais bela ponte de todo o percurso da União e Indústria. Em 1898, a Leopoldina Railway teve autorização para transformar as pontes rodoviárias existentes no trecho entre Areal e Três Rios em pontes ferroviárias, de modo que a de Entre-Rios sofreu essa transformação. Com a posterior desativação da malha ferroviária, ela foi transformada em ponte para pedestres, subsistindo nessa melancólica condição até os dias de hoje.

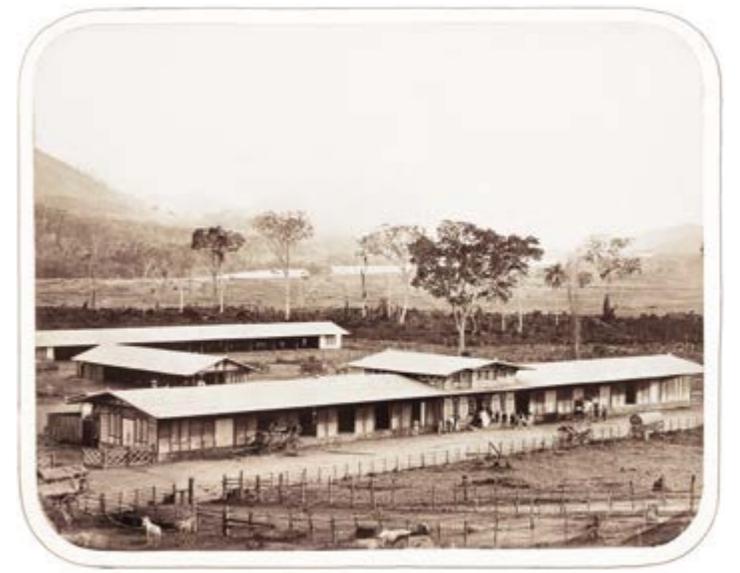
PONTE DE CARLOS GOMES

Deixemos que o próprio autor de *Doze horas em diligência*, Revert Henry Klumb, contextualize essa imagem: “Entramos no Vale do Paraíba; a estrada é quase horizontal; estamos ainda perto de uma ponte sobre o Rio Piabanha, que, pela última vez, vamos atravessar; alguns quilômetros mais longe este pequeno rio irá levar o tributo de suas águas ao Paraíba. A ponte de que falo chama-se Carlos Gomes e a última construída pelo engenheiro [Antônio Maria] Bulhões; é de vigas tubulares e grades; boa combinação de ferro empregado, leveza das vigas e força de sua construção; merece esta obra de arte a honra de ter sido citada como modelo nas obras tecnológicas da Europa”.



ESTAÇÃO DE ENTRE-RIOS

Esta é a fotografia que melhor permite a visualização de uma das diversas estrebarias mantidas pela Companhia União e Indústria para permitir a muda de animais durante o trajeto entre Petrópolis e Juiz de Fora. Durante o período áureo da via, essas estrebarias chegaram a abrigar mil mulas, 400 das quais eram reservadas para o serviço de diligência do transporte de passageiros, ao passo que as 600 restantes eram destinadas às carroças que transportavam mercadorias sendo, naturalmente, o café o produto dominante. Era nesse ponto que a Estrada União e Indústria se encontrava com a Estrada de Ferro Dom Pedro II.





TAQUARIL. LITOGRAFIA DO LIVRO “DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA”

A introdução, nesta litografia, dos dois cavaleiros no primeiro plano a pedido do próprio Revert Henry Klumb, autor da fotografia que a inspirou e editor de Doze horas em diligência tornou a imagem mais palatável para o gosto oitocentista, ao lhe conferir mais “vida e movimento”. Mas, por outro lado, eliminou o clima de mistério e transcendência que torna a vista fotográfica original tão impressionante até os dias de hoje.

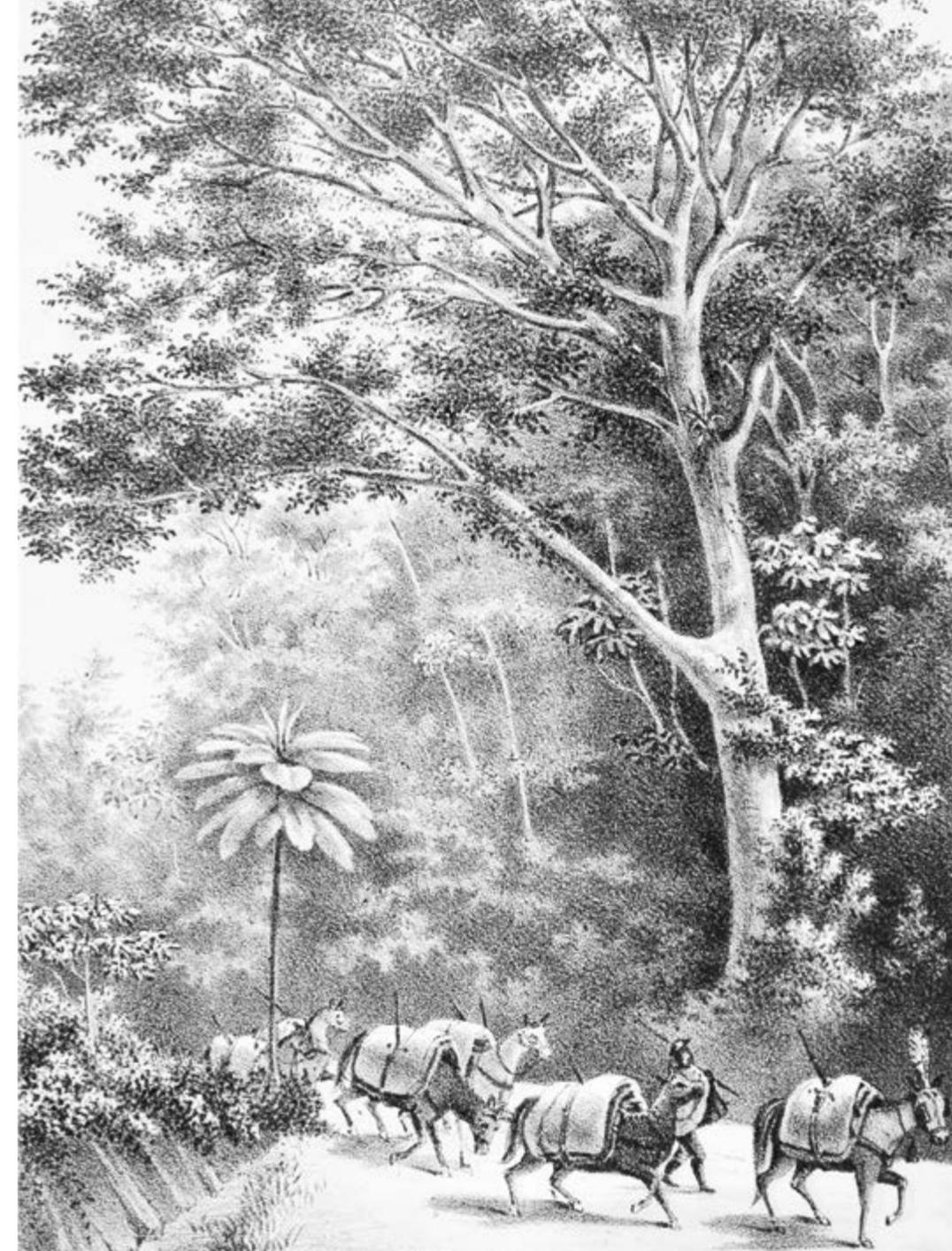
VALE DA SAMAMBAIA. LITOGRAFIA DO LIVRO “DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA”

Antes do surgimento da Companhia União e Indústria e da construção da estrada de rodagem macadamizada de mesmo nome, que possibilitou o tráfego de grandes e resistentes carroções, todo o transporte de mercadorias entre as províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro era feito em lombo de burro.



TROPA EM MARCHA. LITOGRAFIA DO LIVRO “DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA”:

Num recanto de estrada de vegetação tão densa e, portanto, assombreado, era impossível para um fotógrafo operando com o lento processo de colódio úmido o registro de animais, sobretudo cruzando assim a via, na diagonal. Isso levou Klumb, fotógrafo e editor de Doze horas em diligência, a solicitar que o gravador acrescentasse a tropa de burros na litografia incluída no livro, de modo a restituir na gravura aquilo que não havia sido possível registrar por intermédio da fotografia.

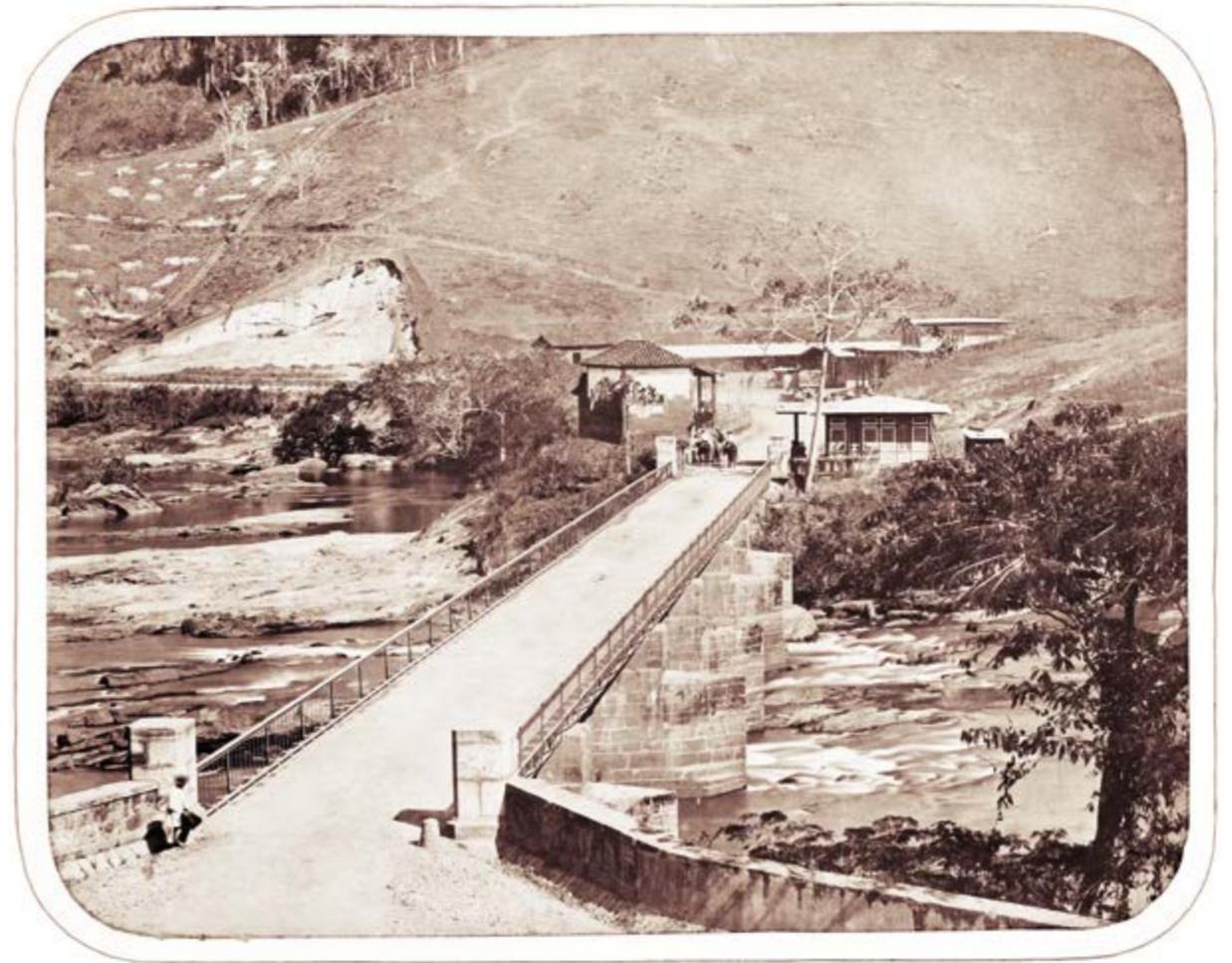


**ESTAÇÃO DA SERRARIA**

O célebre naturalista Louis Agassiz assim descreveu, no livro *Viagem ao Brasil*, sua experiência ao percorrer a Estrada União e Indústria em 1865: “Agora vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora por carro, do nascer ao pôr do sol, numa boa estrada de rodagem que não se inferioriza a qualquer outra do mundo. A cada dez ou doze milhas, encontra-se uma muda de mulas descansadas em bonitas estações quase sempre em forma de chalés suíços. Esses postos são quase todos mantidos por colonos alemães, outrora contratados no seu país para a construção da estrada e cuja emigração constitui por si mesma grande vantagem para a província”.

ESTAÇÃO DE PARAIBUNA

Klumb saudou com entusiasmo e humor sua chegada a essa estação: “Gostamos desta estação!... salvo, portanto, o posto de soldados e o garbo dessa boa gente colocada à entrada da ponte. Contaram-nos que aquelas sentinelas eram encarregadas de guardar a fronteira que separa a província do Rio de Janeiro da de Minas Gerais; fronteira muito mais difícil de transpor do que a grande muralha da China”. Em 1961, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem adquiriu o prédio central da estação, para transformá-lo na sede do Museu Rodoviário, em que está retrçada em destaque a história da Estrada União e Indústria.

**PONTE DO PARAIBUNA**

O aspecto geral dessa composição ainda pode ser vislumbrado, pois a estação ferroviária persiste no local, e a ponte – embora simplificada e de concreto armado – ainda assinala a divisa dos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Na época em que a fotografia foi tirada, a grade situada no lado mineiro era fechada após a passagem da última diligência, às 18 horas, e só era reaberta às 6 horas da manhã seguinte.



PONTE AMERICANA

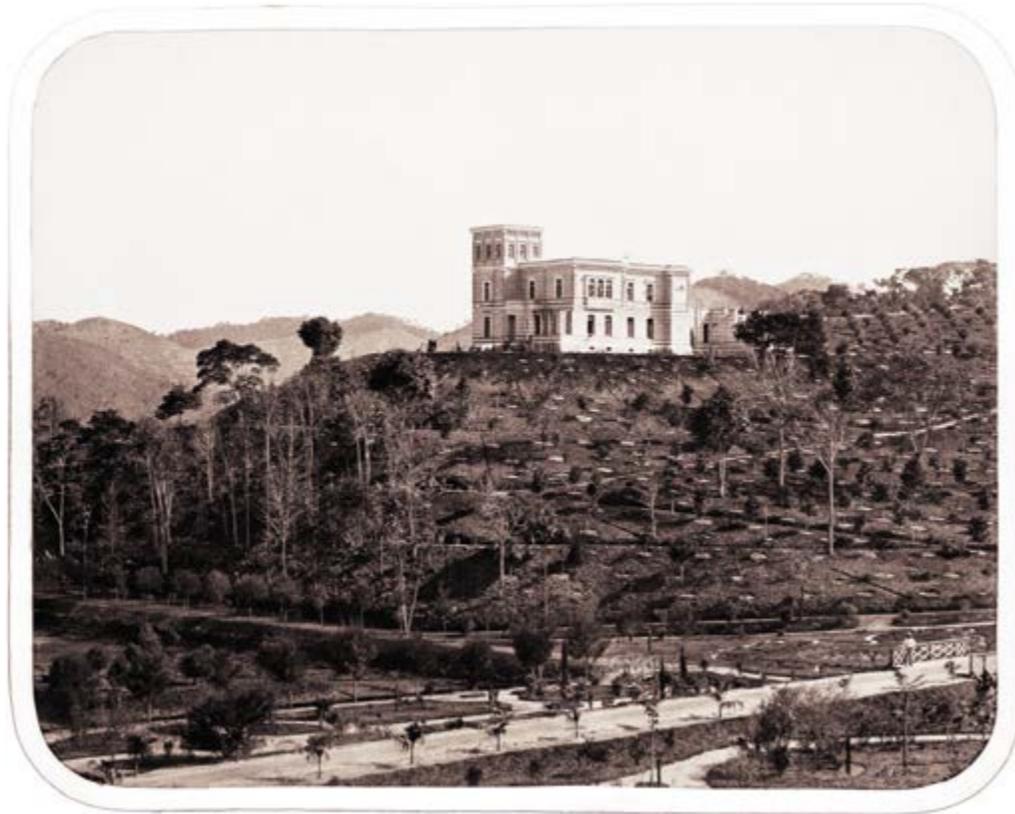
Esta ponte despertou grande interesse na época da sua construção, pois, embora tenha empregado o sistema de bow strings desenvolvido por Brunel para as pontes de ferro, era de madeira. Tinha 6,50 metros de largura, com um vão livre de 27 metros e vigas de cabeceira de 5 metros de altura. Em termos de composição, esta é a mais sofisticada fotografia da série dedicada por Klumb à Estrada União e Indústria, combinando o enquadramento em diagonal de sua predileção com o aproveitamento inteligente das linhas serpenteantes da estrada. É uma das fotografias mais extraordinárias produzidas no Brasil durante o século XIX.



PONTE DE JOÃO CARLOS

Klumb assim evocou essa ponte na época em que a fotografou: “Esta passagem foi escolhida para evitar o grande desvio feito pelo rio que serpeia sob a nossa vista. Depois de uma descida assaz rápida, vamos transpor a última ponte, construída sobre nosso caminho. Esta ponte chama-se João Carlos, é de arcos de madeira. Esta obra é toda do francês, o Sr. Flajelat [consta que a grafia correta é Flageollet], engenheiro das minas, neste tempo vindo da França com licença temporária para o serviço da Companhia [União e Indústria]”. Grande apreciador de orquídeas e entusiasta de nossa luxuriante flora tropical, Revert Henry Klumb teve, nesta composição, a oportunidade de dar plena vazão à sua vocação paisagística.





QUINTA DE MARIANO PROCÓPIO FERREIRA LAGE

Ao visitar a propriedade do construtor da Estrada União e Indústria em 1868, Sir Richard Francis Burton teve sentimentos contraditórios: “Nosso exigente gosto inglês não encontrou defeito na casa e no seu terreno, a não ser que a achamos um pouco extravagante, pois o contraste com a natureza era um tanto violento: é chocante ver-se uma vila ajardinada italiana em uma floresta virgem”. Já Klumb, aqui radicado e, portanto, acostumado e identificado com os paradoxos de nosso império nos trópicos, descreveu a morada com irrestrito entusiasmo: “[...] este castelo é rodeado de um parque desenhado, plantado e conservado com um gosto que nos dá a ideia do que devia ser o proprietário: tanques de água límpida, onde nadam belos cisnes brancos e pretos, ilhas de bambus, viveiros naturais onde cantam e gorjeiam milhares de pássaros, jardins cheios de flores as mais curiosas e as mais raras plantas de interesse particular tornam esse domínio um paraíso terrestre”. A vila que hoje abriga o Museu Mariano Procópio Ferreira Lage foi projetada pelo arquiteto alemão Carlos Augusto Gambs, transformada em museu pelo filho do construtor da União e Indústria, Alfredo Ferreira Lage (1865-1944), em 1921, embora já fosse aberta à visitação pública desde 1915. A doação da residência, e do parque circundante, à Prefeitura de Juiz de Fora foi efetivada em 1936.



COLÔNIA DOM PEDRO II

Foi criada por Mariano Procópio para abrigar os dois mil operários alemães da Estrada União e Indústria, que deveriam aqui chegar em levadas sucessivas escalonadas ao longo de diversos meses. Contudo, a empresa encarregada da contratação desses trabalhadores os enviou em cinco navios que zarparam da Europa em curto espaço de tempo, fazendo com que, em 12 de abril de 1858, chegassem repentinamente a Juiz de Fora 1.162 pessoas. Mas essa foi uma “invasão” benigna, pois esses profissionais qualificados muito contribuíram para o posterior progresso da cidade, transformando-a num dos principais polos industriais do Brasil.

Prefeitura de Juiz de Fora

Prefeito
Bruno Siqueira
Vice-prefeito
Sérgio Rodrigues

Fundação Museu Mariano Procópio

Diretor Superintendente
Douglas Fasolato

Assessoria de Programação e Acompanhamento
Cláudia Pereira de Lima

Deptº de Acervo Técnico
Maria Saete Ferreira Figueira

Deptº de Difusão Cultural
Aline Viana Vidigal Santana

Deptº de Planejamento e Manejo do Parque
Rosa Maria de Oliveira Eiras

Deptº de Execução Instrumental
Robinson da Costa e Souza

Conselho de Amigos do Museu Mariano Procópio

Antônio Carlos Duarte (presidente), Antenor Salzer Rodrigues (vice-presidente), Wilson Borrajo Cid (secretário), Ana Léia Salomão e Ribeiro, Carlos Eduardo Paletta Guedes, Cecy Barbosa Campos, Dom Gil Antônio Moreira, Douglas Fasolato, Eduardo Augusto Brigolini Octaviano, Evandro Maia Costa, Evangelina Ribeiro Merigoux, Flávia Reis Falce Loures, Iris de Carvalho Drummond, Ismair Zaghetto, José Luiz Ribeiro, Leila Maria Fonseca Barbosa, Lucas Marques do Amaral, Luiz César Falabella, Maria Clara Corrêa de Oliveira Cyrne, Maria Lúcia Horta Ludolf de Mello, Maria Thereza Andrade Jardim de Moraes, Márcio Leite Vaz, Onila de Oliveira Castro Fallabela, Paulo Roberto de Gouvêa Medina, Renato Villela Loures, Rubem Dario Cardoso Vale, Syléa Carvalho de Souza e Valéria Pestana Marques.

Contato:
Fundação Museu Mariano Procópio
R. Dom Pedro II, 350 – Bairro Mariano Procópio
36.035-090 – Juiz de Fora – MG
Tel.(32) 3690-2200
<https://www.pjf.mg.gov.br/museu>
contato.museu@pjf.mg.gov.br



Câmara dos Deputados

**Mesa Diretora da
Câmara dos Deputados**

Presidente
Eduardo Cunha (PMDB/RJ)

1º Vice-Presidente no exercício da Presidência
Waldir Maranhão (PP/MA)

2º Vice-Presidente
Giacobo (PR/PR)

1º Secretário
Beto Mansur (PRB/SP)

2º Secretário
Felipe Bornier (PSD/RJ)

3º Secretário
Mara Gabrilli (PSDB/SP)

4º Secretário
Alex Canziani (PTB/PR)

Suplentes
Mandetta (DEM/MS)
Gilberto Nascimento (PSC/SP)
Luiza Erundina (PSB/SP)
Ricardo Izar (PSD/SP)

Procurador Parlamentar
Claudio Cajado (DEM/BA)

Corregedor Parlamentar
Carlos Manato (SD/ES)

Diretor-Geral
Romulo de Sousa Mesquita

Secretário-Geral da Mesa
Silvio Avelino da Silva

**Coordenação do Projeto
Secretaria de Comunicação Social
Centro Cultural Câmara dos Deputados**

Secretário de Comunicação Social
da Câmara dos Deputados
Cleber Verde (PRB/MA)

Diretor Executivo de Comunicação Social
Claudio Guimarães Lessa

Diretora do Centro Cultural
Isabel Martins Flecha de Lima

Núcleo de História, Arte e Cultura
Coordenação
Goya Oliveira

Curadoria
Pedro Karp Vasquez

Produção
Luciana Scanapieco

Assessoria de Imprensa
C.André Laquintinie

Montagem e Manutenção da Exposição
**André Vektorim | Edson Caetano | Hudson Lima
Paulo Titula |Victor Paiva| Wendel Fontenele**

Projeto Gráfico
Israel Wladimir | Gabriela Scotti

Núcleo de Museu
Coordenação
Wesley Vasconcelos

Museólogos
Luciana Scanapieco | Marcelo Sá de Sousa

Conservação e Restauração
Seção de Conservação e Restauração
da Câmara dos Deputados - Cobec/Cedi

Material Gráfico
Coordenação de Serviços Gráficos - CGRAF/DEAPA

Fotografias – Reprodução, tratamento e impressão
Thiago Barros

Informações: 0800 619 619 – cultural@camara.leg.br
Palácio do Congresso Nacional- Câmara dos Deputados
Anexo 1 – Sala 1601 – CEP 70.160-900 – Brasília/DF
<http://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/centro-cultural>
Brasília, Junho de 2016.



Centro Cultural

Secretaria de
Comunicação Social

