

Acervo museológico e biografia dos objetos: as viaturas de tração animal expostas no Museu Casa de Rui Barbosa no Rio de Janeiro

Museum Collection and object biography: the animal-drawn vehicles exhibited at the Rui Barbosa Historic House Museum in Rio de Janeiro

Aparecida Marina de Souza Rangel*
Márcia Pinheiro Ferreira**

Resumo: Este artigo enfatiza a relevância da construção da biografia cultural dos objetos que compõem os acervos museológicos com vistas a embasar as pesquisas e tomadas de decisão em todos os âmbitos, em especial, nas ações conservativas. Esta premissa é, em parte, referendada a partir do estudo de três viaturas de tração animal oitocentistas expostas na garagem histórica do Museu Casa de Rui Barbosa, que fica na cidade do Rio de Janeiro, que possibilitou, também, ampliar as narrativas, análises e a documentação museológica. Para o desenvolvimento do trabalho, foram consultados documentos de arquivos institucionais e do Arquivo Rui Barbosa referentes às fases de uso das viaturas hipomóveis com vistas à contextualização necessária ao exame dos objetos como documentos. Apesar das dificuldades encontradas, este estudo deixou uma contribuição não apenas para a preservação desse conjunto, mas essencialmente na busca de outros objetos do acervo museológico do MCRB e do acervo arquivístico da Fundação Casa de Rui Barbosa, relacionados ao contexto dos usos das viaturas.

Palavras-chave: biografia de objetos; Museu Casa de Rui Barbosa; viaturas de tração animal; preservação.

Abstract: This paper emphasizes the relevance of building the cultural biography of objects that compose the museum collections in order to support research and decision-making in all areas, especially in conservation actions. Endorses this premise, in part, the study of three eighteenth-century animal traction vehicles exhibited in the historic garage of Rui Barbosa Historic House Museum, located in Rio de Janeiro city, which also allowed the expansion of narratives, analysis and museum documentation. For development of the work, we consulted documents from institutional archives and from the Arquivo Rui Barbosa regarding the use phases of the hypo-mobile vehicles in order to provide the necessary contextualization for examination of the objects as documents. Despite the difficulties encountered, this study left a contribution not only for the preservation of this set of objects, but essentially in search for others in the museum collection of MCRB and in the archives of Rui Barbosa Historical House Foundation, related to the context of the uses of the vehicles.

Key-words: object biography; Museu Casa de Rui Barbosa; animal-drawn vehicles; preservation.

1. A trajetória de uso dos objetos

O caminho de um objeto desde o momento de sua concepção, passando pela comercialização até o fim do seu ciclo utilitário ou incorporação em contextos não previstos, como objeto de coleção pública ou privada, muitas vezes não é registrada, perdendo-se dados que seriam importantes para ações relacionadas ao mesmo. Os

* Doutora em Ciências Sociais (UERJ), Mestre em Memória Social e Documento (Unirio) e Bacharel em Museologia (Unirio). Museóloga do Museu Casa de Rui Barbosa e Docente do Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos, da Fundação Casa de Rui Barbosa. cida@rb.gov.br

** Conservadora-restauradora, mestra em Preservação de Acervos de Ciência e Tecnologia pelo MAST. Tecnologista em Conservação de Bens Móveis do Museu Casa de Rui Barbosa. marcia@rb.gov.br

ciclos de vida de um objeto, não raro, são desconsiderados, inclusive na documentação museológica. Por diferentes razões, encontramos dossiês instruídos com informações rarefeitas, confusas e erradas, que acabam servindo de fonte para a construção de narrativas que são perpetuadas nas instituições museais. Embora estudos brasileiros do campo da documentação museológica (CAMARGO-MORO, 1986; FERREZ, 1991; CERÁVOLO & TÁLAMO, 2000; PENHA, 2008; LOUREIRO, 2008) enfatizem que tal ação é basilar e, portanto, fundamental para a construção do conhecimento e preservação do objeto, os desafios são muitos e visíveis ao nos depararmos com os documentos. Cerávolo e Tálamo apontam que:

De fato, o desenvolvimento da documentação em museus foi um processo lento que passou por fases de acerto e erro, envolvendo, inclusive, uma certa tensão no seu exercício já que, dependendo da natureza das coleções que um museu abriga, são os curadores ou especialistas que a exercem. Dado esse fato distinguimos a pesquisa museográfica que registra dados essenciais sobre um objeto e mesmo investiga outros para preencher as fichas de catalogação, da pesquisa e do tratamento documentário realizados sobre aquela massa de dados para produzir instrumentos de busca e de acesso a informações. (CERAVOLO; TÁLAMO; 2000)

Um dado relevante nesta discussão está na falta de sistematização das ações referentes ao processo de documentação, incluindo os critérios para aquisição e os documentos produzidos em diferentes setores que não dialogam entre si, por isso a construção da biografia é uma etapa imprescindível. O estudo de caso que ora empreendemos se configura como situação exemplar dos breves apontamentos mencionados. Em seu clássico artigo sobre a biografia cultural das coisas, Kopytoff aborda que a construção de uma biografia não se restringe às pessoas, mas pode ser, e é recomendável que seja aplicada às coisas com roteiro similar, elencando questões como: “de onde vem a coisa, e quem a fabricou? Qual foi a sua carreira até aqui, e qual é a carreira que as pessoas consideram ideal para esse tipo de coisa?” (KOPYTOFF, 2008, p.92) Estas e outras indagações sugeridas pelo autor permitem compreender a trajetória trilhada pelo objeto antes da sua chegada ao acervo, bem como as possibilidades narrativas que se apresentam. O autor enfatiza que “examinar as biografias das coisas pode dar grande realce a facetas que de outra forma seriam ignoradas” (KOPYTOFF, 2008, p.93). Para fundamentar sua argumentação, aborda situações que envolvem contato cultural, nas quais a relevância não está necessariamente na adoção de ideias e objetos estrangeiros, mas, na maneira como

elas são culturalmente redefinidas e colocadas em uso. O exemplo apresentado dialoga particularmente com o estudo de caso que estamos analisando e conclui que

A biografia de um automóvel na África revelaria uma grande riqueza de dados culturais: a maneira como ele é comprado, como e de quem foi conseguido o dinheiro da compra, o relacionamento entre o vendedor e o comprador, os usos rotineiros do carro, a identidade dos seus passageiros mais frequentes e das pessoas a quem ele é emprestado, a frequência dos empréstimos, [...] a passagem do carro de uma mão a outra, ao longo dos anos, [...] Todos esses detalhes comporiam uma biografia inteiramente diferente da de um carro pertencente a um membro da classe média dos Estados Unidos, ou a um indígena Navajo, ou a um camponês da França. (KOPYTOFF, 2008, p.93)

2. O patrono como usuário das viaturas

Rui Barbosa (1849-1923)¹ morou com sua família, entre 1895 e 1923, na Mansão da rua São Clemente, no Rio de Janeiro, em cuja fachada de pedra e cal se lê a inscrição Villa Maria Augusta, em homenagem à esposa. Com a morte do jurista, a casa foi vendida ao governo federal (1924) que, por meio do Decreto nº 17.758/27, criou o Museu Casa de Rui Barbosa, transformado, durante a tramitação, em Casa de Rui Barbosa (1928). A partir de 1966, a instituição teve sua personalidade jurídica alterada para Fundação Casa de Rui Barbosa (FCRB), passando o Museu Casa de Rui Barbosa (MCRB), a integrar o seu organograma. Na trajetória de uso do espaço, identificamos diferentes fases, com dinâmicas diferenciadas, sendo possível analisá-lo a partir de cada uma delas. Inserido na tipologia museu-casa, este espaço, assim como grande parte das instituições deste recorte conceitual, segue a configuração, na organização dos ambientes e disposição dos objetos, existente na fase residencial. Entretanto, percebemos que algumas alterações foram realizadas a partir de critérios nem sempre explicitados nos documentos consultados: a numeração corrida da catalogação não corresponde à ordem cronológica de incorporação das viaturas de

¹ Rui Barbosa era baiano, formado em Direito pela Faculdade de São Paulo em 1870, onde participou de associações acadêmicas abolicionistas. Iniciou a carreira política como deputado provincial pela Bahia em 1878 e, em seguida, foi eleito deputado geral da Câmara. Foi conselheiro de Instrução Pública do Segundo Reinado, mas defendeu a proclamação da república e foi ministro provisório da Justiça e o primeiro ministro da Fazenda. Eleito senador, renunciou ao ministério. Em sua longa carreira política, destacou-se como relator da Comissão de Instrução Pública, sendo considerado o precursor da Educação Física, do Ensino Musical e do Desenho; foi o redator do texto definitivo do projeto da 1ª Constituição Republicana e embaixador extraordinário, ministro plenipotenciário e delegado do Brasil na 2ª Conferência Mundial da Paz, realizada em Haia. Para maiores informações, vide: MAGALHÃES, Rejane M. M. de Almeida. Rui Barbosa: cronologia da vida e da obra. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1999.

Rui ao acervo museológico; e a garagem de Rui, na fase de uso primário pela Família Rui Barbosa, transformou-se em outros ambientes na fase museu, não claramente datados nem identificados. Na Vila Maria Augusta², os carros de tração animal eram estacionados em algum espaço entre os locais hoje ocupados pela Biblioteca Infantojuvenil Maria Mazzetti (Bimm) e o gabinete da chefia do Museu, isto porque a disposição do espaço era diferente no período em que a família ocupava a residência. Segundo Cláudia Reis:

Na ala direita da Casa, a partir do arco ficavam, no térreo, o escritório de Batista Pereira³ e o quarto de João⁴, o quarto da governanta Emília, o refeitório dos empregados e, com acesso por uma porta mais larga, um cômodo onde ficavam os veículos de tração animal. Esse aposento, que ficava sob a cozinha, teve sua fachada modificada, e a porta diminuída. A garagem atual era usada como abrigo para os animais de tração. Ficava entre o quarto do cocheiro Luciano, elevado à categoria de motorista quando da aquisição do automóvel Benz, em 1915, e o quarto dos jardineiros. Em seguida vinham o galinheiro e o canil — onde ficavam os dois mastins. No forno, o aposento contíguo, eram assados os leitões, perus e frangos. O pão, só em ocasiões especiais, já que o pão de todo dia era adquirido no comércio local. Após o forno ficava, por trás de uma grade de ferro dotada de pequeno portão⁵, a criação de pintinhos leghorne de “Baby”⁶. A seguir, onde hoje está o laboratório de microfilmagem da Fundação, ficava a estufa; depois dela, bem ao fundo, o picadeiro. No fim do terreno havia uma amendoeira e um portãozinho, que abria para a rua Assunção. (REIS, 2011, p.29)

O picadeiro era o local onde os equídeos se exercitavam. A antiga cavalaria a que Reis se refere é identificada na documentação museológica como o espaço que se converteu em garagem histórica, ambiente de exposição permanente das viaturas de Rui Barbosa que foram musealizadas. Entretanto, a respeito da localização do estacionamento das viaturas de tração animal, não houve consenso entre os memorialistas. É possível que o quarto da mordoma Emília não tenha sido garagem porque ficava embaixo da sala de jantar, segundo Baby, ao lado do laboratório fotográfico de seu irmão:

² Apesar de o uso corrente do termo “carro” o vincular a carro automotor, a etimologia da palavra “carro”, do latim *carrus*, diz respeito a veículo com rodas. Ver Dicionário Priberam, disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/carro>>. Acesso em: 07 jun. 2023. Em outra oportunidade, trataremos dos veículos automotores de Rui.

³ Antônio Batista Pereira era genro de Rui Barbosa e Maria Augusta Rui Barbosa, esposo de Maria Adélia Rui Barbosa Batista Pereira (1878-1953), e moravam no sobrado da mansão.

⁴ João Ruy Barbosa (1890-1947) era, dos filhos homens, o mais novo do casal Rui Barbosa.

⁵ Essa parte do muro foi derrubada para o estabelecimento de uma ligação entre o edifício-sede da FCRB e o seu estacionamento; as grades e o portão foram transferidos para a reserva técnica.

⁶ Maria Luiza Vitória Ruy Barbosa Guerra (1894-1995), apelidada de Baby, por ser a filha caçula do casal Maria Augusta e Rui Barbosa. O sobrenome Guerra foi acrescentado em função do casamento com José da Costa Guerra.

D. Baby: [...] Quem é que trabalha logo na entrada embaixo do arco? Ali ao lado. Aquele quarto grande ali. Aquele quarto era de meu irmão. Meu irmão quando era solteiro. João.

Entrevistador: É a sala de leitura da biblioteca atual.

D. Baby: Ah, ele chamava meu Chateau Misère [risos]. [...] Ali onde agora é – como é que chamam? A Secretaria, não? -, ali era um banheiro. Era um banheiro e mais um quarto de empregada, essa Emília também. E nesse banheiro nós fizemos uma divisão pequena, porque João meu irmão gostava muito de fotografias – então nós íamos fazer nossa câmara escura ali [risos] (BABY, 1975)

Já o filho de João, João Valentim (o Boy), ao conceder entrevista na sala de almoço da mansão, deixou novas dúvidas sobre a localização da garagem e da escadinha que levava a seu quarto externo, que ficava acima do ambiente que seu pai chamava de “riqueza do castelo”: “Então, nessa época⁷, o quartinho era em cima da garagem. Sabe? Tinha uma escadinha e o quartinho com banheiro em cima. E o papai [João] chamava esse de Château Richesse, eu chamei aquele lá de Chateau Miseré.” (BOY, 1997)

Sem referência visual ao que as netas Lucila Pereira (Irmã Ana de Lourdes) e Estela Pereira apontaram como garagem, restou a informação sobre os carros de tração animal e automotores dos quais guardaram recordação:

Entrevistadora: Nessa época, D. Estela, quais eram os carros? Não eram esses que estavam aqui? Quais eram os carros que haviam [sic] na garagem? A Sra. se lembra? A Sra. me falou de um Ford.

Ana: Você se lembra?

Estela: Não eram esses?

Ana: Eu me lembro dos carros que ficavam aqui. Havia o Landau que ficava na garagem. A Vitória ficava em Petrópolis. O Landau e o Cupê. O Cupê, nós disputávamos em momentos de distração para ir brincar dentro do Cupê de vovó. Mas os momentos não eram muito frequentes não. Ele era forrado de um cetim cor de pérola.

Entrevistadora: Esse carro era usado por D. Maria Augusta?

Ana: Era usado por vovó. Eu nunca ouvi assim... não me lembro assim... Eu me lembro bem da Vitória em Petrópolis. Agora, havia o Benz, também nós não podíamos mexer. Acho que vovô usava muito raramente. (PEREIRA; PEREIRA, 1985)

Foram encontradas diversas variações na nomenclatura dos modelos das viaturas nos arquivos históricos institucionais, variadas formas de escrita dos nomes, além de suas versões aporuguesadas – landau, cupê e vitória. Neste estudo, acordamos em tratá-las conforme o nome próprio do modelo, em letra maiúscula, e origem do modelo, não do exemplar: Landau de origem alemã, Coupé de origem

⁷ As netas haviam falado do armistício. O Dia do Armistício é uma comemoração do fim simbólico da Primeira Guerra Mundial em 11 de novembro de 1918.

francesa e Victoria de origem inglesa. A Figura 1abc apresenta as viaturas de tração animal, como se apresentam em exposição na antiga cavalaria: o Landau de Rui, o Coupé de Maria Augusta e a Victoria, nessa ordem.



Figura 1(a, b e c) – As três viaturas de tração animal do MCRB. Fotos: J. P. Barreto, 2018.

A ocupação da garagem, na fase institucional, foi feita na medida em que se deu a aquisição das viaturas: primeiramente o automóvel, por último, a Victoria. A procedência dos carros de tração animal, objeto desta pesquisa, é diversa.

3. Os documentos históricos e o exame das viaturas

Consta, na documentação museológica, que o Coupé e o automóvel foram transferidos, da residência da São Clemente para o Museu Histórico Nacional (MHN), logo após o falecimento de Rui Barbosa, ocorrido em 1º de março de 1923. Entretanto, são divergentes as informações nos documentos históricos consultados, que levam à inferência de que apenas viaturas de tração animal tenham sido transferidas para o MHN, o que poderia ter ocorrido entre setembro e dezembro de 1923. Em 20 de setembro, o avaliador de bens relacionou os objetos que integravam os ambientes da casa, e estavam na cocheira apenas o Landau e o Coupé, avaliados cada qual em 500\$000 (quinhentos mil réis)⁸. A referência de entrada destas peças no MHN está no Relatório de Direção de 1923, preservado no acervo bibliográfico do MHN, em que o diretor Gustavo Barroso menciona a doação de uma caleça e de um Coupé pela família de Rui Barbosa. Já a documentação museológica do MHN se referia à suposta caleça como uma Victoria. Em consulta ao Arquivo Histórico do MHN, encontramos

⁸ Apenas uma cópia em papel do microfilme do Inventário foi consultada no SAHI-FCRB, código RB-RBDC. Foi necessário consultar o volume 8 do processo Inventário de Ruy Barbosa no arquivo histórico do Museu da Justiça do Estado do Rio de Janeiro (MJ-RJ), à rua Dom Manuel, 29 - Praça XV, onde o documento original é preservado.

um inventário, sem data⁹, que assim descreve a coleção que foi classificada como Coleção Ruy Barbosa: medalhística, prataria, meios de transporte e escultura. O campo “quantidades” não foi preenchido e o campo Formas de Aquisição não relaciona respectivamente as procedências a cada item listado.

No Catálogo Geral do MHN de 1924, constam alguns objetos da doação que foi realizada pela família de Rui Barbosa em 1923. A Figura 2 (a e b) apresenta duas das páginas do Catálogo mencionado, onde, na seção Arcada dos Côches, são listados dois carros como sendo uma Victoria e um Coupé que pertenceram a Rui Barbosa (MHN, 1924, p.41-43).

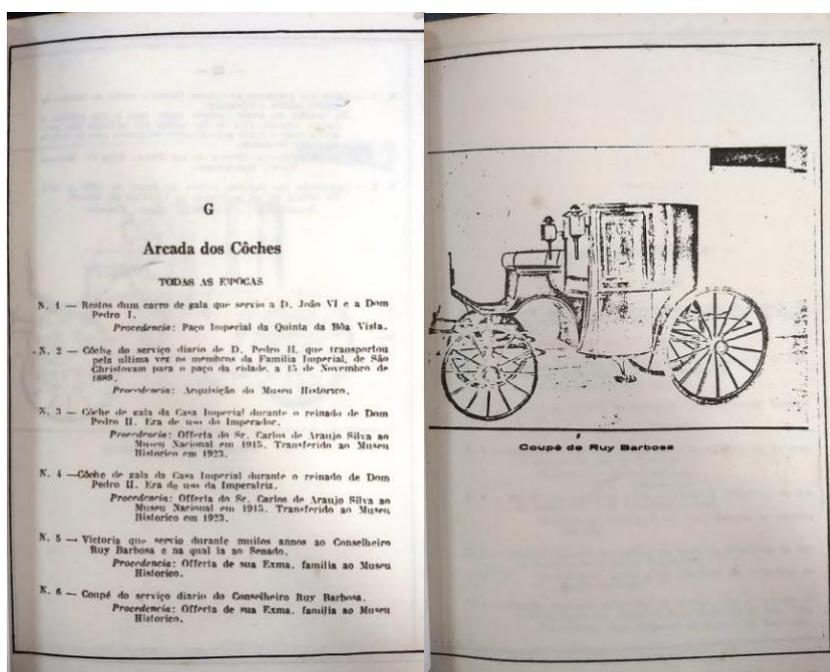


Figura 2 (a e b) - Catálogo Geral 1924 do MHN, p.41,43. Foto: Fernanda Magalhães Pinto, 2016

Caso o catálogo expusesse uma ilustração da outra viatura, além da ilustração do Coupé, os detalhes da diversidade victoria-caleça-landau estariam patentes, mas apenas estas duas páginas se dedicaram a essa coleção. Adiante, será possível comparar os itens de série de cada um desses modelos de viatura para desfazer a confusão causada possivelmente por um erro de interpretação. Conforme os esclarecimentos que recebemos no núcleo de controle e registro de acervo, da Divisão

⁹ AF/AC 017 Inventário de Coleções por Forma de Aquisição nº53, p.8, sem data, sem assinatura, manuscrito à caneta esferográfica. Foi a Família Rui Barbosa quem doou as viaturas ao MHN. Os demais doadores citados no documento correspondem a antigos proprietários de itens em medalhística e escultura no acervo Museu Histórico Nacional, itens que não citamos porque fogem ao recorte desta pesquisa.

Técnica do MHN, os catálogos mais antigos possuem informações somente de inventário e não são completos.

No Arquivo Histórico e Institucional da FCRB (SAHI-FCRB), a cópia do Ofício nº124 de Luiz Camillo de Oliveira Netto, diretor da Casa de Ruy Barbosa emitido ao diretor do MHN em 03 de setembro de 1936 (Figura 3a), solicitou a “necessária auctorisação para se fazer a transferência da victoria [sic] e mais objetos que pertenceram ao grande Brasileiro” (CASA DE RUY BARBOSA, 1936); e, no Relatório de Atividades da Casa de Rui Barbosa em 1936, o mesmo diretor relatou que, “do Museu Historico Nacional, por entendimento havido entre esta directoria e o dr. Gustavo Barroso, vieram enriquecer o patrimônio da Casa de Ruy, duas carruagens (um Coupé e uma victoria usadas, durante longos anos, pelo Conselheiro”¹⁰; porém o verso do Ofício 124/36 (Figura 3b) foi o que documentou o que afinal o MHN entregou à Casa de Rui Barbosa.

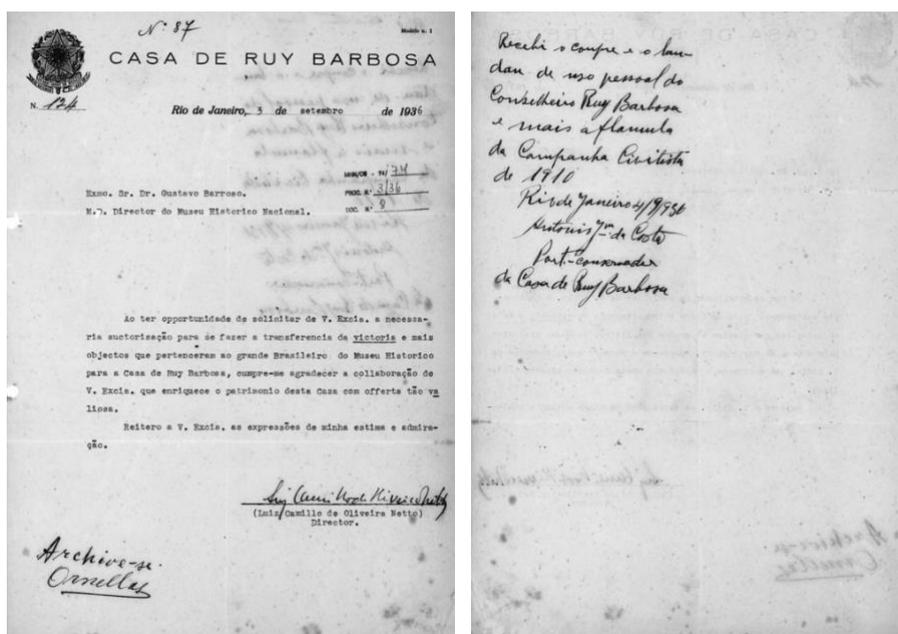


Figura 3 (a e b) - Recibo no verso do Ofício nº124/36 da Casa de Ruy Barbosa ao MHN.

Este ofício arquivado no MHN, não a cópia da FCRB, é o que contém o comprovante de recebimento no verso, assinado e datado de 4/9/1936¹¹, com a breve descrição dos itens, no momento da entrega, recebida e assinada no verso do ofício pelo então porteiro-conservador do museu Antônio Joaquim da Costa : “Recebi o coupe [sic] e o landau de uso pessoal do Conselheiro Ruy Barbosa e mais a flamula

¹⁰ Conforme o Relatório de Atividades em 1936, em 9 páginas, classificado no SAHI-FCRB como DA 08-101. MHN/C 74/74, processo nº3/36, documento nº8. Preservado no MHN.

¹¹ MHN/C 74/74, processo nº3/36, documento nº8. Preservado no MHN.

[sic] da Campanha Civilista de 1910.” (MHN, 1936) Antônio Joaquim da Costa¹² trabalhava com Rui Barbosa desde 1909, portanto, quando as viaturas retornaram à instituição em 1936, ele soube identificá-las, registrando no documento os nomes Landau e Coupé.

Outro dado bastante relevante na trajetória dessas viaturas reside na forma pela qual foram numeradas na nova classificação do acervo museológico do MCRB, elaborada entre 1940 e 1951. Tendo em vista que o Coupé e o Landau chegaram à instituição em 1936, não haveria razão para que o número de catalogação do Landau fosse 29.513A, pois induz à falsa ideia de que fora adquirido em 1929¹³. Enquanto o número 36.609A, seguinte numericamente à catalogação do Coupé (36.610A), foi dado ao automóvel que já havia sido musealizado anos antes¹⁴, um número de catalogação de 1929 foi dado ao Landau que chegara junto com o Coupé, em uma manobra fora do protocolo museológico. Importante lembrar que não havia profissionais de museologia, no quadro de servidores efetivos, na Casa de Rui Barbosa, até 1948¹⁵. Com o passar de diversas gerações de profissionais pela instituição, de distintas áreas de conhecimento, foram distintos também os métodos de arrolamento dos bens:

Em 1928, temos os primeiros registros dos objetos realizados em livro de capa dura com arrolamento sequencial e descrição genérica, pelo então zelador da instituição, sr. Fernando Nery. O livro mencionado compreende os três primeiros inventários do museu sendo o inicial datado de 20 de junho de 1929 e assinado por Antonio J. Costa, porteiro-conservador da Casa de Rui Barbosa, como a instituição era nomeada na ocasião. Este primeiro inventário compreende uma listagem dos 219 objetos encontrados no museu naquele momento, divididos de acordo com sua localização, incluindo 43 itens do jardim e 15 da portaria. Não apresenta sequência que indique numeração de inventário, tampouco descrição detalhada dos objetos listados, o que possibilitou apenas a identificação de 71 deles em comparação com inventários mais recentes. [...] O segundo inventário realizado em 1930, nos dias 30 de agosto, 15 de setembro, 15 de outubro, 4 de novembro, 10 de novembro e 24 e 31 de dezembro do mesmo ano

¹² Antônio Joaquim da Costa foi responsável pela conservação dos livros de Rui Barbosa entre 1909 e 1952, sendo o período até 1923 como funcionário da família e desta data em diante como funcionário público da União (SAHI-FCRB, Processo nº 91453/46). Como servidor público, foram confiados a ele a função de conservador da biblioteca, os primeiros inventários do acervo museológico e o controle de acesso do público ao acervo

¹³ A numeração do acervo é bipartida, composta inicialmente pelos dígitos do ano de registro do objeto, seguidos de ponto e a numeração em ordem crescente de catalogação. (MCRB, 2018, p.47)

¹⁴ A primeira etapa desta pesquisa chegou às condições de acondicionamento do automóvel informadas no Relatório de Atividades do Museu-bibliotheca em 1931 e ao arrolamento do automóvel em 1932. Ambos os documentos foram elaborados por Antônio Joaquim da Costa, responsável pelos inventários e pela conservação dos acervos até 1948, quando passou a conservar apenas o acervo bibliográfico.

¹⁵ D. Regina Real, ainda como servidora do Museu Nacional de Belas Artes, havia cooperado com o trabalho de arrolamento dos bens da Casa de Rui Barbosa em 1940, conforme Cruz (2006, p.98), mas um resultado de arrolamento de bens pode ter sido concluído apenas em 1951, alguns anos antes de sua transferência para a Casa de Rui Barbosa.

quando se dá o término da referida listagem, nela aparecem relacionados 471 objetos, sob responsabilidade do porteiro-conservador da Casa de Ruy Barbosa, Antonio J. da Costa. [...] A terceira listagem do livro foi realizada pelo zelador interino da Casa de Rui Babosa, Múcio Vaz, o porteiro-conservador, Antonio Joaquim da Costa, e por um conservador da Faculdade de Medicina, Octavio Amorim do Valle, segundo o documento designado pelo Ofício nº1966, de 29 de julho de 1932, para acompanhar o inventário. O mesmo apresenta data única de 5 de setembro de 1932, e estabelece numeração sequencial para os objetos, reunindo itens similares sob o mesmo número de inventário, totalizando 20 itens gerais e 223 de inventário. Os objetos, em sua maioria, apresentam medição. O MCRB conta com outros livros semelhantes a estes datados de 1951, 1966 e 1984, sendo um deles assinado pela conservadora de museus, chefe da seção técnica, Regina Real (1966). (MCRB, 2018, p.73-74)

Real estabeleceu a nova metodologia de arrolamento de bens museológicos que se mantém até hoje, mas trabalhou com a documentação que havia. Como não compunha o corpo funcional da Casa, a conservadora do acervo museológico Haydée Di Tommaso Bastos (1916-1954)¹⁶, que esteve cedida do Museu Imperial à Casa de Rui Barbosa apenas entre 1949 e 1952, assinou o inventário. No Relatório de Atividades da Casa em 1952, além da ausência de Haydée, percebemos a ausência de Antônio Joaquim da Costa. Dizemos “ausência” porque, neste documento ordinário, não houve a lista de funcionários comumente exposta nos relatórios, apesar de as fontes primárias comprovarem que houve aposentadoria compulsória somente em 1º de novembro de 1952¹⁷. O arrolamento de bens de 1951 foi justamente aquele que alterou a chegada do Landau para 1936 e numerou o automóvel como se tivesse chegado no lugar dele, junto com o Coupé de Rui. Tal alteração, de grande porte na documentação museológica, somada à pequena nota no Relatório de Atividades de 1952 sobre a vacância de bibliotecário e de conservador, depois de tantos anos de dedicação de Costa¹⁸, permite que se levante a hipótese de que Costa tenha saído

¹⁶ Apesar de ter deixado o Museu Imperial em 1949, o profissionalismo da museóloga e conservadora Haydée ainda seria citado em homenagem póstuma no Anuário de 1955 do Museu Imperial, pelo “capricho no labor bem feito e o entusiasmo, a flama que distingue as vocações autênticas em qualquer profissão. Deixara este museu para estudar na Escola Nacional de Belas Artes e exercer sua atividade na Casa de Rui Barbosa, mas permanecia integrada no Museu Imperial não apenas na chamada lotação de seus funcionários do quadro permanente, senão também no espírito da instituição”. (Museu Imperial, 1955, p.272). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=063142&pesq=%22Hayd%C3%A9%20di%20Tommaso%20Bastos%22&pasta=ano%201955>>. Acesso em: 30 jun. 2020.

¹⁷ Aposentadoria compulsória a partir de 01/11/1952, no cargo da classe H, da carreira de Zelador, em decreto presidencial assinado por Getúlio Vargas de 02/02/1954, publicado em Diário Oficial de 04/02/1954.

¹⁸ Conforme declaração da viúva, juntada ao Processo nº 91453/46 (1936-1946), Antônio Joaquim da Costa trabalhou para Rui Barbosa desde 1909, “dedicando-se especialmente ao serviço de conservação da biblioteca, merecendo de ambos [Rui e sua esposa] toda a estima e confiança por sua dedicação e honestidade no desempenho dos serviços a seu cargo”. Oficialmente, seu período de atuação como servidor público foi de 01/01/1929 a 31/12/1952, como Porteiro Conservador da Casa de Ruy Barbosa até

insatisfeito. A nova versão de procedência dos carros foi escrita nas fichas da documentação museológica, mas o MHN preserva o documento de 1936, assinado por Costa, que abriu controvérsia à versão oficial¹⁹.

O ano de 1952 marcou o desmonte da equipe de intervenção nos bens móveis do acervo: o zelador e responsável pela conservação do acervo bibliográfico de Rui, Antônio Joaquim da Costa; o artífice Dionísio Luís de Sousa²⁰; e a conservadora Haydée Di Tommaso Bastos, que se licenciou por problemas de saúde²¹. Desde o Relatório de Atividades da Casa de Rui Barbosa em 1952, a diretoria passou a comunicar a falta de conservador e de bibliotecário, até que, em 1955, a museóloga Regina Real foi transferida definitivamente do Museu Nacional de Belas Artes para a Casa de Rui Barbosa, como conservadora. Em relação ao Coupé, o que encontramos na documentação histórica foi outra divergência de nomenclatura, em que a Casa de Rui Barbosa se referia ao Coupé como um cabriolé, em um documento sem assinatura e data, o que reforçou a hipótese de que fossem desconhecidas, por parte dos profissionais da fase museu, as diferenças entre os modelos de veículos de tração

que o cargo passou a ser denominado Zelador. Segundo as informações colhidas por entrevista do funcionário Antônio Ventura ao Projeto Memória de Rui, os meses de 1924 a 1929 foram pagos retroativamente, assim que a contratação foi regularizada. O Relatório de Atividades registrado no SAHI como DA 116 (06), de 1951, lista o zelador Antônio Joaquim da Costa, a conservadora requisitada Haydée Bastos, o artífice Dionísio e serventes diaristas no quadro funcional. O Relatório de Atividades DA 117 (04), de 1952, informa apenas que o museu ficou sem conservador e bibliotecário (p.3).

¹⁹ Quando essa longa gestão de Américo Lacombe (1939-1991) se esgotou, a equipe técnica do museu que havia sido composta nas décadas de 1970-80 já havia propagado tal versão conforme recebeu. O grupo de pesquisa do museu, inscrito no diretório do CNPq em 2016, ainda levaria dois anos cruzando fontes primárias de ambas as repartições, FCRB e MHN, para analisar os dados aqui apresentados.

²⁰ O nome do artífice Dionísio Luís de Sousa aparece em 1940 (DA 104) como servente interino, em 1943 (DA 107) como servente diarista, em 1948 (DA 112) como artífice e, de 1949 a 1951, como artífice mensalista, mesmo período que a conservadora Haydée, cedida do Museu Imperial (MI), trabalhou na Casa. Encontramos, nos relatórios anuais de atividades, ao menos 3 servidores do MI que vieram trabalhar na Casa de Rui – a conservadora, um servente e um jardineiro – e, nos anuários do MI, encontramos diversos serviços de reforma e restauração do MI executados por serventes “habilitados” e orientados pelo porteiro do MI. Acreditamos que a habilidade de Dionísio tenha sido reconhecida no curso de anos de trabalho e confirmada pela conservadora cedida pelo MI. Os relatórios da Casa de Rui não identificavam os responsáveis pelas reformas nesse período, mas a prática, naquele contexto dos museus, ficou mais bem explicada nos Anuários do Museu Imperial, levando a crer que tanto o artífice como o zelador e a conservadora também trabalhassem com a conservação do acervo na Casa de Rui. No Anuário de 1947 do MI, são listados todos os serviços executados pela oficina de restauração do MI que ficava a cargo de um marceneiro (p.278) e há uma lista bem maior de restaurações em diversos materiais e tipologias museológicas, executadas pelo “chefe da portaria e quatro serventes habilitados” (p.279).

Disponível em:
<<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=063142&Pesq=%22Dion%20Lu%20de%20Sousa%22&pagfis=528>>. Acesso em: 31 mar. 2021.

²¹ Na pasta funcional de Bastos, no arquivo histórico do Museu Imperial, consta, como último documento anexado ao processo, a comunicação do diretor da Casa de Rui, Américo Lacombe, informando seu falecimento em 17 de outubro de 1954

animal do patrono. Por essa razão, ainda mais conveniente se tornou o estudo²² dos modelos no contexto socioeconômico do período de seu uso primário²³.

Como uma forma de facilitar o entendimento sobre as diferenças entre estes tipos de veículo, foram utilizadas as seguintes fontes: a base de dados de acervo museológico e o glossário do Museu Nacional dos Coches em Lisboa, a publicação de Francisco de Paula e Azevedo Pondé (1975) e a *Encyclopædia Britannica*. Deste modo, o Quadro 1, a seguir, foi elaborado a partir do cruzamento dos dados fornecidos por estas fontes, sobre diferentes tipos de veículos particulares de transporte de pessoas por tração animal em circulação no período compreendido entre o final do século XIX e o início do século XX.

Quadro 1 – Transporte particular de tração animal rodando no início do séc. XX

Transporte particular de tração animal rodando no início do séc. XX					
Modelo	Rodas	Capota	Cocheiro	Passageiros	Período
Cabriolé	2 rodas, mas os modelos modernos com 4 rodas ²⁴	1 capota traseira fixa ou móvel, sem portas	O cocheiro ficava atrás ²⁵ ou ao lado do passageiro, guiando um animal	2 passageiros em apenas um assento duplo	Final do séc.XVIII em diante
Traquitana	Sege de 4 rodas, as duas maiores atrás, lança em lugar de varais, chamada de tipoia, no Rio de Janeiro ²⁶	1 capota traseira fixa	Puxada por dois animais, um entre os varais e o outro, do lado esquerdo, montado pelo cocheiro	2 passageiros em apenas um assento duplo	séc.XVIII em diante
Tílburi	2 rodas sobre varais, no Brasil, chamado de sege-tílburi ²⁷	1 capota traseira móvel	Cocheiro ao lado do passageiro, controlando apenas um cavalo	2 passageiros em apenas um assento duplo	séc.XIX em diante

²² O estudo das diferenças entre os modelos de tração animal mais usuais na virada do século XIX para o XX foi empreendido pelo, então, estudante de Museologia, da Unirio, João Paulo Barreto.

²³ Entende-se como uso primário, o uso para o qual foi fabricado, enquanto o uso secundário, nesse caso, tornou-se o uso histórico que tem sido feito das viaturas do patrono.

²⁴ Informação extraída da *Encyclopædia Britannica*, verbete *Cabriolet*. Disponível em: <<https://www.britannica.com/technology/cabriolet>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

²⁵ Nestes casos, as rédeas passavam acima da carroceria.

²⁶ Ver (ALMEIDA, 1998, p.251).

²⁷ Ver (EDMUNDO, 1950, p.105).

Caleça	Carroceria em forma de canoa, comumente com 4 rodas no Brasil ²⁸	1 capota traseira móvel ²⁹	Cocheiro em um banco frontal	4 passageiros em dois assentos duplos, um de frente ao outro	Fim do séc.XVIII em diante
Landau	4 rodas	2 capotas móveis	Cocheiro em um banco frontal	4 passageiros em dois assentos duplos, um de frente ao outro	Fim do séc.XVIII em diante
Faeton³⁰	4 rodas	1 capota traseira móvel e sem portas ³¹	O Cocheiro ficava atrás e controlava um cavalo.	1 passageiro	Fim do séc.XVIII em diante
Milord³²	4 rodas revestidas de borracha	1 capota traseira móvel, sem portas	Cocheiro em um banco frontal	4 passageiros em dois assentos duplos	séc.XIX em diante
Victoria	4 rodas revestidas de borracha	1 capota traseira móvel, usualmente sem portas	Cocheiro em um banco frontal, como nos milords ³³ , mas removível, caso dispensassem cocheiro	2 passageiros em apenas um assento duplo	séc.XIX em diante
Coupé	4 rodas eventualmente revestidas de borracha	Caixa fechada com janelas envidraçadas	Cocheiro em um banco frontal	2 passageiros em apenas um assento duplo	Séc.XIX em diante

Autor do Quadro Comparativo: João Paulo Barreto. 2019.

²⁸ Informação extraída da *Encyclopædia Britannica*, verbete *Calash*. Disponível em: <<https://www.britannica.com/technology/calash-carriage>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

²⁹ Característica que, segundo a *Encyclopædia Britannica*, fez com que fosse atribuído o nome Caleça para qualquer veículo com capota semelhante.

³⁰ Informações extraídas de itens de série dos exemplares de faeton do Museu Nacional dos Coches, em Portugal. Disponível em: <<http://museudoscoches.gov.pt/pt/explore/colecao/t-detalhe/?c=phaeton>>. Acesso em: 26 ago. 2020.

³¹ Informação extraída da *Encyclopædia Britannica*, verbete *Phaeton*. Disponível em: <<https://www.britannica.com/technology/phaeton-carriage>>. Acesso em: 02 fev. 2019.

³² De acordo com o glossário do Museu Nacional dos Coches, em Lisboa, Portugal. Disponível em: <<http://museudoscoches.gov.pt/pt/explore/glossario/page/3/>>. Acesso em: 27 ago. 2020.

³³ Informação extraída do glossário do Museu Nacional dos Coches, em Lisboa, Portugal. Disponível em: <<http://museudoscoches.gov.pt/pt/explore/glossario/page/4/>>. Acesso em 26 ago. 2020.

Ainda sem banco próximo às bestas, com apenas uma capota, aberto e sem portas, assim um cabriolé – mesmo que o mais avançado dos exemplares – se distinguiria do Coupé de Rui, que era uma caixa fechada com vidros nas portas e cocheiro à frente. O Landau de Rui se distingue da caleça e da Victoria principalmente pelo design da carroceria e o amplo espaço interno protegido por dupla capota móvel. Já em uma Victoria, não caberiam tantos passageiros. Por que cabem 4 passageiros na Victoria de Rui (Figura 4)?



Figura 4 – “Victoria” do MCRB, com itens de série típicos de um Milord. Foto: João Paulo Barreto, 2019.

Na base de dados do acervo museológico do Museu Nacional dos Coches (Lisboa), observamos dois exemplares do modelo Victoria (Figuras 5 e 6) e um exemplar do modelo Milord (Fig.7), este pouco comum no Brasil. Tanto as Victorias como os Milords foram modelos originalmente ingleses, ainda que fabricantes de outras nacionalidades possam os ter fabricado entre os séculos XIX e XX.

VICTORIAS



Figura 5 – Victoria com banco do cocheiro encaixado. Dimensões: 270x140x195cm.³⁴



Figura 6 – Victoria sem o banco do cocheiro, removível. Dimensões: 250x140x180cm.³⁵

MILORD



Figura 7 – Milord com travão de volante no banco do cocheiro. Dimensões: 215x179x315cm.³⁶

Acervo Museu Nacional dos Coches, Lisboa, Portugal

A Victoria não tinha inicialmente lanternas, por essa razão, não era adequada para circulação noturna, mas, no Museu dos Côches, vemos um dos exemplares de Victoria com lanternas e um Milord sem lanternas. A partir desse estudo, foi possível identificar as características de um Milord na viatura que foi catalogada como uma Victoria, que deveria apresentar outro design: uma carroceria mais curta, apenas um banco duplo sob capota traseira, e teria o banco frontal do cocheiro removível, caso o próprio passageiro preferisse guiar os animais.

É possível notar, na Victoria do MCRB, que caberiam dois passageiros expostos ao sol, de costas para o cocheiro, além dos dois passageiros protegidos pela capota. A constatação de sua clara semelhança com um Milord, entretanto, não evita que precisemos nos referir à viatura ainda como a Victoria do acervo, pelo fato de que não houve memorialistas contemporâneos de Rui, incluindo membros da Família Rui Barbosa, que houvessem se referido a ela como Milord.

Esta Victoria tem como registro de catalogação o código 43.647A e foi adquirida da Fábrica de Pólvora da Raiz da Serra, pertencente ao Ministério da Guerra³⁷. No mesmo documento, é possível verificar que não partiu do presidente da Companhia Brasileira de Explosivos e Munições, F. Vilmar, a confirmação da

³⁴ A Victoria do Museu Nacional dos Coches (Lisboa, Portugal), inventário V 0091, pertenceu ao Visconde da Corte. Disponível em: <<http://museudoscoches.gov.pt/pt/explore/colecao/t-detalle/?c=vitoria>>. Acesso em: 26 nov. 2020.

³⁵ A Vitória do Museu Nacional dos Coches (Lisboa, Portugal), inventário V 0096, pertenceu à rainha D. Amélia de Orleães e Bragança tendo sido adquirida em 1983 pelo museu a D. José de Siqueira (S. Martinho). Disponível em: <<http://museudoscoches.gov.pt/pt/explore/colecao/t-detalle/?c=vitoria-2>>. Acesso em: 26 nov. 2020.

³⁶ O Milord do Museu Nacional dos Coches (Lisboa, Portugal), inventário V 0090, pertenceu ao Visconde da Corte. Trabalho português. Fabricante J. N. Amaro, Travessa das Mercês, p.64-68, Lisboa. Disponível em: <<http://museudoscoches.gov.pt/pt/explore/colecao/t-detalle/?c=milord>>. Acesso em: 26 nov. 2020.

³⁷ Processo de compra e transferência da viatura (Proc.86/81), DA 186/766).

procedência, mas foi ele o responsável por decidir, por conta própria, realizar uma reconstituição na Victoria, como destacado no trecho a seguir:

[...] II- A Vitória existente na Fábrica da Estrela e que é considerada como tendo pertencido ao conselheiro Rui Barbosa, estava, como vos informei pela minha carta de 13 de janeiro de 1942, em condições precárias.

III- Como não tive resposta à referida minha carta de 13 de janeiro e para preservar a relíquia histórica, tomei a deliberação de mandar reconstitui-la, estando, no momento, em condições ao menos apresentáveis.

IV- Não posso assegurar ter sido fiel a reconstituição e ter a vitória pertencido ao conselheiro Rui Barbosa.

V- Confirmando os propósitos externados em minha carta de 13 de janeiro, mantenho estar essa carruagem a vossa disposição, desde que vos digneis nos transmitir na íntegra o aviso nº3824/ 24.12.41 do Exmo. Snr. General Ministro da Guerra. [...](VILMAR, 1943)

Em ofício ao Ministério da Educação e Saúde, em 27 de janeiro de 1945, a Casa de Rui Barbosa comunicou que acabara de ser incorporada a Victoria de Rui Barbosa e solicitou que chegasse ao Ministério da Guerra o agradecimento pela intermediação. Nesse mesmo dia, foi enviada uma carta de agradecimento à Companhia Brasileira de Explosivos e Munições pela oferta da Victoria. Ambas as cópias de ofício têm no rodapé o seguinte manuscrito: “MUSEU. Não destruir” Apesar de o número de catalogação da Victoria levar à impressão de que sua incorporação se deu em 1943, não foi encontrado qualquer documento que confrontasse os ofícios de 1945 acima mencionados.

A Victoria foi incorporada em 1945, já reformada como quis o presidente da Companhia Brasileira de Explosivos e Munições, em Petrópolis. Esse estudo nos permitiu levantar algumas hipóteses sobre as quais não foi possível avançar:

1. Ou que o design lançado pelo modelo Milord tenha sido absorvido pelos fabricantes das novas Victorias.
2. Ou que a Casa de Rui Barbosa tivesse adquirido um Milord como se fosse a Victoria de Rui Barbosa;
3. Ou que a “reconstituição” feita na Victoria, por iniciativa do presidente da Companhia Brasileira de Explosivos e Munições, tenha modificado as características próprias do modelo;
4. Ou que os familiares de Rui Barbosa tivessem tratado o Milord do jurista como se fosse um exemplar de um modelo mais conhecido no Brasil.

É preciso lembrar duas afirmações do próprio presidente da Companhia Brasileira de Explosivos e Munições, na carta acima exposta: “Não posso assegurar ter sido fiel a reconstituição e ter a Victoria pertencido ao conselheiro Rui Barbosa”. Bandeira (1960) afirma que a Victoria “rodou muito, a aluguel, em Petrópolis, onde o apontavam como tendo pertencido ao Conselheiro.” (BANDEIRA, 1960, p.63-64). A Victoria havia sido vendida ao cocheiro de aluguel Alfredo J. Fonseca. Em entrevista ao Projeto Memória de Rui, o Sr. Antônio Ventura, servente efetivo da Casa de Rui Barbosa que assumiu a zeladoria após 1952, em substituição a Antonio Joaquim da Costa, contou que Costa ainda encontrou a viatura “na praça”³⁸ (VENTURA, 1975).

4. O contexto de uso primário das viaturas pela Família Rui Barbosa

Em consulta à transcrição da entrevista de Dona Baby, levantamos a hipótese de que a filha caçula de Rui e Maria Augusta estivesse se referindo à Victoria ao apontar para o Landau e dizer: “[...] D. Baby: Ainda tinha um outro carro, aquele... ah, bom, era aquele. Aquele papai trouxe de Haia. De Paris, aliás. Entrevistador: Qual, o Landau? D. Baby: O Landau. Quando nós viemos de Haia. [...]” (BABY, 1975). A razão de levantarmos tal hipótese se deve ao fato de que o Landau já havia sido adquirido antes do discurso que Rui, em 1896, proferiu em resposta a Cesar Zama (BARBOSA, 1985[1896], p.13-71) e, portanto, bem antes da Conferência de Haia (1907). No Arquivo Rui Barbosa, preservado na FCRB, há justamente um registro fotográfico de Rui em 1907 (Figura 8), por ocasião da II Conferência Internacional da Paz, deslocando-se em viatura mais comprida do que uma Victoria e mais curta do que um Landau, com apenas uma capota móvel traseira, que foi descrita na documentação arquivística da FCRB como se fosse um Landau, do mesmo modo como Dona Baby fez em 1975, ao apontá-lo durante a entrevista.

³⁸ Estar na praça significa estar rodando a aluguel, como táxi.



Figura 8 – II Conferência Internacional da Paz - Rui Barbosa em Lisboa, 1907. Arquivo Rui Barbosa, RB-rbic1430. Milord descrito equivocadamente como um Landau.

Não foi possível confirmar, se teria sido a própria Baby ou não, quem descreveu este documento fotográfico em colaboração com a equipe da Casa no momento do seu tratamento arquivístico. Estes foram os dados fornecidos na descrição do documento iconográfico: “Rui Barbosa sentado no Landau, de roupa clara ao lado de Silva Pontes, e Alberto Fialho a sua frente” (FCRB, Nota do documento RB-rbic1430, s/d). No entanto, diferente de um Landau, este carro mais se assemelha a um Milord, em uso por ocasião do evento citado por Dona Baby. É possível que esse Milord não tenha sido adquirido por Rui, mas apenas tivesse se servido dele lá em Lisboa. Entretanto, também é possível levantar a hipótese de que, de fato, Dona Baby se recordasse de uma viatura de tração animal adquirida pelo pai nessa ocasião, mas se referisse aleatoriamente aos modelos, como muitos o fazem com os termos carruagem, cabriolé, caleça, victoria e charrete. Realmente não seria impossível que Rui Barbosa tivesse adquirido, por ocasião da II Conferência Internacional da Paz, este Milord – que era um pouco semelhante a uma Victoria – mas nada foi encontrado sobre Paris, além do depoimento de Dona Baby.

Na mesma entrevista, quando Dona Baby menciona duas bestas cinzentas que puxavam a Victoria, consideramos relevante um trecho em que ela, em certo momento, passa pela garagem histórica e, avistando as viaturas, afirma: “D. Baby: [...] Aquela Vitória não era daqui. Aquela Vitória era de Petrópolis, não? Entrevistadora: Ahh... ela nunca esteve aqui. D. Baby: Não. [...]” (BABY, 1975). Entretanto, Carlos Viana Bandeira (1960) se recordou do uso desta viatura no Rio de Janeiro. Afirma o

cunhado de Rui que o português Luciano Carneiro, seu cocheiro, conduzia a Victoria ao centro da cidade e “costumava estacionar à nossa espera, pois era obrigatório um pedacinho a pé” (BANDEIRA, 1960, p.64) da rua sete de setembro à Livraria Briguier, então na Rua do Carmo. Carlos Viana Bandeira, irmão de Maria Augusta Rui Barbosa, conta também um acidente em que ele e Rui quase se envolveram, na Travessa do Ouvidor, em 10 de maio de 1910:

Íamos no vitória: eu à esquerda de Rui, segundo a boa regra. Êle se dirigia primeiramente à Livraria Briguier, então na Rua do Carmo. Entraríamos pela Sete de Setembro, onde a carruagem costumava estacionar à nossa espera, pois era obrigatório um pedacinho a pé para chegar-se àquela casa. Defronte da entrada da Travessa do Ouvidor, surgiu-nos por detrás um pesado caminhão a burros. Quase há tremendo choque. O desastre seria pavoroso: uma salada de quatro muares e dois veículos, em que se somavam de cinco a seis pessoas. Já a lança do caminhão nos entrava no vitória e roçava pela face de Rui, fazendo-lhe levíssima escoriação, para começar. E eis que o cocheiro do enorme carro de carga, servindo-se-lhe dos freios que eram felizmente bons, retém a sua parelha com tamanho poder de músculos, que as bÊstas estacaram, sentadas, isto é, com os trazeiros [sic] plantados no chão. Fêz-se logo um círculo de populares em tórno da cena e alguns deles, exaltados, quiseram arrancar do assento o cocheiro vigoroso, para punido ali mesmo. Saltei logo da vitória e os acalmei com certa energia. Tranqüilizaram-se os ânimos. Rui não chegou a excitar-se. Desceu do do [sic] carro e tomou o rumo da Briguier. Os jornais noticiaram o acidente com tintas fortes. E nos dias subseqüentes o telégrafo fatigou-se com as centenas de mensagens de regozijo e felicitações de todo o país, por ter Rui escapado incólume. (BANDEIRA, 1960, p.64-65)

Segundo Terra, essa virada do séc. XIX para o séc. XX foi marcada pela discriminação aos cocheiros e pelas matérias jornalísticas sobre desastres de trânsito, “o que revela que a questão passou a fazer parte da rotina dos moradores. [...] No caso dos desastres, os cocheiros tornavam-se os verdadeiros vilões, sendo a impunidade considerada um dos principais responsáveis pelo grande número de casos” (TERRA, 2012, p.82-84). Até o momento, não conhecemos o nome de outros cocheiros que tenham trabalhado para Rui, além de Luciano Carneiro, que passou de cocheiro a seu motorista de automóvel, em 1915.

Na entrevista que concedeu, em 1958, para a Revista da Semana, Carneiro disse que teria continuado a ser cocheiro, se Rui Barbosa não tivesse sofrido o acidente que lhe fraturou a tibia esquerda³⁹. Segundo ele, os carros de tração eram a

³⁹ Segundo Antônio Joaquim da Costa, a queda da cadeira-escada que lhe fraturou a tibia esquerda foi “em 15 de setembro de 1915, às 9 e 1/2 da manhã, estando pronto para assistir à missa de 7. ° dia em intenção do General Pinheiro Machado [...]” (COSTA, 1949, p.30-31).

sua preferência pessoal, depoimento controverso ao senso comum, de que os automóveis o tivessem encantado:

[...] O doutor estava estendido no chão e ao fazermos menção de levantá-lo, deu um grito: “Cuidado com a minha perna. Ela está quebrada!”. Caíra da escadinha. Assim, o Conselheiro foi obrigado a trocar a *carruagem*⁴⁰ pelo automóvel. De cocheiro, passei a chofer, com carteira e tudo. Era mais cômodo para o Conselheiro usar automóvel, mas se queixava muito: tinha saudade das lindas parelhas de bestas. Só eu sei quanto desejo êle tinha de melhorar, para voltar à sua *Coupé* [sic], e ao seu *Landeau* [sic]. De todos os carros, era exatamente a *Coupé*, que êle mais gostava. (CARNEIRO, 1958, p.38)

Luciano Carneiro conta que Rui admirava as bestas e participava da escolha cuidadosa dos animais: “Tanto adorava os animais que, algumas vezes, ao sairmos de casa, caminhávamos 500 metros adiante somente para apreciar o movimento e o ruído (para ele especial) que eles faziam” (CARNEIRO, 1958, p.38). Luciano insiste, ao longo da entrevista, que D. Maria Augusta era quem preferia o automóvel, não o Rui, e reconhece, portanto, que o conforto do automóvel não foi uma opção, mas uma necessidade imposta ao patrão, depois do acidente.

Luciano Carneiro destaca que passou de cocheiro a chofer com “carteira rubricada”⁴¹. A situação trabalhista do cocheiro não era fácil. Na tese defendida por Terra (2012), é possível entender o contexto sociopolítico no âmbito do transporte público e privado.

Os trabalhadores envolvidos na condução dos veículos de passageiros poderiam ser funcionários das cocheiras, trabalharem como cocheiros de praça ou ainda para as casas particulares, atendendo assim exclusivamente aos moradores de uma residência. Ao que tudo indica, eles não estavam necessariamente determinados a exercerem somente uma das opções aqui mencionadas, e é possível que tenham experimentado diferentes modalidades ao longo da vida. (TERRA, 2012, p.55)

A explosão no número de carros de tração animal na Corte, levaria certamente à publicação de regras de trânsito, através das Posturas Municipais, que tratavam de segurança das pessoas e de alguma segurança aos animais, mas apenas na Postura Municipal de 1859, a condução dos veículos foi proibida a “menores de 18 anos, fossem livres ou cativos” (TERRA, 2012, p.134). A escravização ainda não havia sido abolida no Brasil. Foi a segunda metade do séc. XIX aquela das maiores mudanças na

⁴⁰ Assim como ocorreu na documentação museológica, o cocheiro também atribuiu genericamente o termo *carruagem* aos outros carros hipomóveis.

⁴¹ A carteira assinada não foi contemporânea a Rui Barbosa, mas alguma forma de contratação vigorava, já que Terra (2012) trata das causas de demissão de cocheiros (TERRA, 2012, p.239-240). Dessa forma, podemos interpretar a palavra carteira como força de expressão.

mobilidade urbana da Corte que viraria capital da República (ALMEIDA, 1998, p.253), mas as relações de trabalho ainda atravessariam longo período de transição. Quanto ao período entre 1870 e 1906, Terra (2012) descreve a cidade do Rio de Janeiro como uma sociedade desrespeitosa com os direitos dos cocheiros e, por ser...

a mais populosa do país e também o seu centro político [...] as paralisações realizadas por esses trabalhadores causavam grande impacto no funcionamento da cidade e na vida de seus habitantes, já que afetavam diretamente a circulação de pessoas e mercadorias e, eventualmente, paravam serviços básicos, tais como a remoção de lixo das casas. (TERRA, 2012, p.2)

O controle sobre os cocheiros apertou no período republicano, através de decretos municipais, regulamentos policiais e do Código Penal (TERRA, 2012, p.172). Na tese de Terra, a situação trabalhista e criminal dos cocheiros é amplamente estudada e nos apresenta o contexto socioeconômico em que se deu o aumento dos carros particulares, enquanto aumentavam os usuários de bondes públicos. Durante todo o século XIX, circularam muitas seges e traquitanas como veículos de tração animal particulares ou a aluguel, mas predominaram apenas nos subúrbios à medida que novos modelos caíam no gosto da elite. Apesar de, entre 1851 e 1870, o crescimento no número de licenças para veículos de tração animal na Corte já ter posto em circulação 2.477 veículos (TERRA, 2012, p.34).

Possuir um carro particular era uma questão de status no século XIX. Encontrava-se entre os proprietários desse tipo de veículo, ao contrário dos carros a frete, a designação de “doutor” precedendo os nomes, além de títulos como o do Barão de Mauá, o do Marquês de Abrantes e o da Marquesa do Paraná. (TERRA, 2012, p.46-47)

A ascensão econômica da Família Rui Barbosa adequava-se à propriedade de viaturas de uso particular. Reis descreve o contexto em que as famílias mais abastadas consumiam os produtos da mobilidade urbana em ascensão:

Desde 1831 existiam no Rio oficinas de carruagens, tendo sido a primeira a do dinamarquês J. L. G. Röhe. Em 1843 estavam licenciados 32 segeiros, entre fabricantes e alugadores. Tanto Röhe como Belleydier, instalado na Rua dos Barbonos (hoje Evaristo da Veiga), de 33 a 35, fabricavam vitórias, cupês e outras viaturas pequenas, e consertavam quaisquer veículos. Nos anos 1880 ainda permaneciam no comércio, fabricando também arreios e fazendo trabalhos em serralheria. Apesar da rápida ampliação do número de automóveis importados, em 1904 ainda eram licenciadas fábricas de carruagens. [...] Durante todo o século XIX desenvolveu-se bastante no Rio de Janeiro a produção de selins e arreios. Todo um ramo de comércio voltado para essa área prosperou. O Largo do Capim, destruído para a passagem da Avenida Presidente Vargas, recebeu essa denominação porque ali ficava o posto de abastecimento e distribuição do capim melado, ideal para a alimentação dos animais

de tração, comprado no local ou encomendado para ser entregue nas casas mais abastadas. (REIS, 2005, p.11-13)

Alguns dos memorialistas de Rui Barbosa, por terem vivido no mesmo contexto sociopolítico e econômico em que se inserem os carros de nosso acervo, puderam contribuir muito, em suas entrevistas ao Projeto Memória de Rui⁴², com as informações e com riquíssimas contradições entre os depoentes.

Ao consultar os cadernos de despesas produzidos por Rui Barbosa⁴³, foram encontradas, em três dos cadernos, despesas esporádicas – nos anos de 1894, 1895, 1896, 1897 e 1916 – que poderiam estar relacionadas ao uso das viaturas de tração animal, citadas como ferradores, compra de capim e pagamento ao cocheiro. Os registros deixaram claro que Rui Barbosa teve muitas despesas, sim, com o que ele identifica como transporte em seus cadernos. Porém, é possível que se refiram também a passagens de bonde, que Rui Barbosa costumava utilizar (BANDEIRA, 1960, p.20).

Quanto aos fabricantes, no exame feito no Coupé, não encontramos punção ou placa, apenas a marca na lanterna. Como em destaque na Figura 9ab, suas lanternas exibem inscrição do fabricante Million-Guiet.

Até o momento, não foi encontrado qualquer documento comprovante da aquisição ou do uso primário do Coupé de Maria Augusta, nem depoimentos que deem conta de que o ofertante o tivesse adquirido no Brasil por anúncio em periódico impresso. Encontramos mais anúncios de venda de Victorias e outros modelos deste fabricante francês do que propriamente Coupés, por isso listamos os poucos Coupés de Million-Guiet anunciados no Distrito Federal antes do discurso de 1896 no Senado Federal. Encontramos apenas alguns Coupés anunciados para leilão em 1892, na Cocheira da Companhia Tattersal Moreaux, travessa da Barreira nº27⁴⁴. Os demais anúncios são posteriores a 1896.

⁴² As entrevistas da primeira fase do Projeto Memória de Rui foram feitas entre 1975 e 1977. Em sua segunda fase, as entrevistas se deram entre 1985 e 1997.

⁴³ Estão preservados no SAHI-FCRB, no fundo Documentos Pessoais de Rui Barbosa: recibos 1867-1875; recibos de 1878; documentos classificados sob o código 1878 RB DP 3/3 (RECIBOS); RB DP2 (18) 1884; e cadernos de gastos que cobrem os seguintes anos: 1875, 1876, 1878, 1880, 1883, 1884, 1886, 1888, 1889, 1894-1898, 1903, 1905, 1907, 1908, 1914-1918, 1920, 1921.

⁴⁴ Jornal do Commercio de 12 de agosto de 1892. Acervo FBN, disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_08&Pesq=%22coup%c3%a9%20de%20Million%20%20Guillet%22&pagfis=8284>. Acesso em: 29 out. 2020.



Figura 9 (a e b) - Fotos: João Paulo Barreto, 2019. Acervo MCRB.

O exame no Landau revelou o número 142, puncionado no eixo das rodas dianteiras, que pode ser número de série. Como marcas do fabricante, foram identificadas apenas as duas lanternas Binder (Figura 10 a e b), que podem ser originais. É possível que se trate do exemplar 142 do fabricante Binder. Ainda que fosse possível apenas acoplar um par de lanternas Binder à viatura, esse fabricante parisiense de carros no século XIX, de fato, fabricou landaus.

Empreendemos buscas por anúncios de venda de exemplares deste modelo e fabricante na Capital, em periódicos impressos antes do discurso de Rui no Senado em 1896, mas, até o momento, encontramos apenas um Landau de Binder que esteve à venda por alguns dias na rua São Clemente, 91, em 1895⁴⁵. Assim como o Landau do reclame publicitário, o exemplar de Rui também conta com amortecimento de 8 molas (Figura 11 a e b).

⁴⁵ A digitalização da edição nº145 do Jornal do Commercio, do sábado 15 de junho de 1895, em que se anuncia o exemplar novo e riquíssimo de Landau com oito molas, está disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_08&PagFis=17579&Pesq=Binder. Acesso em: 30 jun. 2020.



Figura 10 (a e b) - Fotos: João Paulo Barreto, 2018. Acervo MCRB.



Figura 11 (a e b) - Amortecedor de 8 molas no Landau de Rui. Acervo MCRB.

Esta suspensão devia garantir mais conforto ao passageiro. Os depoimentos a respeito da fase de uso primário do Landau apontam para um uso prolongado por Rui – ao menos entre 1896 e 1920 – apesar de a família já circular em veículo automotor ao menos desde 1915.

O Coupé e o Landau colocaram Rui Barbosa na mira de seus adversários políticos, suspeito de enriquecimento ilícito. Carlos Viana Bandeira afirmou que ambos foram apresentados a Rui:

Rui, desde os últimos tempos daquela praia, raramente se servia dos bondes, pois dispunha do landau que lhe fôra oferecido por amigos. Êstes fomos o Carlos de Aguiar, eu e o Fernandes Barroso, dono de um armarinho da Rua do Ouvidor e firme admirador de Rui. [...] Êsse landau, afinal, reservado para o uso da família, pertencera ao meu cunhado Fernando Dobbert, que, numa guinada da sorte, depois de ganhar muito dinheiro na Bolsa, foi se desfazendo do que possuía (eu mesmo lhes comprei alguma coisa) até mudar-se para Lisboa, numa comissão oficial de imigração obtida com o mar.[sic] Floriano, que dela depressa o afastaria. Ao lado dêsse landau, ver-se-ia o coupé, um carro leve e gracioso, presente meu, com todos os arreios da

parelha, a Maria Augusta, do qual Rui se ocupou em seu célebre discurso. Em resposta a César Zama. Posteriormente Rui adquiriu um carro victoria, que lhe serviria até ser vendido a terceiro. (BANDEIRA, 1960, p.63)

Bandeira afirma que apenas a Victoria foi adquirida por Rui Barbosa e cita esta resposta de Rui, às acusações de César Zama, proferida em sessão do Senado no dia 13 de outubro de 1896, antes da aquisição da Victoria:

[...] Aliás, senhores, não são grandes, e estão infinitamente longe do característico de “suntuosidade”, com que os exagera, pelos olhos do meu improperador, a velha inveja do ócio ao trabalho. Na boca dos miseráveis, que se indignam com a minha opulência, ou dos levianos, que a propalam por hábito de crer o mal e maldizer, vê-la-eis sempre atestar-se por estes três escândalos: as minhas cavalariças, o meu carro, a casa, que, hoje, afinal, possuo. Pois bem senhores: as minhas estrebarias contêm unicamente uma parelha de bestas, que passaram, por um conto e trezentos mil réis, com o competente recibo, dos varais de um caminhão de café para os coches deste Creso. Carros não me custaram em real. Minha mulher não se julgou obrigada a recusar o que um de seus irmãos lhe ofereceu. Eu não vi motivo, para enjeitar o com que amigos me brindaram. Salvo o juízo honesto dos mal-avinhados, não me parece que o valor de uma carruagem exceda os limites de um presente confessável, quando vem de amigos, e não de dependentes. [...] (BARBOSA, 1985[1896], p.57)

5. Ações de preservação das viaturas na fase de museu

Considerando como ações de preservação, os procedimentos desde a conservação da materialidade até a comunicação expográfica, apresentamos a seguir o que encontramos feito e por fazer. Os mais antigos documentos de controle de pragas consultados foram os relatórios de 1939 e a publicação do edital para conhecimento dos interessados em restaurar as viaturas do acervo do museu, em 1940. Na lista inclusa ao edital, é solicitado que sejam executadas as mesmas intervenções em todos os veículos: imunização, envernizadura, substituição de peças infestadas por insetos xilófagos, limpeza de lanternas e limpeza geral⁴⁶. A Casa de Ruy Barbosa, como era denominada no período, sofria infestações que foram assim relatadas: em 1939, foram feitas obras de restauração “nas cocheiras” e reparos no edifício e nos móveis (atacados por cupins); em 1940, novamente houve obras “nas cocheiras” e reforma nos móveis atacados por cupins, e apenas uma parte do

⁴⁶ Memorando DM270, do diretor da Divisão de Material do Ministério da Educação e Saúde, Alberto Alves Ribeiro, ao diretor do SPHAN, em 19 de outubro de 1940. A relação inclusa, assinada pelo secretário da Divisão de Material do Ministério, Annibal B. Richard, data de dois dias antes. Disponível à consulta no SAHI-FCRB sob o código DA 194.788.1940, folha 05.

mobiliário foi imunizada⁴⁷. Neste período não foi encontrado relatório de restauração nas viaturas, apesar do edital que foi publicado. Não foi possível compreender qual configuração arquitetônica separava mais de uma cocheira⁴⁸.

Consta, na documentação museológica, que o Landau e o Coupé passaram por restaurações em 1971, quando o couro das banquetas estava deteriorado, as estruturas de ferro sofrendo corrosão e apresentando sinais de cupins, mas não foram descritas as intervenções realizadas. (Figuras 12 e 13)



Figura 12 - Interior do Landau. Foto: Gautherot, [1974-1977]. Acervo FCRB, 1.00200.10.

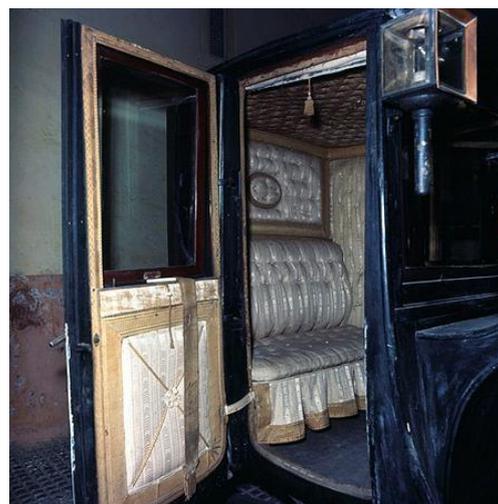


Figura 13 - Interior do Coupé. Foto: Gautherot, [1974-1977]. Acervo FCRB.

Arquivada no SAHI-FCRB, a solicitação de restauração, em 1989, de todos os veículos que estão na garagem histórica (Coupé, Landau, Victoria e o automóvel) descreve o estado de conservação das três viaturas de tração animal, destacadas a seguir:

COUPÉ: Ferragens com inúmeros pontos de ferrugem. Ferramentas também. Parte em couro extremamente ressecada.

LANDÔ [sic]⁴⁹: Ferramentas com inúmeros pontos de ferrugem. Ferramentas também. Parte em couro extremamente ressecada. Muitas correias partiram-se pelo ressecamento.

VITÓRIA: Ferragens com inúmeros pontos de ferrugem. Ferramentas também. Partes em couro extremamente ressecadas. (FCRB, 1989)

⁴⁷ Relatório de Atividades 1930 e 1945 da Casa de Ruy Barbosa [sic] (SAHI-FCRB, DA 08 95 (28)) e Relatórios de Atividades 1940 da Casa de Rui Barbosa, um com data de 31/10/1940 e outro com data de 07/01/1941 (DA 08-104(13)).

⁴⁸ Na entrevista descrita na nota 45, D. Baby diz que “as baias eram para cá. [...] Por que que acabaram com as baias, hein?”

⁴⁹ A origem mais aceita do nome deste modelo de viatura determinará a adoção da pronúncia alemã, e não mais a pronúncia francesa que levara ao termo aportuguesado adotado por este documento museológico.

Ainda que este documento forneça informações sobre o estado de conservação das viaturas antes da última restauração, é difícil ter certeza quanto à precisão destes dados, visto que os estados das três viaturas de tração animal estão escritos de forma idêntica. A restauração se deu 10 anos depois dos laudos acima, com fomento da Fundação Vitae, nas três viaturas de tração animal, de julho de 1999 a 30 de novembro de 1999, no próprio espaço expositivo a fim de evitar o traslado. O projeto incluiu uma reformulação expográfica e, sob as telhas, deitou-se uma manta de polietileno de alta densidade. Apesar de ter sido a reforma mais amplamente documentada por relatório técnico⁵⁰, não encontramos registros do destino dado aos vestígios de uso primário no piso do Landau – restos de confetes de carnaval que havia nas frestas de difícil acesso entre o chassi e um dos bancos – conforme informou a empresa que os descartou (REIS, 2005, p.23).

É fundamental, para evitar perda de informação que comprometa os estudos sobre construção de trajetórias, que seja feita a valoração dos vestígios, das marcas de tempo e uso, e das peças de reposição antes de decidir pela sua remoção. Em outras palavras, as primeiras ações que devem ser empreendidas nos bens culturais que estão custodiados em museus e espaços afins, que lidam com o patrimônio documental, devem ser as de documentação e pesquisa.

Nesse momento, nova proposta expográfica está sendo elaborada. Alguns avanços foram conquistados para conservação preventiva das viaturas em exposição e devem ser mantidos, mas outros mais devem seguir a estes, como, por exemplo, a abolição das lâmpadas fluorescentes eventualmente acesas sobre as viaturas, ainda que não seja possível evitar os raios ultravioleta indiretos pela luz diurna difusa.

Obras de drenagem foram concluídas em 2015 e a desobstrução periódica do encanamento hidrossanitário do jardim é o controle preventivo que impede que a água de fortes chuvas invada a garagem histórica. Apesar de a umidade ascendente do solo na garagem histórica – mais baixa do que o terreno ao lado – não ser reversível, o frontão em treliça sobre a porta tem tela contra invasão de pássaros e mantém a ventilação do ambiente com o reforço das janelas traseiras, que também receberam a tela de proteção em 2015, para permanecerem abertas.

A poda regular dos galhos das mangueiras controla a queda de frutas sobre as telhas de cerâmica, abolindo as goteiras e o risco de umidade no madeiramento do telhado. O efeito residual de cupinicida no forro é renovado a cada dois anos, caso

⁵⁰ O dossiê sobre o serviço prestado em 1999 está preservado no SAHI-FCRB sob o número 1.3.1 AP69.

não surja nenhuma atividade de cupim subterrâneo no telhado. Para esse fim, a FCRB conta, desde 2018, com o serviço continuado de controle biológico de cupins subterrâneos e atua com iscas aéreas de hexaflumuron em caso destes formarem colônia no madeiramento de sustentação das telhas, assim como é feito nas iscas subterrâneas.

Considerações

Este estudo, sobre os carros de tração animal do acervo do MCRB, acordou com o leitor de se referir aos exemplares conforme a origem dos nomes dos modelos: origem inglesa do modelo Victoria, origem alemã do modelo Landau e origem francesa do modelo Coupé. Este exemplar de Coupé, caso sejam originais suas lanternas, é um exemplar francês Million-Guiet do modelo francês. Já este exemplar de Landau, caso sejam originais suas lanternas, é um exemplar francês Binder do modelo alemão. Alguns reclames em periódicos do final do século XIX anunciavam exemplares desses, mas não foram encontrados documentos históricos que comprovem ser exatamente esses os exemplares que chegaram a Rui. Viana Bandeira afirma que o Coupé foi presente dele a sua irmã, Maria Augusta Rui Barbosa, e que o Landau foi comprado de Fernando Dobbert, seu cunhado, e presenteado a Rui por ele, Carlos de Aguiar e Fernandes Barroso, dono de um armário da Rua do Ouvidor. Bandeira afirma que Rui adquiriu sua Victoria posteriormente e conta casos de Rui com ela no centro da Capital, ainda que depois tenha passado a rodar em Petrópolis. Sobre a compra da Victoria por Rui, houve mais controvérsias, indícios relevantes e poucas conclusões.

Através da consulta aos documentos históricos institucionais da FCRB e do MHN, foi possível levantar a hipótese de que fosse comum a confusão de nomenclatura entre modelos de carros de tração animal, muitas vezes tratados genericamente, por isso foi apresentado um resumo esquemático das distinções entre os modelos, ainda que itens acessórios pudessem se confundir com itens de série nos modelos de transporte particular mais encontrados no período. Foi possível encontrar Victorias com lanternas, mas a falta de lanternas neste exemplar musealizado foi menos relevante do que outras características típicas de um Milord, ainda que sem lanternas. Entre algumas hipóteses sobre as quais não há conclusão, é possível que Rui Barbosa tenha adquirido um Milord na Europa, por ocasião da II Conferência Internacional da Paz (1907), mas que a família tivesse se habituado a tratá-lo como

Victoria, que era um modelo menor, contemporâneo ao Milord e mais conhecido no Brasil.

A consulta aos documentos históricos confirmou que essa “Victoria” foi incorporada ao acervo em 1945, não 1943 como seu número de catalogação fez parecer. Dois ofícios da Casa de Rui a ministérios, em 27 de janeiro de 1945, comunicam que a Victoria acabara de chegar e fazem os devidos agradecimentos. Não é o caso de alterar o nome do item museológico porque os memorialistas nunca se referiram a ele como um Milord.

Outra controvérsia à documentação museológica pôde ser levantada: o recibo assinado por Antônio Joaquim da Costa em 1936 atesta que apenas viaturas de tração animal, o Landau e o Coupé, chegaram aqui juntos, transferidos do MHN. Este documento está em acordo com outros documentos históricos que confirmam que o automóvel havia sido o primeiro carro musealizado, bem antes da transferência das duas viaturas de tração animal, do MHN à Casa de Rui Barbosa. Portanto, não foi possível compreender a razão da inversão de informações entre o Landau e o automóvel no Inventário de 1951, como se tivessem sido incorporados respectivamente em 1929 e 1936. O recibo da Casa de Rui Barbosa no Ofício nº124 de 1936 arquivado no MHN, o arrolamento de bens de 1932 na então Casa de Rui Barbosa e o Relatório de Atividades de 1931 são documentos comprobatórios que foram cruzados durante este estudo.

Não foram encontrados, até o momento, documentos textuais referentes ao uso primário das viaturas de tração animal, pela Família Rui Barbosa – e sim, entrevistas e publicações de seus memorialistas – mas, entendendo o próprio bem cultural como documento histórico, o exame da materialidade é comumente enriquecedor na pesquisa. Ao examinar as três viaturas de tração animal como documentos de sua própria trajetória, não foram encontradas marcas do uso primário, mas foram encontradas algumas pistas de sua trajetória, ainda que recheada de lacunas. Os estudos relativos às trajetórias desses bens têm possibilitado lançar um novo olhar sobre a documentação museológica e outros registros que precisam ser ampliados, sobretudo por servirem de fonte para a construção das narrativas apresentadas ao público. Uma nova proposta expográfica vem sendo discutida pela equipe técnica do Museu, buscando conciliar a conservação dos objetos com a experiência de visitação que, muitas vezes, passa pela expectativa de aproximação com as viaturas.

Esta pesquisa passa pela conservação dos itens e de seu invólucro de exposição permanente, com vistas à reformulação museográfica para legar ao MCRB uma ou mais propostas expográficas que tornem acessível o conhecimento sobre o conjunto de viaturas preservado in situ na antiga cavalaria de Rui Barbosa, incluindo uma acessibilidade com autonomia do visitante na fruição da exposição e na apreensão de conteúdos. A elaboração deste material corrobora nosso desejo de compartilhar com nosso público e profissionais das áreas de interesse do museu o percurso que vem sendo trilhado nos últimos anos no âmbito da produção do conhecimento sobre os bens musealizados pertencentes ao acervo do MCRB.

Além de futuras propostas expográficas na garagem histórica, este estudo pode se desdobrar na aplicação da mesma metodologia de pesquisa em estudos de outros conjuntos do acervo do MCRB e sua preservação.

Referências

Fontes impressas

CASA DE RUY BARBOSA. *Caixa de documentos APPROC 130*: Ofício 138 de 23/02/1931; Carta do zelador da Casa à viúva em 24/02/1931; Ofício à CBEM em 27/1/1945; Ofício à CBEM em 7/1/1942; Ofício ao SPHAN em 25/9/1941, folha 01 do Processo nº 86/81; Ofício à CBEM em 9/8/1943; Ofício à CBEM em 5/VIII/1943; Ofício ao MHN em 3/9/1936.

_____. *Ofício nº124*. Rio de Janeiro: Casa de Ruy Barbosa, 1936.

_____. *Relatório de Atividades em 1936*. Rio de Janeiro: Casa de Ruy Barbosa, 1937. DA 08-101 (09)

_____. *Memorando DM270*, do diretor da Divisão de Material do Ministério da Educação e Saúde, Alberto Alves Ribeiro, ao diretor do SPHAN, em 19 de outubro de 1940. SAHI-FCRB, DA 194.788.1940, folha 05.

CASA DE RUI BARBOSA. *Relatórios de Atividades em 1940*. Rio de Janeiro: Casa de Rui Barbosa, 1941. DA 08-104(13)

_____. *Relatório de Atividades de 1930 e 1945*. Rio de Janeiro: Casa de Rui Barbosa, 1945. DA 08-95 (28)

_____. *Relatório de Atividades de 1951*. DA 116 (06)

_____. *Relatório de Atividades de 1952*. DA 117 (04)

_____. *Processo nº 91453/46, 1946*. Código: 1.8.13.11.1 - Aposentadoria - Antonio Joaquim da Costa. Fundo FCRB - Inventário AP Proc - Caixa 42.

_____. *Tratativas de compra e transferência da Victoria*. Ofício à CBEM em 27/1/1945; Ofício à CBEM em 7/1/1942; Ofício ao SPHAN em 25/9/1941; Ofício à CBEM em 9/8/1943; Ofício à CBEM em 5/VIII/1943. SAHI-FCRB, código DA 186/766 (43 documentos) 5.7.1 1941-1966.

FCRB. *Nota do documento RB-rbic 1430*. Iconografia Casa Rui Barbosa, descrição sem data e sem autoria. Disponível em: <<https://acesse.one/2Bxli>>. Acesso em: 20 abr. 2023.

_____. *Solicitação de restauração*. SAHI-FCRB, DA 198/812 (4) 649 (4) 5.7.3.4. 1989.

_____. *Dossiê de restauração*. SAHI-FCRB, 1.3.1 AP69.

MHN. *Catálogo Geral do Museu Histórico Nacional de 1924*. Rio de Janeiro: MHN, 1924.

_____. *Inventário de Coleções por Forma de Aquisição nº53*, p.8, sem data, sem assinatura, manuscrito à caneta esferográfica. MHN, AF/AC 017.

_____. *MHN/C 74/74*, processo nº3/36, documento nº8, 1936. [Transferência de bens com recibo da Casa de Ruy Barbosa].

Museu da Justiça. *Inventário de Ruy Barbosa*, v.8, Arquivo Histórico do Museu da Justiça do Estado do Rio de Janeiro (MJ-RJ).

VILMAR, F. *Carta do Presidente da Companhia Brasileira de Explosivos e Munições ao diretor da Casa de Rui Barbosa*. 9 de agosto de 1943. SAHI-FCRB, código DA 186/766 (43), Processo n.86/81, folha 10.

BARBOSA, Rui. **Cadernos de contas** dos seguintes anos: 1875, 1876, 1878, 1880, 1883, 1884, 1886, 1888, 1889, 1894-1898, 1903, 1905, 1907, 1908, 1914-1918, 1920, 1921. SAHI, Arquivo Rui Barbosa, fundo Documentos Pessoais.

_____. *Documentos classificados sob o código 1878 RB DP 3/3 (RECIBOS); RB DP2 (18) 1884*. Recibos 1867-1875 e recibos de 1878. SAHI, Arquivo Rui Barbosa, fundo Documentos Pessoais.

Livros, artigos e teses

ALMEIDA, Cícero F. de. Meios de Transporte Terrestre no Museu Histórico Nacional. Museu Histórico Nacional – MHN. *Anais do Museu Histórico Nacional*, v.30, p.245-266, 1998. Disponível em: <<http://docvirt.com/docreader.net/mhn/16333>>. Acesso em: 15 de abr. de 2023.

BANDEIRA, Carlos Viana. *Lado a Lado de Rui (1876- 1923)*. Ministério da Educação e Cultura. Casa de Rui Barbosa, 1960.

CAMARGO-MORO, Fernanda de. *Museu: aquisição/documentação*. Rio de Janeiro: Livraria Eça Editora, 1986.

CERAVOLO, Suely Moraes; TÁLAMO, Maria de Fátima G. M.. Tratamento e organização de informações documentárias em museus. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, [S. l.], n.10, p.241-253, 2000. DOI: 10.11606/issn.2448-1750.revmae.2000.109390. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revmae/article/view/109390>>. Acesso em: 17 abr. 2023.

COSTA, Antônio Joaquim da. *Rui Barbosa na Intimidade*. Rio de Janeiro: Editora Casa de Rui Barbosa, 1949.

CRUZ, Henrique de Vasconcelos. Cuidando de uma casa: Regina Monteiro Real na Casa de Rui Barbosa. In: *Anais... I Encontro Luso-Brasileiro de Museus-Casas*, p.95-103. Disponível em: <https://www.gov.br/casaruibarbosa/pt-br/atuacao/museu/pdfs/fcrb_anais_i_encontro_luso_-_brasileiro_de_museus_casas.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2023.

EDMUNDO, Luiz. *Recordações do Rio Antigo*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora - Ministério da Guerra, 1950. 179 p.

FERREZ, Helena Dodd. *Documentação Museológica: teoria para uma boa prática*. IV Fórum de Museus do Nordeste, Recife, 1991.

KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. In: APPADURAI, Arjun (Org.). *A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008. p.89-121.

LOUREIRO, Maria Lúcia de N. M.. Museus, Museologia e Informação Científica: uma abordagem interdisciplinar. In: GRANATO, Marcus; SANTOS, Cláudia Penha dos; LOUREIRO,

Maria Lúcia de N. M. (Orgs.). *Museu e Museologia: Interfaces e Perspectivas/Museu de Astronomia e Ciências Afins*. Rio de Janeiro: MAST, 2009. p.99- 111.

MCRB. *Plano museológico Museu Casa de Rui Barbosa* [recurso eletrônico]: 2018 - 2021 / organização Aparecida Rangel ... [et al.]. – Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2018. 1 e-book em formato pdf (120 p.).

LOUREIRO, Maria Lucia Niemeyer Matheus. *A documentação museológica entre arte e ciência*. Documentação em Museus /Museu de Astronomia e Ciências Afins (MAST Colloquia; 10). Granato; Santos; Loureiro (Org.). Rio de Janeiro: MAST, 2008. p.104-114.

PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. Os Transportes no Segundo Reinado. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB. *Anais do Museu Histórico Nacional*, v.26, p.77-125, 1975. Disponível em: <<http://docvirt.com/docreader.net/MHN/15320>>. Acesso em: 20 abr. 2023.

REIS, Cláudia Barbosa. *Memória de um jardim: estudo do acervo do Museu Casa de Rui Barbosa*, n.6. Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa, 2011. 2.ed. 56 p.

REIS, Cláudia Barbosa. *Viaturas - Estudo do Acervo da Casa de Rui Barbosa*, n.5. Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa. 2005. 56 p.

SANTOS. Cláudia Penha dos. A coleção de objetos de ciência e tecnologia do Museu de Astronomia e Ciências Afins: reflexões sobre a documentação museológica. *Documentação em Museus /Museu de Astronomia e Ciências Afins* (MAST Colloquia; 10). GRANATO, M.; SANTOS C. P.; LOUREIRO M. L. N. (Org.). Rio de Janeiro: MAST, 2008. p.161-177.

TERRA, Paulo Cruz. Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. *História Social*, n. 22 e 23, p.235-253, 2012. Disponível em: <<https://ojs.ifch.unicamp.br/index.php/rhs/article/view/1211/843>>. Acesso em: 20 abr. 2023.

Periódicos consultados

Anúncio do leilão na Cocheira da Companhia Tattersal Moreaux. *Jornal do Comercio* de 12 de agosto de 1892. Acervo FBN, disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_08&Pesq=%22coup%c3%a9%20de%20Million%20&%20Guillet%22&pagfis=8284>. Acesso em: 20 abr. 2023.

Anúncio de Landau com oito molas. *Jornal do Comercio*, edição nº145, sábado 15 de junho de 1895. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_08&PagFis=17579&Pesq=Bin der>. Acesso em: 24 abr. 2023.

Entrevistas, depoimentos e discursos

BABY, Maria Luíza Vitória Rui Barbosa Guerra (Baby). [Entrevista cedida a] Aldeli Memória (chefe do Museu), Jurena Porto e Marco Paulo Alvim (diretor da Divisão Técnica), Projeto Memória de Rui em 10 de abril de 1975. Museu Casa de Rui Barbosa/FCRB, Rio de Janeiro. [documento de arquivo]. Duração 01:28'47" Transcrição: Adriana Beaklini.

BARBOSA, Rui. *Resposta a César Zama (Sessão em 13 de outubro de 1896)*. In: *Obras Completas de Rui Barbosa: discursos parlamentares*, 1896, v.23, t.5. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1985. p.13-71.

BOY, João Valentim Rui Barbosa (Boy). [Entrevista cedida a] Claudia Barbosa Reis e Lídia Cordeiro de Oliveira, Projeto Memória de Rui em 02 de abril de 1997. Museu Casa de Rui Barbosa/FCRB, Rio de Janeiro. [documento de arquivo]. Duração 01:59'02" Transcrição: Adriana Beaklini.

CARNEIRO, Luciano. Eu fui cocheiro do Rui. *Revista da Semana*, n.33, ano 58, p.37-38, 16 ago. 1958. Entrevista concedida a Sebastião de França. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/025909_05/27219>. Acesso em: 20 abr. 2023.

PEREIRA, Lucila Maria Rui Barbosa Batista (Irmã Ana de Lourdes); PEREIRA, Estela Maria Rui Barbosa Batista. [Entrevista cedida a] Entrevistadora não-informada, Projeto Memória de Rui em 25 de junho de 1985. Museu Casa de Rui Barbosa/FCRB, Rio de Janeiro. [documento de arquivo] Entrevista em três partes. Duração 31 '15", 31' 21" e 12'15" Transcrição: Adriana Beaklini.

VENTURA, Antônio. [Entrevista cedida a] Marcos Paulo Alvim e Aldeli Memória, Projeto Memória de Rui em 25 de abril de 1975. Museu Casa de Rui Barbosa/FCRB, Rio de Janeiro. [documento de arquivo]. Duração 01:18'29" Transcrição: Adriana Beaklini.

Data de recebimento: 23.03.2023

Data de aceite: 25.04.2023