





### **Obra publicada pela Universidade Federal de Pelotas**

Reitor: Prof. Dr. Antonio Cesar  
Gonçalves Borges  
Vice-Reitor: Prof. Dr. Manoel Luiz  
Brenner de Moraes

Pró-Reitor de Extensão e Cultura: Prof. Dr. Luiz Ernani  
Gonçalves Ávila  
Pró-Reitora de Graduação: Prof. Dra. Eliana Póvoas Brito  
Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação: Prof. Dr.  
Manoel de Souza Maia  
Pró-Reitor Administrativo: Eng. Francisco Carlos Gomes  
Luzzardi  
Pró-Reitor de Planejamento e Desenvolvimento: Prof. Ms.  
Élio Paulo Zonta  
Pró-Reitor de Recursos Humanos: Admin. Roberta  
Trierweiler  
Pró-Reitor de Infra-Estrutura: Mario Renato Cardoso  
Amaral  
Pró-Reitora de Assistência Estudantil: Assistente Social  
Carmen de Fátima de Mattos do Nascimento  
Diretor da Editora e Gráfica Universitária: Prof. Dr.  
Volmar Geraldo da Silva Nunes  
Gerência Operacional: Carlos Gilberto Costa da Silva

### **CONSELHO EDITORIAL**

Profa. Dra. Carla Rodrigues | Prof. Dr. Carlos Eduardo  
Wayne Nogueira | Profa. Dra. Cristina Maria Rosa | Prof.  
Dr. José Estevan Gaya | Profa. Dra. Flavia Fontana  
Fernandes | Prof. Dr. Luiz Alberto Brettas | Profa. Dra.  
Francisca Ferreira Michelin | Prof. Dr. Vitor Hugo Borba  
Manzke | Profa. Dra. Luciane Prado Kantoroski | Prof.  
Dr. Volmar Geraldo da Silva Nunes | Profa. Dra. Vera  
Lucia Bobrowsky | Prof. Dr. William Silva Barros

### **INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS**

*Diretor:* Prof. Dr. Sidney Gonçalves Vieira  
*Vice-Diretora:* Profa. Dra. Lorena Almeida Gill

### **NÚCLEO DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA**

#### *Coordenadora:*

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

#### *Membros do NDH:*

Profª Dra. Beatriz Ana Loner

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Paulo Ricardo Pezat

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

#### *Técnico Administrativo:*

Paulo Luiz Crizel Koschier

**HISTÓRIA EM REVISTA** – Publicação do Núcleo de  
Documentação Histórica

#### *Comissão Editorial:*

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Profª Dra. Beatriz Ana Loner

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Paulo Ricardo Pezat

#### *Conselho Editorial:*

Profª Dra. Helga I. Landgraf Piccolo (UFRGS)

Prof. Dr. René Gertz (UFRGS) (PUCRS)

Prof. Ms. Mario Osorio Magalhães (UFPEL)  
Prof. Dr. Temístocles A. C. Cezar (UFRGS)  
Profª. Dra. Beatriz Teixeira Weber (UFSM)  
Profª. Dra. Maria Cecília V. e Cruz (UFBA)  
Prof. Dr. Marcelo Badaró Mattos (UFF)  
Profª. Dra. Joan Bak (Univ. Richmond – USA)  
Prof. PhD Pablo Alejandro Pozzi (Universidad de Buenos  
Aires).  
Prof. Tommaso Detti (Università Degli Studi di Siena)

*Editor:* Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

*Editoração e Capa:* Paulo Luiz Crizel Koschier

### **Editora e Gráfica Universitária**

R Lobo da Costa, 447 – Pelotas, RS – CEP 96010-150 |  
Fone/fax: (53)3227 8411  
e-mail: editora@ufpel.edu.br

### **Impresso no Brasil**

*Edição:* 2011-2012

ISSN – 1516-2095

### **Dados de catalogação na fonte:**

Aydê Andrade de Oliveira - CRB - 10/864

História em Revista / publicação do Núcleo de  
Documentação Histórica. Instituto de  
Ciências Humanas. Universidade Federal de  
Pelotas. v.17-18, (dez. 2011 dez 2012). –  
Pelotas: Editora da UFPel, 2011.  
1v.

Anual  
ISSN 1516-2095

1. História - Periódicos. I. Núcleo de  
Documentação Histórica. Instituto de Ciências  
Humanas. Universidade Federal de Pelotas.

CDD 930.005

**Indexada pela base de dados Worldcat  
Online Computer Library Center**

**PEDE-SE PERMUTA  
WE ASK FOR EXCHANGE**

### **UFPel/NDH/Instituto de Ciências Humanas**

Rua Cel. Alberto Rosa, 154  
Pelotas/RS - CEP: 96010-770  
Caixa Postal 354  
Fone: (53) 3284 – 5523 (r. 204)

<http://www.ufpel.edu.br/ich/ndh>  
e-mail: ndh.ufpel@gmail.com

## O FANTASMAGÓRICO NO ESPELHO: FERROVIA E FOTOGRAFIA NA TRAMA DA MODERNIDADE, RELAÇÕES HISTÓRICAS E POSSIBILIDADES METODOLÓGICAS

Maira Eveline Schmitz\*  
Elisabete Leal\*\*

**Resumo:** Este trabalho tem por objeto a relação entre ferrovia e fotografia, tanto no seu caráter histórico, quanto historiográfico. Pretende-se, assim, discorrer algumas das possíveis ligações entre ferrovia e fotografia e seus usos e funções na afirmação da “promessa de modernidade” surgida no século XIX, buscando entender como esta contribuiu para uma mudança na “forma de ver” e na visibilidade dos espaços. Intentar-se-á, ainda, a construção de um aparato metodológico-analítico para a leitura e interpretação de fotografias da ferrovia, verificando sua aplicabilidade em duas imagens da Estação Férrea de Pelotas.

Pelotas, Província de São Pedro, 02 de dezembro de 1884: em meio à efervescência das eleições intencionais – ocorridas ao primeiro dia do mês – inaugura-se a estrada de ferro do Rio Grande à Bagé e, com ela, abrem-se oficialmente as estações férreas da região ao uso público. Momento este que foi o ápice, ou o mais novo início, de um processo que animava havia décadas as discussões políticas e o imaginário das populações que viriam a presenciar e viver, nas palavras do jornal *A Discussão*, do dia 03 de dezembro de 1884, “o entusiasmo que um facto tão transcendente como seja a inauguração do livre transito de uma estrada de ferro, occasiona em toda a parte”. É importante ressaltar que a própria publicação critica a falta de reconhecimento das pessoas que estavam presentes – as quais não teriam sabido apreciar a grandiosidade do evento, sendo movidas apenas por “curiosidade”.

Apesar de narrativas como esta, que vão de encontro à noção de

---

\* UFPel. Mestranda em História. Bolsista CAPES. Contato: maira.schmitz@gmail.com

\*\* UFPel. Doutora em História. Contato: elisabeteleal@ymail.com

homogeneidade quanto às sensações surgidas com a ferrovia, a magia e o encantamento do movimento nas estações e do apito do trem são as imagens que, consensualmente, vêm à tona ao se falar sobre o tema. A imagem da ferrovia, desde seu projeto e inauguração até a desativação da maioria dos trens de passageiros, é permeada de representações, tanto históricas quanto historiográficas. Lídia Maria Possas (2001, p.32-33) indica as visões gerais: sua função como viabilizadora de uma economia agroexportadora, seu papel na consolidação das relações personalistas e clientelistas oligárquicas, sua atuação como válvula de escape das demandas sociais urbanas agravadas pelo desemprego e como a representação da modernidade responsável pela introdução de novos padrões culturais e valores sociais. É nesta última representação que se focalizará este trabalho.

Ao se falar sobre modernidade, remete-se logo aos ritmos mais acelerados, ao encurtamento dos espaços, à submissão ao tempo e ao relógio, ao instante que é efêmero. Além da ferrovia, outro ícone considerado moderno, que se coaduna com estas noções, é a fotografia. Conforme indica Rouillé, “às visibilidades produzidas pela arte – ancoradas nas tradições da pintura, do desenho e da gravura -, a fotografia opõe, na metade do século XIX, visibilidades estreitamente ligadas às novas práticas da ciência, da técnica e da indústria” (Rouillé, 2009, p.41).

Reconhecidas separadamente em seus usos e funções modernas, os temas da ferrovia e da fotografia raramente são tomados em conjunto. Seus caminhos, entretanto, se cruzaram e se completaram em variados momentos e espaços, o que é atestado principalmente pelo grande número de fotógrafos que acompanharam a construção e desenvolvimento das estradas de ferro. Na mesma direção, ainda que no campo dos estudos de imagem a fotografia seja objeto de várias discussões, sendo uma área já bem consolidada, a ligação desta com a ferrovia – que em um primeiro olhar pareceria até mesmo “natural” – e a utilização das imagens como fonte para uma história ferroviária recém inicia seus trilhos – e timidamente. Há, assim, dois desafios a serem pensados: a relação da história da fotografia com a da ferrovia e a utilização das fontes fotográficas para o entendimento de uma história ferroviária.

Propõe-se, então, discorrer algumas das possíveis relações entre ferrovia e fotografia e seus usos e funções na afirmação da “promessa de

modernidade” surgida a partir de meados do século XIX: qual é a lógica desta ligação e como esta contribui para uma mudança na “forma de ver” e na visibilidade dos espaços? Após, intentar-se-á a construção de um aparato metodológico-analítico para a leitura e interpretação de fotografias da ferrovia, verificando sua aplicabilidade em duas imagens da Estação Férrea de Pelotas.

### **Ferrovia, fotografia e modernidade: uma relação histórica**

O século XIX, de forma geral, pode ser considerado um momento de mudança, mais do que de estruturas políticas ou econômicas, de transição entre formas de ver, sentir e estar no mundo. Palco para novidades produzidas pelo homem, foi o século da revolução industrial, do desenvolvimento da técnica, do fortalecimento do regime do tempo e do relógio e da aproximação dos mundos. Inúmeros “ícones” podem ser citados, contudo, considera-se que as estradas de ferro e a fotografia possuem um lugar de destaque neste cenário.

Embora o princípio das estradas de ferro e das locomotivas já existissem desde o século XVI (trilhos e vagões feitos em madeira, puxados por tração animal ou humana), de acordo com Márcia Espig (2011) foi no século XIX que, com a invenção da máquina a vapor, impulsionou-se a criação de um veículo que utilizava o vapor d’água para a sua movimentação. A partir de então, a ideia das estradas de ferro começou a ganhar força, ocorrendo a viagem inaugural de uma locomotiva em 1825, na Inglaterra. Os projetos de redes férreas se expandiram e em 1855 todos os continentes já contavam com ferrovias. Na América, sua implantação foi muito influenciada pelos Estados Unidos, que logo foi seguido pelos países latinos; inclusive o Brasil, que inaugura sua primeira linha em 1854.

Para Espig, em 1870 o mundo já era mais conhecido do que nunca fora, sendo as ferrovias condição para essa unificação, “ligando regiões remotas do globo com regularidade, capacidade de transportar vasta quantidades de mercadorias e pessoas e, sobretudo, com velocidade” (ESPIG, 2011, p.164). Francisco Foot Hardman (2005), em seu estudo sobre a estrada de ferro Madeira-Mamoré, aponta também para a concretização do mercado mundial a partir da ferrovia e da navegação a vapor, processo que resulta na “liberação” do encantamento produzido pelo fetiche das mercadorias à toda humanidade. O autor acredita que parta daí muito da

intransparência e do mistério romântico que envolvem o espaço das estações ferroviárias, consideradas por muitos “catedrais do século XIX”.

Acontece neste momento, então, uma mudança na forma como as coisas passam a ser apreendidas e representadas; há um clima mental em que a instabilidade passa a ser o que marca e identifica a vida dos homens (Hardman, 2005, p.37). O “lugar próximo” adquire um maior estranhamento e com a pulverização do tempo em “instantes inacessíveis” é destaforma fluida, volátil, vaporosa que se estava constituindo a paisagem típica da era urbano-industrial. Com efeito, o mundo das mercadorias está se convertendo, a partir de meados do século XIX, num gigantesco fantascópio. Alguns de seus contemporâneos, em meio a multidões assombradas em face dos espetáculos mecânicos da modernidade, tentam representar as imagens desse novo poder de encantamento. (Hardman, 2005, p.37-38)

A paisagem urbano-industrial a qual se refere o autor não diz respeito somente à materialidade, mas ao próprio ambiente social e cultural que passa a marcar as relações entre pessoas e lugares. As ferrovias são exemplo disto, com a fumaça e a velocidade das locomotivas, o vai-e-vem dos passageiros, a passagem rápida de um local ao outro. Neste sentido, cria-se uma necessidade – e oportunidade – de buscar apreender toda a instabilidade e representar imagetivamente o espetáculo moderno. André Rouillé lembra, assim, que a fotografia foi a melhor resposta a esta necessidade, o que fez com que fosse projetada “no coração da modernidade, e que lhe valeu alcançar o papel de documento, isto é, o poder de equivaler legitimamente às coisas que ela representava” (Rouillé, 2009, p.31).

Para Ana Maria Mauad, a fotografia surgiu na década de 1830 como resultado da “conjugação do engenho, da técnica e da oportunidade” (1996, p.74). Niépce e Daguerre, dois precursores da fotografia, exemplificam a afirmação, pois enquanto o primeiro preocupava-se com a possibilidade técnica da fixação da imagem em um suporte concreto, o outro pretendia o controle ilusionista que a imagem poderia oferecer. Além disto, como acrescenta Rouillé,

A modernidade da fotografia e a legitimidade de suas funções documentais apóiam-se nas ligações estreitas que ela mantém com os mais emblemáticos fenômenos da

sociedade industrial: o crescimento das metrópoles e o desenvolvimento da economia monetária; a industrialização; as grandes mudanças nos conceitos de espaço e de tempo e a revolução das comunicações; mas, também, a democracia. Essas ligações, associadas ao caráter mecânico da fotografia, vão apontá-la como a imagem da sociedade industrial. (Rouillé, 2009, p.29)

A fotografia, assim, faz parte de uma série de fenômenos que caracterizam a sociedade industrial, relacionando-se com eles e lhes dando legitimidade. A história da fotografia, como já apontado, relaciona-se com a da ferrovia, não só por terem surgido praticamente na mesma década, mas por estarem ligadas, uma no fortalecimento da função moderna da outra. Muito do “poder de encantamento” das estações-catedrais só se concretizou em virtude das imagens – a maioria fotográficas – que as representavam dessa forma; por outro lado, há um grande número de fotógrafos contratados para acompanhar a construção de diversas linhas, dando validade à fotografia como método de registro e veiculação do moderno.

No Brasil, esta relação não se dá de forma diferente, sendo logo aproveitada e adaptada. Um exemplo, entre tantos outros, que evidencia estas tensões é a estrada de ferro Madeira-Mamoré, a qual contou com a presença do fotógrafo Dana Merrill. Francisco Hardman (2005) analisa a modernidade na selva da Madeira-Mamoré em meio a este processo no qual a fotografia passou a adquirir relevância na história das representações artísticas e imagéticas. O autor acredita que a civilização brasileira, ao “adentrar o território da modernidade” parece ter se oferecido totalmente às “coleções de flashes e cartões-postais” produzidas por uma câmara lúcida que fosse ao mesmo tempo cúmplice e absolvedora de suas lacunas. Seria como se

a sociedade imperial e a republicana que lhe seguiu desejassem mergulhar seus hiatos, falhas e sombras (a maior delas, a da escravidão) nesse universo sedutor da “ilusão especular”, deixando-se levar por seus atrativos espetaculares e ignorando, afinal, os limites técnicos e ideológicos da “transparência fantasmática” presente na

fotografia e em códigos imagéticos dela derivados.  
(Hardman, 2005, p.227)

Com a profusão da fotografia, assim, a sociedade brasileira a toma como ícone e instrumento de construção imagética de si, na qual representa o espetáculo de uma promessa e uma crença de modernidade – mais do que sua realidade. A ideia de fantasmagoria Hardman (2005, p.35) empresta do relato de um reverendo inglês chamado Edward Stanley, o qual afirma não saber como definir a percepção dos objetos e das paisagens vistos do interior de um trem, senão como *fantasmagóricos*, no sentido óptico original da palavra, ligado ao surgimento da lanterna mágica, a qual a partir de seu deslocamento mecânico criava o ilusionismo de movimento do tamanho das figuras. A transparência fantasmática inerente à fotografia, assim, diz respeito ao seu poder de ilusão, de criar uma percepção e visibilidade para as coisas. No tocante às visibilidades, contudo, André Rouillé ressalta:

As visibilidades não se reduzem aos objetos, às coisas ou às qualidades sensíveis, mas correspondem a um esclarecimento das coisas: uma maneira de ver e de mostrar, uma certa distribuição do opaco e do transparente, do visto e do não visto. Se a fotografia produz visibilidades modernas, é porque a iluminação que ela dissemina sobre as coisas e sobre o mundo entra em ressonância com alguns dos grandes princípios modernos; é por ajudar a redefinir, em uma direção moderna, as condições do ver: seus modos e seus desafios, suas razões, seus modelos, e seu plano – à imanência. (Rouillé, 2009, p.39)

Percebe-se que a visibilidade moderna criada com a fotografia vai além do “retratar” algo ou alguém; é a forma como a representação ocorre, seu direcionamento, o que mostra e o que esconde, que dá sentido ao ver e ao fazer ver. As visibilidades só funcionam na medida em que, ao indicar a direção visual, criam também modos de olhar. Ainda que o autor não se utilize do termo, pode-se dizer que a visibilidade só se completa com a visualidade que a acompanha e lhe preenche de significado. Nesta perspectiva, as imagens modernas – como o importante exemplo das



representações ferroviárias – dão visibilidades a ícones específicos, os quais só preenchem a necessidade do espetáculo moderno por também criarem uma visualidade nova dos espaços e do tempo. Esta procura de um novo “modo de ver”, baseada na velocidade, da imponência e na fantasmagoria, demonstra o que Hardman chamou de “perda de referenciais ópticos da sociedade moderna”, no qual já não se sabe mais em que lado do espelho se está (Hardman, 2005, p.37).

### **A fotografia na história ferroviária: possibilidades metodológicas**

Rouillé afirma que, para ver, precisamos de razão (2009, p.43). Desta forma, considera que as visibilidades fotográficas são inseparáveis de dois fenômenos principais da modernidade, dos quais ela é produto e instrumento: a urbanização e o expansionismo. Estes dois processos se interligam da mesma forma com a outra temática aqui abordada, a das estradas de ferro. Partindo desta noção, pretende-se realizar um exercício de interpretação de duas fotografias da Estação Férrea da cidade de Pelotas ao fim do século XIX. Faz-se necessário antes, contudo, discorrer sobre as possibilidades metodológicas deste intento.

Para a historiadora Ana Maria Mauad, trabalhar com imagens requer algumas noções primordiais, dentre as quais destaca a necessidade de se perceber que

Entre o sujeito que olha e a imagem que elabora há muito mais que os olhos podem ver. A fotografia (...) é uma elaboração do vivido, o resultado de um ato de investimento de sentido, ou ainda uma leitura do real realizada mediante o recurso a uma série de regras que envolvem, inclusive, o controle de um determinado saber de ordem técnica. (Mauad, 1996, p.75)

A fotografia, assim, não é uma transposição do olhar do fotógrafo para o suporte; supõe ainda o que não se faz visível, o sentido dado à imagem, uma interpretação do real e, fundamentalmente, um domínio da técnica. Há ainda, conforme Mauad, que se compreender que entre o objeto e a sua representação fotográfica existe uma série de ações e conveniências, tanto culturais, quanto históricas e, por fim, é preciso

considerar que qualquer fotografia é uma escolha dentre uma infinidade de possibilidades.

Desse modo, dentre uma diversidade de escolhas, a autora elencou a metodologia histórico-semiótica como a que oferece mecanismos para o desenvolvimento da análise fotográfica. A partir desta leitura, os textos visuais são encarados como “um jogo de expressão e conteúdo que envolvem, necessariamente, três componentes: o autor, o texto propriamente dito e um leitor” (Mauad, 1996, p.80). De forma geral, o método consiste em aplicar os trâmites da crítica externa e interna da imagem para, após, organizá-las por meio de séries fotográficas e as analisar através de uma grade interpretativa.

Zita Possamai (2005), ao realizar em sua tese o estudo das vistas urbanas da Porto Alegre do início do século XIX, utilizou-se de metodologia semelhante. A autora, contudo, exclui de sua pesquisa as imagens avulsas, em virtude da impossibilidade de ser feito o mapeamento de sua circulação social e de serem incluídas em séries. Como este é o caso das duas fotografias elencadas para este trabalho, a aplicação de um método histórico-semiótico se demonstraria repleto de lacunas e inferências pouco seguras.

Um dos críticos brasileiros ao uso da semiótica sem uma maior reflexão quanto às perguntas de cada pesquisa é Ulpiano Bezerra de Meneses. Para o autor, a semiótica não deve ser uma metodologia que coloque as questões do historiador em uma camisa-de-força, mas tão somente um instrumental de trabalho; nunca para trazer respostas.

Essas devem ser produzidas a partir das hipóteses formuladas pela interpretação histórica. O auxílio principal está, sim, na ampliação do leque de questões a levantar e que incluem o conhecimento do potencial semiótico dos documentos mobilizados. Portanto, perguntas, não respostas. (Meneses, 2005, s/p)

Pensando a relação da história com as imagens, propõe (primeiramente em 2003 e novamente em 2005, de forma mais aprofundada), assim, três focos interpretativos, os quais serão tomados aqui como uma possibilidade metodológica: o visual, o visível e a visão.

O visual seria uma chamada “iconosfera”, com seus sistemas de

comunicação visual, os ambientes visuais, a produção/circulação/consumo/ação dos recursos e produtos visuais (2003). Fazem parte do visual também as instituições visuais ou os suportes institucionais dos sistemas visuais, as condições técnicas, sociais e culturais (2005). Para o autor, é preciso ainda, identificar as imagens de referência, recorrentes, catalisadoras, identitárias. Acredita-se que as duas fotografias escolhidas para a análise neste trabalho podem ser consideradas como de “referência”, em relação ao espaço da ferrovia na cidade de Pelotas.

O visível diz respeito à esfera do poder, aos sistemas de controle, ao ver/ser visto e ao dar-se/não-se-dar a ver, aos objetos de observação e às prescrições sociais e culturais de ostentação (2003). Em suma, trata de visibilidade e invisibilidade. Meneses (2005) destaca os “regimes escópicos”, a espetacularização da sociedade e o oclocentrismo como temas centrais neste tópico. Considera, contudo, o espetáculo não como uma coleção de imagens, mas como uma relação social entre pessoas mediadas por imagens, o que corrobora com as noções de visibilidade e visibilidade apresentadas por Hardman e Rouillé.

A visão, por fim, são os instrumentos e técnicas de observação, os papéis do observador, os modelos e modalidades do “olhar” (2003). Esta ideia remete à noção de visibilidade, sendo sempre construção histórica. Não havendo universalidade e estabilidade na experiência de ver, ressalta-se que uma história da visão depende de muito mais do que de alterações nas práticas representacionais (Meneses, 2005). Outro ponto abordado pelo autor, de suma importância é o fato de que as “as imagens não são puros conteúdos em levitação ou meras abstrações”, mas, sobretudo, possuem materialidade, sendo artefatos que não só representam, como também agem na vida social. É a partir destas considerações, portanto, que se procura elaborar uma interpretação das imagens fotográficas.

A primeira fotografia escolhida para análise é de autoria do fotógrafo Augusto Amoretty, famoso por percorrer a zona sul do estado registrando a construção das estradas de ferro, fazendo parte da criação de uma “iconosfera” própria da ferrovia da região. Possuía um estúdio próprio na cidade, a partir do qual se dava a provável circulação e recepção de suas imagens. Esta, em papel albuminado, data do ano de 1884.



Estação de Pelotas, Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande do Sul, 1884.

Fotógrafo: Augusto Amoretty. Acervo do Itaú Cultural/Fundação Biblioteca Nacional.

Ao se observar a imagem, percebe-se a técnica de um fotógrafo profissional. Ampliando o plano de visibilidade, abarca grande parte da paisagem que circunda a estação, a qual deixa ao lado direito da composição. Mesmo que a centralidade da fotografia seja o vazio do terreno em frente ao prédio, este recebe maior luminosidade. A estação, no visível, demonstra toda sua imponência frente ao desbravado da paisagem, dominando o espaço e indicando uma determinada forma de olhar para a imagem. Em contrapartida, o direcionamento dado pelo fotógrafo deixa “invisível” o entorno, deslocando este espaço do restante do urbano. Isto, associado à vegetação, à presença da água e ao relevo – características mais voltadas à natureza – faz com que um observador que

não possua o “modo de ver” apropriado, por um lado, não consiga associar a imagem à cidade e, por outro, tenha enfatizado o caráter grandioso e moderno da construção.

A segunda imagem, do ano de 1900, foi tomada pelo fotógrafo amador pelotense Henrique Patacão. Fixada também em papel albuminado, em preto&branco, tem dimensões de 11,8x17,5cm, enquanto o cartão suporte mede 19,7x25cm. Ressalta-se o péssimo estado de conservação desta fotografia (pertencente ao acervo da Bibliotheca Pública Pelotense), sendo esta uma reprodução da imagem do catálogo da coleção. Ainda que não se tenha acesso aos dados de circulação desta fotografia-artefato, presume-se que ela percorra o círculo social do fotógrafo, partindo de uma posição social de elite – mesmo que somente simbólica. Baseia-se esta hipótese no acesso deste homem às técnicas fotográficas e à sua revelação, sendo esta imagem da estação somente uma dentre várias tomadas de vistas urbanas feitas por ele.



Estação da Viação Férrea, 1900. Fotógrafo: Henrique Patacão. Acervo da Bibliotheca Pública Pelotense.

Observa-se nesta fotografia, em contraposição à anterior, que a Estação Férrea é o foco central, ocupando o segundo plano. O primeiro

plano, da mesma forma como na imagem de Amoretty, é tomado pela vegetação e pelo “banhado”, denunciando as contradições entre o terreno não domado e a suntuosidade de uma construção moderna de grande porte. Pode-se deduzir que Patacão teve acesso à fotografia de Amoretty, seguindo uma mesma visualidade. A maior visibilidade dada por aquele à movimentação de pessoas e carretas, entretanto, somada a um maior enquadramento do prédio, já permite um ar mais urbano à imagem.

Ambas as fotografias, assim, partilham de um mesmo “modo de ver”, o qual ajudam a elaborar e do qual fazem parte. Ainda que a Estação de Pelotas não seja representada nos moldes da pintura de Monet, lembrada por Hardman (2005, p.48), a qual tipifica “essas formidáveis ‘fábricas de sonhos’ ou ‘catedrais do século XIX’ -, que se representam, assim, como novo cenário privilegiado do tráfico urbano” e a gare ainda não pareça “a figura animada de uma ‘princesa rumorosa, com cara de um relógio, bufando ferro e fumo””, já se percebe indícios da construção de uma visibilidade de certos ângulos, luzes e ícones ferroviários.

Pode-se tomar, aqui, as palavras de Hardman quando diz que se vislumbra, assim, “o caráter projetivo das imagens produzidas pela máquina fotográfica, seu papel decisivo no registro e fixação de novo imaginário inscrito na ideia de utopia técnica em que a paisagem, revirada em obra pública, sinaliza para um futuro calcado na esperança do progresso” (2005, p.223). Como coloca Rouillé, “a fotografia só vê na cidade o cenário do poder: os monumentos que o fixam no passado, e as grandes obras urbanas que o projetam para o futuro” (Rouillé, 2009, p.45). A ferrovia é um símbolo da promessa do futuro moderno, o que não significa, no entanto, que sua visibilidade (e invisibilidade) entre em contradição com outros modos de ver urbanos, ou que por si só concretize a esperança no progresso.

### **Considerações finais**

Conforme lembra Francisco Hardman, “mais do que a locomotiva e seus vagões, são precisamente os sentidos histórico-culturais de seu trajeto – de sua aparição/desaparição – que se oferecem nessa viagem para ser apanhados por quem puder”. E questiona: Quem poderá? Para o autor, em “um trem sempre haverá lugar para jogos surpreendentes de luz e sombra, para sequências de imagens e cortes imprevistos” (Hardman,

2005, p.61).

Ao fim do século XIX, pode-se dizer que a fotografia “apanhou” o tema e as imagens do mundo das estradas de ferro. Ela lhe direcionou o foco, iluminando-o, representando-o e construindo percepções imagéticas como em um espelho. Ou melhor, como em uma casa de espelhos de parque de diversões: onde o ângulo e a direção de quem vê – e da forma como vê – modifica o reflexo, aumentando-o, diminuindo-o, criando o efeito de fantasmagoria. O caso da cidade de Pelotas, como se pode ver, não escapa do mundo que se quer moderno. Um novo imaginário ligado à (in)visibilidade da estrada de ferro e ao espaço público da Estação se fazia construir, criando também outras visualidades urbanas.

### Fontes

*A Discussão*, 03 de dezembro de 1884, ano IV, nº286, Pelotas.

AMORETTY, Augusto. Estação de Pelotas, Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande do Sul, 1884. Acervo do Itaú Cultural/Fundação Biblioteca Nacional.

PATACÃO, Henrique. Estação da Viação Férrea, 1900. Acervo da Bibliotheca Pública Pelotense.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ESPIG, Márcia. **Personagens do Contestado**: os turmeiros da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915). Pelotas: UFPel, 2011.

HARDMAN, Francisco F. **Trem-Fantasma**: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: Fotografia e História interfaces. In: **Tempo**, Rio de Janeiro, vol. 1, n.º 2, 1996, p. 73-98.

MENESES, Ulpiano B. de. Fontes Visuais, Cultura Visual, História Visual: balanço provisório, propostas cautelares. In: **Revista Brasileira de História**. vol.23, n.45. São Paulo: ANPUH, 2003. p. 11-36.

\_\_\_\_\_. Rumo a uma “História Visual”. In: MARTINS, José de Souza, ECKERT, Cornélia e NOVAES, Sylvia Caiuby (orgs.). **O Imaginário e o Poético nas Ciências Sociais**. Bauru: EDUSC, 2005.

POSSAMAI, Zita Rosane. **Cidade Fotografada**: memória e esquecimento nos álbuns fotográficos – Porto Alegre décadas de 1920 e 1930. Porto Alegre, 2005. Tese (Doutorado em História Social) Programa de Pós-

Graduação em História da UFRG.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**: modernidade no sertão paulista. São Paulo: EDUSC, 2001.

ROUILLÉ, André. **A fotografia**: entre documento e arte contemporânea. São Paulo: Ed. SENAC São Paulo, 2009.